

Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Regulasi Ojek Online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig

Nabiyla Risfa Izzati

Centre for Research in Equality and Diversity, Queen Mary University of London

nabiylarisfa@ugm.ac.id

Abstract

Regulation of the Minister of Transportation Number PM.12 of 2019 (PM 12/2019) is the first regulation that regulated online motorcycle taxis in Indonesia. This regulation was initially considered a victory for drivers of online motorcycle taxis because it provided a legal basis for these services. However, there are critics and problems concerning the regulation, especially regarding the logic of ‘partnership relation’, which is apparent in the law. This article aims to examine how the regulation formulated the obligations of each party in order to achieve user safety protection for motorcycles utilized in the public interest. This study found that PM 12/2019 has imposed an unbalanced burden of obligations towards the drivers and instead gives minimal liability to the platforms companies. This issue cannot be separated from the logic of the partnership relationship adopted in PM 12/2019, which made policymakers fail to grasp the imbalanced position between platform companies and drivers. As a result, this regulation may exacerbate unequal and exploitative relations for drivers of online motorcycle taxis instead of providing protections for drivers.

Keywords: gig economy; partnership; online motorcycle taxis; platform company.

Abstrak

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 12 Tahun 2019 (Permenhub 12/2019) merupakan regulasi pertama yang mengatur mengenai ojek online di Indonesia. Peraturan ini awalnya dianggap sebagai kemenangan bagi para pengemudi ojek online karena akhirnya memberikan payung hukum bagi layanan ojek online. Akan tetapi, tidak sedikit kritik dan problematika yang mengiringi keberadaannya, misalnya terkait ruang lingkupnya yang terbatas dan pengawasan serta pelaksanaannya yang tidak optimal. Artikel ini bertujuan untuk mengkaji formulasi kewajiban pelindungan keselamatan ojek online dalam Permenhub 12/2019, serta problem penerapan logika hubungan kemitraan dalam peraturan ini. Hasil dari kajian ini menemukan bahwa Permenhub 12/2019 telah memberikan beban kewajiban yang tidak berimbang terhadap pengemudi ojek online dalam pemenuhan aspek-aspek pelindungan yang seharusnya justru menjadi tanggung jawab perusahaan aplikasi. Logika hubungan kemitraan yang dianut dalam Permenhub 12/2019 menyebabkan pembuat kebijakan terdistorsi dalam mendudukkan posisi perusahaan aplikasi sebagai pihak yang lebih memiliki kuasa dalam relasi ojek online. Akibatnya, alih-alih memberikan pelindungan sebagaimana tujuan awalnya, aturan ini justru dapat memperparah relasi timpang dan eksploratif bagi pengemudi ojek online.

Kata kunci: ekonomi gig; hubungan kemitraan; ojek online; perusahaan aplikasi.

A. Pendahuluan

Artikel ini membahas persoalan hubungan kemitraan dalam regulasi ojek online. Pembahasan ini dilakukan untuk menjelaskan persoalan logika dalam hubungan hukum antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dalam regulasi ojek online saat ini, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (Permenhub 12/2019). Pembahasan ini menjadi perlu karena regulasi yang menjadi payung hukum pertama bagi bisnis ojek online ini, yang mulanya diharapkan mampu memberikan kepastian dan perlindungan hukum, ternyata

justru memberikan kewajiban yang berlebihan dan tidak berimbang kepada pengemudi. Logika hubungan kemitraan yang dianut dalam Permenhub 12/2019 rupanya telah mendistorsi perlindungan yang seharusnya diberikan kepada pihak yang posisi tawarnya lebih lemah dalam hubungan hukum ini, yakni pengemudi ojek online.

Ojek online¹ dapat dikatakan merupakan fenomena kontemporer yang mengubah hidup banyak orang. Diawali oleh kemunculan Gojek di tahun 2010, ojek online kini menjadi pekerjaan yang dilakukan oleh lebih dari 2,5 juta orang di berbagai daerah di Indonesia.² Hingga Juni 2021, aplikasi Gojek telah diunduh lebih dari 190 juta kali,³ dengan pengguna aktif di Indonesia sebesar 29,2 juta per November 2019. Besarnya potensi pasar Indonesia menarik perusahaan-perusahaan lain untuk turut menawarkan jasa serupa. Grab, Maxim, InDriver, Anterin, Asia Trans, dan Okejek adalah contoh beberapa perusahaan aplikasi yang menawarkan jasa ojek online kepada konsumen.

Kebutuhan terhadap transportasi publik yang tidak memadai menjadi salah satu faktor mengapa bisnis ojek online maju pesat di Indonesia. Dari sisi ketenagakerjaan, ojek online menawarkan kesempatan bagi banyak orang untuk mendapatkan penghasilan tambahan dan pekerjaan yang lebih mudah diakses. Yang perlu dipahami, ojek online sedari awal ditawarkan dalam konsep bisnis *gig economy*. *Gig economy* atau ekonomi gig merupakan pekerjaan yang waktu pekerjaannya singkat dan dimediasi melalui aplikasi

1 Istilah “ojek online” digunakan dalam artikel ini karena jauh lebih populer di masyarakat dibandingkan istilah yang lebih baku, misalnya “ojek daring”.

2 Hingga saat ini tidak terdapat data pasti terkait jumlah pengemudi ojek online di Indonesia. Angka 2,5 juta orang didapatkan dari pernyataan Direktur Angkatan Jalan, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada 12/11/2019. Tempo.co, “Berapa Jumlah Pengemudi Ojek Online di Indonesia?” <https://bisnis.tempo.co/read/1271465/berapa-jumlah-pengemudi-ojek-online-di-indonesia>, 13/11/2019, diakses 23/8/2022. Lihat juga: Alex De Ruyte dan Riani Rachmawati, “Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia’s Online Ojek Riders,” *Sozialpolitik.ch*, 2 (2020), artikel 4, hlm. 7.

3 Gojek, “About Gojek,” <https://www.gojek.com/en-id/>, diakses 23/8/2022.

atau platform digital. Secara umum, aplikasi atau platform digital berfungsi sebagai media yang menyambungkan penyedia jasa dengan konsumen yang membutuhkan jasa.⁴ Konsep bisnis ekonomi gig yang dilakukan oleh Gojek, Grab, Maxim, dan berbagai perusahaan aplikasi lain ini tidak menempatkan pengemudi ojek online sebagai pekerja, melainkan *self-employed*,⁵ atau di Indonesia kemudian disebut sebagai ‘mitra’.⁶ Akibatnya, hubungan yang muncul antara pengemudi ojek online dan platform penyedia jasa bukanlah *hubungan kerja*, melainkan *hubungan kemitraan*. Konsekuensinya, pengemudi yang berada dalam hubungan kemitraan tidak memperoleh perlindungan selayaknya pekerja dalam hubungan kerja.

Permasalahan muncul karena hubungan kemitraan sendiri bukanlah konsep yang dikenal dalam hukum ketenagakerjaan Indonesia.⁷ Istilah hubungan kemitraan justru bisa ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, namun dengan konteks yang berbeda. Undang-Undang ini mendefinisikan kemitraan sebagai kerjasama dalam keterkaitan usaha antara pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dengan Usaha Besar, yang dilaksanakan dengan pola seperti: inti-plasma, subkontrak, dan lain sebagainya.⁸ Dengan kata lain, terdapat kekosongan hukum publik terkait hubungan kemitraan, yang berarti hak dan kewajiban para pihak sepenuhnya bergantung pada perjanjian kemitraan yang disepakati oleh para pihak. Permasalahannya, perjanjian kemitraan biasanya dibuat secara sepihak oleh perusahaan

4 Jamie Woodcock dan Mark Graham, *The Gig Economy: A Critical Introduction* (Cambridge: Polity Press, 2020), hlm. 3; Kristine M. Kuhn dan Amir Maleki, “Micro-entrepreneurs, Dependent Contractors, and Instaserfs: Understanding Online Labor Platform Workforces,” *Academy of Management Perspective*, 31, 3 (2017), hlm. 192.

5 Jeremias Prassl, *Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy* (Oxford: Oxford University Press, 2018), hlm. 14.

6 Lihat: Oka Halilintarsyah, “Ojek Online: Pekerja atau Mitra?” *Jurnal Persaingan Usaha*, 2 (2021), hlm. 64.

7 Nabiyla Risfa Izzati dan Mas Muhammad Gibran Sesunan, “Misclassified Partnership and the Impact of Legal Loophole on Workers,” *Bestuur*, 10, 1 (2022) hlm. 58.

8 Lihat Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, Pasal 1 dan Pasal 26.

aplikasi dengan isi yang berat sebelah, sehingga lebih banyak merugikan pihak pengemudi ojek online.⁹ Hal ini kemudian menjadi salah satu penyebab munculnya hubungan subordinatif yang tidak seimbang antara para pihak dalam konsep gig.¹⁰

Isu lain yang terkait dengan fenomena ojek online adalah normalisasi penggunaan sepeda motor sebagai transportasi publik. Berbeda dengan taksi online yang juga merupakan salah satu jenis layanan yang ditawarkan aplikasi gig ekonomi, ojek online memiliki lapisan permasalahan yang lebih kompleks. Hal ini karena sepeda motor pada dasarnya tidak boleh dipergunakan sebagai transportasi publik di Indonesia, jika merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut sebagai ‘UU LLAJ’). Pasal 138 UU LLAJ mengatur bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Sedangkan Kendaraan Bermotor Umum sendiri dibatasi jenisnya dalam Pasal 47 ayat (2), yakni: mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Dengan kata lain, sepeda motor tidak masuk ke dalam jenis Kendaraan Bermotor Umum, sehingga tidak boleh digunakan sebagai angkutan umum orang dan/atau barang.

Aturan UU LLAJ di atas menjadi salah satu alasan mengapa sangat sulit untuk mencari payung hukum bagi bisnis layanan ojek online di Indonesia. Di atas kertas, ojek online yang berfungsi sebagai angkutan orang dan barang bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan. Namun, pada kenyataannya bisnis ini terus berjalan dan justru berkembang pesat. Bahkan, ketika Menteri Perhubungan mengeluarkan Surat Nomor UM3012/1/21/Phb/2015 yang pada intinya melarang transportasi berbasis online (taksi online dan ojek online) karena dinilai melanggar UU LLAJ, Presiden Joko Widodo melakukan diskresi dengan memerintahkan Menteri

⁹ M. Kharis Mawanda dan Adam Muhsin, “Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia,” *Lentera Hukum*, 6, 1 (2019), hlm. 42.

¹⁰ Aulia D. Nastiti, “Worker Unrest and Contentious Labor Practice of Ride-Hailing Services in Indonesia,” Working Paper in the Arryman Symposium at Buffett Institute, Northwestern University, Illinois, 2017, hlm. 2-3.

Perhubungan mencabut Surat Menteri Perhubungan tersebut.¹¹

Kebutuhan masyarakat akan transportasi online berbasis aplikasi mendorong Kementerian Perhubungan untuk berusaha mengakomodasi keberadaan transportasi berbasis online. Hal ini terlihat dari munculnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yang beberapa kali diubah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017. Di tahun 2018, Kementerian Perhubungan mengubah nomenklatur ‘Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek’ yang digunakan untuk menyebut jasa taksi online menjadi ‘Angkutan Sewa Khusus’. Peraturan yang hingga saat ini berlaku adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus beserta perubahannya di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019.

Satu hal yang penting untuk dicatat adalah peraturan-peraturan yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan terkait dengan transportasi berbasis online dalam kurun waktu 2016-2018 hanya terbatas mengatur mengenai taksi online, bukan ojek online. Mengatur layanan ojek online memang perkara yang lebih rumit dibanding mengatur layanan taksi online.¹² Di satu sisi, layanan ojek online tidak sejalan dengan UU LLAJ.¹³ Di sisi lain, kebutuhan masyarakat terhadap jasa ojek online kian meningkat seiring penetrasi aplikasi ojek online ke berbagai daerah. Presiden Joko Widodo bahkan beberapa kali pasang badan untuk menjamin langgengnya

11 Moh Hasbi Rofiqi, “Politik Kebijakan Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Transportasi Berbasis Online Tahun 2014-2019,” *Parapolitika: Journal of Politics and Democracy Studies*, 1, 1 (2020), hlm. 39.

12 Hanifah Satika Putri dan Amalia Diamantina, “Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat,” *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1, 3 (2019), hlm. 392.

13 Lihat juga: Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Nomor 41/PUU-XVI/2018, 28/6/2018, perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

bisnis ojek online.¹⁴

Pada 2019, akhirnya terbit Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PMN.12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan ini merupakan aturan hukum pertama yang secara eksplisit mengatur keberadaan ojek online, sehingga dapat dikatakan sebagai satu-satunya payung hukum yang menaungi eksistensi layanan ojek online di Indonesia.

Lahirnya Permenhub 12/2019 sempat dianggap sebagai ‘kemengangan’ pekerja ojek online karena memberikan legitimasi terhadap model bisnis ini. Namun, tidak sedikit kritik dan problematika yang mengiringi keberadaannya. Nastiti (2021) berargumen bahwa Permenhub 12/2019 ini gagal menyasar isu krusial yang eksis dalam hubungan bisnis ojek online, yakni relasi eksploratif antara perusahaan aplikasi dan pengemudi ojek online.¹⁵ Sedangkan Novianto (2022) mempermasalahkan ruang lingkup Permenhub 12/2019 yang hanya terbatas pada penggunaan sepeda motor dalam jasa antar orang, sehingga menyebabkan formula penentuan tarif yang dimiliki oleh Permenhub ini dikecualikan bagi ojek online yang menawarkan jasa pengantaran barang (contoh: Go-Kilat, Grab-Send) dan jasa pengantaran makanan (contoh: Go-Food, Grab-Food, Shopee-Food).¹⁶

Artikel ini akan mengupas lebih lanjut kritik terhadap Permenhub 12/2019 secara normatif. Bagian menimbang peraturan ini menyebut bahwa Permenhub 12/2019 bertujuan memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan terhadap penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk

14 Tirto.id, “Nasib Ojek Online Selama 4 Tahun Pemerintahan Jokowi,” <https://tirto.id/nasib-ojek-online-selama-4-tahun-pemerintahan-jokowi-c8dm>, 22/10/2018, diakses 24/8/2022.

15 Aulia D. Nastiti, “Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig,” dalam *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*, ed. Y. T. Kaban, A. Hernawan, dan A. Novianto (Yogyakarta: IGPA Press, 2021), hlm. 23.

16 Arif Novianto, “Mengurai Persoalan Tarif Murah bagi Pengemudi Online di Indonesia,” *Buletin Insight*, 3, 1 (2022), hlm. 9-10.

kepentingan masyarakat. Di sisi lain, Pasal 15 Permenhub juga secara jelas menyebut bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi merupakan hubungan kemitraan, padahal hubungan kemitraan dalam ekonomi gig masih terus menjadi perdebatan para ahli dan belum jelas dasar hukumnya.¹⁷ Logika hubungan kemitraan dalam Permenhub 12/2019 kemudian berimbang pada banyaknya beban tanggung jawab pengemudi ojek online sebagai mitra.

Berdasarkan uraian di atas, bahasan artikel ini¹⁸ dibagi ke dalam tiga bagian. Bagian pertama membahas pelindungan keselamatan para pihak dalam bisnis ojek online dalam Permenhub 12/2019. Bagian kedua mengurai problem logika hubungan kemitraan dalam Permenhub 12/2019. Bagian ketiga mendiskusikan opsi kebijakan yang lebih ideal untuk melindungi keselamatan dan kesejahteraan pengemudi ojek online di Indonesia.

B. Pelindungan Keselamatan Pengguna Ojek Online dalam Perspektif Permenhub 12/2019

Mengurai Kekosongan Hukum Ojek Online

Membicarakan kekosongan hukum ojek online tidak dapat dipisahkan dari isu kekosongan hukum ekonomi gig secara umum di Indonesia. Problem kekosongan hukum *gig economy* di Indonesia telah kerap disorot dalam berbagai kajian.¹⁹ Aplikasi *on-demand ride-hailing* yang populer di Indonesia awalnya keberadaan ojek pangkalan dan memodernisasinya dengan bantuan teknologi digital. Ojek pangkalan kemudian bertransformasi secara masif menjadi ojek online, sebuah layanan berbasis aplikasi yang menghubungkan

17 Veena Dubal, “Wage Slave or Entrepreneur: Contesting the Dualism of Legal Worker Identities,” *California Law Review*, 105, 1 (2017), hlm. 75-6.

18 Bahasan artikel ini merupakan bagian dari penelitian studi doktoral penulis di Queen Mary University of London. Studi doktoral ini terselenggara berdasarkan penugasan belajar penulis sebagai dosen hukum ketenagakerjaan di Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada.

19 David Tan, “A Brave New Frontier in the Dichotomous Indonesian Labour Law: Gig Economy, Platform Paradox, and Workers Without Employers,” *Mimbar Hukum*, 33, 1 (2021), hlm. 10.

pengemudi ojek dengan konsumen dengan konsep *on-demand*. Ojek yang tadinya hanya berkonotasi sebagai pengantar orang, kini juga melakukan berbagai jasa lain, seperti mengantar makanan, serta menjadi kurir barang. Kini, lebih dari satu dasawarsa semenjak kemunculan Gojek yang membuka pintu *gig economy* di Indonesia, bisnis gig yang kian membesar tidak dibarengi dengan regulasi yang memadai untuk memberikan aturan main yang jelas bagi para pihak yang menggeluti usaha ini.

Keengganan pemerintah untuk bersikap tegas dalam mengatur bisnis gig dapat dilihat sebagai upaya untuk mempertahankan *institutional void*²⁰ yang disinyalir mampu mendorong bisnis gig tumbuh subur. Bagaimana tidak, pemerintah seringkali memandang *gig economy* sebagai solusi dari bebagai permasalahan yang ada di masyarakat.²¹ Kurangnya transportasi publik dan kemacetan, misalnya, diberikan solusinya melalui layanan ojek online. Tingkat pengangguran yang tinggi, dijawab oleh bisnis gig dengan membuka lapangan kerja baru sebagai ‘mitra’ tanpa banyak persyaratan.²²

Namun, ada harga yang harus dibayar dari sebuah kekosongan regulasi. Dalam hal ini, kekosongan regulasi berimplikasi pada ketiadaan perlindungan hukum bagi pihak ‘mitra’ dalam hubungan gig ekonomi. Pengemudi ojek online yang berstatus mitra tidak mendapatkan perlindungan hukum layaknya pekerja dan tidak masuk ruang lingkup hukum ketenagakerjaan,²³ meski menjadi pengemudi

20 Richard Heeks, dkk., “Digital Platforms and Institutional Voids in Developing Countries: The Case of Ride-Hailing Market,” *World Development*, 145 (2021), hlm. 2.

21 BBC News Indonesia, “Pelarangan Ojek Online: Presiden Panggil Menhub,” https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/12/151218_indonesia_presidenmenhub, 18/12/2015, diakses 24/8/2022.

22 Menteri Ketenagakerjaan Ida Fauziyah berulang menyampaikan bahwa perusahaan gig seperti Gojek dan Grab berhasil memperluas kesempatan kerja bagi masyarakat, bahkan secara efektif mengurangi pengangguran. Kompas.com, “Mampu Kurangi Pengangguran, Gojek Digandeng Kemnaker untuk Perluasan Kesempatan Kerja,” <https://money.kompas.com/read/2021/05/05/201500726/mampu-kurangi-pengangguran-gojek-digandeng-kemnaker-untuk-perluasan-kesempatan>, 5/5/2021, diakses 25/8/2022.

23 Nabiyila Risfa Izzati, “Eksistensi Yuridis dan Empiris Hubungan Kerja Non-

ojek online rata-rata merupakan pekerjaan utama mereka.²⁴ Tidak hanya kehilangan hak mendapatkan upah sesuai ketentuan Upah Minimum Provinsi (UMP), hak istirahat, hak cuti melahirkan, dan hak untuk bekerja sesuai batasan waktu kerja, para mitra pengemudi juga tidak mendapatkan perlindungan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) yang memadai. Padahal, pekerjaan sebagai pengemudi ojek online berisiko tinggi, mengingat pekerjaan ini menuntut pengemudi ojek online untuk menghabiskan waktu sangat panjang di jalanan.²⁵

Masalah tarif yang berkorelasi dengan penghasilan pengemudi juga menjadi salah satu ekses buruk dari ketiadaan regulasi, khususnya dalam konteks ojek online. Berbeda dengan taksi online yang memiliki ketentuan tarif batas atas dan batas bawah yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus beserta perubahannya di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019, tarif ojek online tidak memiliki acuan pengaturan, sehingga nilainya sangat fluktuatif mengikuti mekanisme pasar. Akhirnya terdapat tendensi *race to the bottom*²⁶ antar platform aplikasi agar tetap kompetitif di mata konsumen, yang berakibat pada terus menurunnya penghasilan pengemudi ojek online.²⁷

Standar dalam Hukum Ketenagakerjaan Indonesia,” *Masalah-Masalah Hukum*, 50, 3 (2021), hlm. 298.

24 Dian Fatmawati, M. Falikul Isbah, dan Amelinda Pandu Kusumaningtyas, “Pekerja Muda dan Ancaman Deskilling-Skill Trap di Sektor Transportasi Berbasis Daring,” *Jurnal Studi Pemuda*, 8, 1 (2019), hlm. 35.

25 Felly Aprilia Kairupan, Diana Vanda Doda, dan B.H. Ralph Kairupan, “Hubungan antara Unsafe Action dan Unsafe Condition dengan Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online dan Ojek Pangkalan di Kota Manado,” *Kesmas*, 8, 6 (2019), hlm. 97.

26 *Race to the bottom* adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan sebuah situasi yang ditandai dengan penurunan atau kemunduran standar secara progresif, terutama (dalam konteks bisnis) sebagai akibat dari tekanan persaingan. Cukup banyak ahli yang berargumentasi bahwa perusahaan-perusahaan *gig economy* memiliki tendensi melakukan *race to the bottom* untuk bisa terus kompetitif dalam model bisnisnya. Lihat: Steven Hill, *Raw Deal: How the ‘Uber Economy’ and Runaway Capitalism are Screwing American Workers* (New York: St. Martin’s Press, 2015), hlm. 48.

27 Arif Novianto, “Race to the Bottom: Competition between Indonesian

Oleh karena itu, kehadiran Permenhub 12/2019 awalnya dianggap sebagai kemenangan bagi pengemudi ojek online. Permenhub ini disambut positif oleh para mitra karena dianggap memberikan payung hukum bagi layanan ojek online²⁸ dan memandatkan ketentuan tarif batas atas dan batas bawah yang dirasa akan memberikan jaminan penghasilan yang lebih layak bagi para mitra.²⁹ Riset yang dilakukan oleh Research Institute of Socio-Economic Development (RISED) pada 2020 menunjukkan bahwa terdapat dua manfaat utama Permenhub 12/2019 bagi pengemudi ojek online, yaitu peningkatan aspek keselamatan dan sistem *suspend* (penghentian hubungan kemitraan) yang lebih adil.³⁰

Ketidakseimbangan Kewajiban Para Pihak dalam Permenhub 12/2019

Permenhub 12/2019 berjudul “Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.” Permenhub ini tidak menggunakan nomenklatur yang umum, seperti ‘angkutan umum’ atau ‘angkutan orang’ karena perumus peraturan berusaha menghindari konflik dengan peraturan perundangan di atasnya, utamanya UU LLAJ.³¹ Peraturan ini juga tidak secara lugas

Food Delivery Platform Companies for Cheap Gig Workers,” *Brave New Europe*, <https://braveneweurope.com/arif-novianto-race-to-the-bottom-competition-between-indonesian-food-delivery-platform-companies-for-cheap-gig-workers>, 31/3/2022, diakses 24/8/2022.

28 JPPN.com, “Permenhub 12/2019 Ciptakan Sistem yang Adil bagi Mitra Ojol,” <https://m.jpnn.com/news/permehub-122019-ciptakan-sistem-yang-adil-bagi-mitra-ojol>, 8/9/2020, diakses 24/8/2022.

29 Lihat: BAB III tentang Formula Perhitungan Biaya Jasa dalam Permenhub 12/2019. Ketentuan mengenai tarif batas atas dan batas bawah ojek online kemudian diatur lebih lanjut dalam Keputusan Menteri Perhubungan KP-348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang dilakukan dengan Aplikasi. Keputusan ini baru saja diubah melalui Keputusan Menteri Perhubungan KP 564 Tahun 2022 pada 4 Agustus 2022.

30 Research Institute of Socio-Economic Development (RISED), “Dampak Positif Peraturan Menteri Perhubungan No 12/2019, Mitra Ojol Anggap Peraturan Suspensi Sudah Adil,” <https://rised.or.id/dampak-positif-peraturan-menteri-perhubungan/>, 7/9/2020, diakses 24/8/2022.

31 Bagus Aditya, “Payung Hukum Semu Ojek Online,” <https://www>.

menyebut istilah “ojek online”, namun hal ini tersirat dalam Pasal 2 huruf a yang menyatakan bahwa maksud dari aturan ini adalah “memberikan pelindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.”

Permenhub 12/2019 dapat dikatakan merupakan peraturan perundangan pertama yang secara eksplisit mengatur mengenai ojek online di Indonesia. Meski Kementerian Perhubungan dalam berbagai sosialisasi aturan ini berulang menegaskan bahwa Permenhub 12/2019 bukan bertujuan melegalkan sepeda motor sebagai transportasi umum,³² melainkan semata untuk memberikan perlindungan kenyamanan konsumen ojek online dan mengatur hubungan antara pelaku ojek online dan pihak aplikator,³³ secara implisit Pemerintah telah mengakui bahwa ojek online merupakan bagian dari transportasi publik.

Upaya perlindungan dalam Permenhub 12/2019 diatur melalui kewajiban untuk memenuhi lima aspek utama: keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.³⁴ Terdapat dua subjek utama³⁵ yang diatur dalam Permenhub 12/2019, yaitu perusahaan aplikasi³⁶ dan pengemudi.³⁷ Kedua subjek inilah yang

hukumonline.com/berita/a/payung-hukum-semu-ojek-online-lt5ccfc402b1c4c?page=2, 6/5/2019, diakses 24/8/2022.

32 Karena hal ini akan berarti bahwa Permenhub 12/2019 melanggar UU LLAJ yang merupakan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

33 Pernyataan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub, Budi Setiyadi, dikutip dari Kompas.com, “Regulasi Ojek Online Bukan Melegalkan Sepeda Motor,” <https://otomotif.kompas.com/read/2019/02/23/142200315/regulasi-ojek-online-bukan-melegalkan-sepeda-motor>, 22/2/2019, diakses 24/8/2022.

34 Lihat: Pasal 3 ayat (2) Permenhub 12/2019.

35 Berdasarkan Pasal 1 Permenhub 12/2019, sebenarnya terdapat tiga subjek yang diatur dalam peraturan ini, yakni: Perusahaan Aplikasi, Pengemudi, dan Penumpang. Namun, dilihat dari tujuan dan isinya, Permenhub 12/2019 lebih banyak fokus mengatur dua subjek utama, yakni Perusahaan Aplikasi dan Pengemudi.

36 Perusahaan Aplikasi didefinisikan dalam Pasal 1 Permenhub 12/2019 sebagai ‘Penyelenggara Sistem Elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat’.

37 Pengemudi didefinisikan dalam Pasal 1 Permenhub 12/2019 sebagai ‘orang

dibebani kewajiban untuk memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam proses bisnis ojek online. Penjabaran kewajiban ini diatur secara rinci dalam Pasal 4, 5, 6, 7, dan 8. Dari ketentuan-ketentuan pasal tersebut, mulai terlihat ketidakseimbangan kewajiban yang dibebankan pada para pihak, dengan beban kewajiban jauh lebih besar justru berada pada pengemudi, dan hanya menyisakan sedikit kewajiban di tangan perusahaan aplikasi.

Dimulai dari pemenuhan aspek keselamatan yang diatur dalam Pasal 4. Terdapat 13 poin yang harus dipenuhi dalam aspek keselamatan, mulai dari memastikan bahwa pengemudi dalam keadaan sehat, pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan, sampai dengan busana yang harus dikenakan oleh pengemudi. Menariknya, semua poin dalam aspek keselamatan ini menjadi tanggung jawab pengemudi, tanpa ada satu pun kewajiban yang dibebankan kepada perusahaan aplikasi.

Kedua, pemenuhan aspek kenyamanan. Sama dengan sebelumnya, aspek kenyamanan yang diatur dalam Pasal 6 juga memberikan keseluruhan kewajiban kepada pengemudi. Antara lain kewajiban pengemudi untuk menggunakan pakaian sopan, berperilaku ramah dan sopan, serta larangan merokok dan melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.

Ketiga, pemenuhan aspek keterjangkauan. Diatur dalam Pasal 7, kewajiban untuk pemenuhan aspek keterjangkauan lagi-lagi memberikan beban tanggung jawab sepenuhnya pada pengemudi, bukan perusahaan aplikasi. Hal ini sangat ganjil, mengingat aspek keterjangkauan utamanya terkait dengan beban biaya jasa yang sepenuhnya merupakan prerogatif dari perusahaan aplikasi. Namun, Permenhub 12/2019 justru mengasosiasikan pemenuhan aspek ini kepada pengemudi, dengan mengatur antara lain: kewajiban pengemudi untuk memberikan pelayanan kepada penumpang menuju titik tujuan sesuai dengan alamat yang tercantum dalam

yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan dan telah memiliki surat izin mengemudi'.

aplikasi, dan mengenakan biaya jasa sesuai dengan yang tercantum dalam aplikasi.³⁸

Kewajiban perusahaan aplikasi dalam Permenhub 12/2019 baru terlihat dalam pemenuhan aspek keamanan yang diatur di Pasal 5. Kewajiban pemenuhan aspek keamanan ini mengakomodasi kebutuhan pengemudi dan penumpang. Sebagai contoh, perusahaan aplikasi wajib untuk mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan, serta wajib memastikan identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi sesuai dengan yang datang melayani konsumen. Perusahaan aplikasi juga wajib untuk mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi dan melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) untuk keamanan pengemudi dan penumpang.

Sedangkan aspek yang kewajibannya terbagi antara pengemudi dan perusahaan aplikasi adalah pemenuhan aspek keteraturan, yang diatur pada Pasal 8. Disebutkan bahwa untuk memenuhi aspek keteraturan, pengemudi wajib untuk berhenti, parkir, menaikkan, dan menurunkan penumpang di tempat yang aman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Dalam kaitannya dengan hal ini, perusahaan aplikasi diberi kewajiban untuk menyediakan *shelter* bagi pengemudi. Selain itu, perusahaan aplikasi juga berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan lalu lintas.

Dari uraian di atas, terdapat pola pembagian kewajiban bagi para pihak yang menarik untuk dikritisi. Terlihat bahwa dari lima aspek yang wajib dipenuhi untuk memenuhi tujuan perlindungan penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat, mayoritas dari kewajiban pemenuhan aspek tersebut justru dibebankan pada pengemudi ojek online, bukan perusahaan aplikasi. Padahal, perusahaan aplikasi seyogyanya memiliki sumber daya yang jauh lebih besar dan memadai untuk dapat memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam ekosistem bisnis ojek online.

³⁸ Lihat: Pasal 7 ayat (2) Permenhub 12/2019.

Sebagai contoh, pemenuhan aspek keselamatan yang diatur dalam Pasal 4 salah satunya mengatur kewajiban pengemudi untuk mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan dan menguasai wilayah operasi. Idealnya, kewajiban ini justru dibebankan kepada perusahaan aplikasi, karena perusahaan lah yang mempunyai kuasa untuk menentukan spesifikasi pengemudi yang bisa mengambil order melalui aplikasinya. Sehingga, seharusnya pemenuhan salah satu aspek keselamatan tersebut diformulasikan menjadi kewajiban perusahaan aplikasi untuk melakukan pelatihan terhadap pengemudi ojek online di aplikasinya, agar pengemudi memahami tata cara berlalu lintas yang aman dan dapat menguasai wilayah operasinya dengan baik. Sayangnya, alih-alih memberikan tanggung jawab pemenuhan aspek-aspek pelindungan ini kepada perusahaan aplikasi, Permenhub 12/2019 justru membebarkannya ke tangan pengemudi ojek online.

Ketidakseimbangan kewajiban yang menjadi problem sangat nyata dalam Permenhub 12/2019 ini tidak dapat dipisahkan dari fakta bahwa isu bisnis ojek online sebenarnya memiliki dimensi yang jauh lebih luas dari soal transportasi publik, misalnya, isu relasi eksploratif antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. Permasalahannya, isu yang kompleks ini tidak mampu diakomodasi dalam sebuah peraturan yang bersifat sektoral sebagaimana Permenhub 12/2019. Kementerian Perhubungan selaku pembuat kebijakan dalam hal ini juga tidak mafhum, atau sengaja tidak mempertimbangkan hubungan yang asimetri antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi.³⁹ Akibatnya, meski Permenhub 12/2019 merupakan langkah maju yang memberi payung hukum bagi bisnis ojek online, peraturan ini justru mempertebal hubungan tidak seimbang antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi karena memberi berbagai beban kewajiban tambahan bagi pengemudi. Pada akhirnya, meminjam istilah Nastiti (2021), peraturan ini dapat disebut sebagai sebagai ‘kemenangan yang tidak ideal’ bagi pengemudi ojek online.⁴⁰

39 Ruyte dan Rachmawati, “Understanding the Working Conditions of Gig Workers,” hlm. 11.

40 Nastiti, “Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi,” hlm. 23.

C. Problem Logika Hubungan Kemitraan dalam Permenhub 12/2019

Menyoal Dasar Hukum Hubungan Kemitraan

Hal lain yang menarik untuk dibahas dalam Permenhub 12/2019 adalah bunyi Pasal 15 ayat (1) yang secara tegas menyebutkan bahwa ‘hubungan antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi merupakan hubungan kemitraan’.⁴¹ Pasal ini membenarkan klaim yang telah berulang disampaikan oleh perusahaan aplikasi bahwa hubungan yang mereka miliki dengan pengemudi dalam aplikasi mereka bukanlah hubungan kerja, melainkan hubungan kemitraan.⁴² Permasalahannya, hingga saat ini Indonesia belum memiliki aturan hukum yang jelas mengenai hubungan kemitraan.⁴³ Menariknya, Pasal 15 ayat (2) Permenhub 12/2019 berbunyi ‘pengaturan mengenai hubungan kemitraan sebagaimana diatur pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.’ Hal ini mengundang pertanyaan, peraturan mana yang sebenarnya dirujuk oleh Pasal 12 ayat (2).

Jika merunut istilah “kemitraan”, maka peraturan perundang-undangan yang memiliki ketentuan mengenai hubungan ini adalah Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UU UMKM), beserta peraturan pelaksananya, seperti Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Pasal 1 angka 13 UU UMKM mendefinisikan kemitraan

41 Dibandingkan dengan isi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang tidak secara eksplisit menyebut bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi merupakan hubungan kemitraan, Permenhub 12/2019 tampak lebih tegas memberikan kepastian bahwa hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi adalah hubungan kemitraan.

42 Lihat: Gojek, “Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek untuk Mitra,” <https://www.gojek.com/app/driver-contract/>, 20/7/2021, diakses 25/8/2022; Grab, “Ketentuan Layanan: Transportasi, Pengiriman dan Logistik,” <https://www.grab.com/id/terms-policies/transport-delivery-logistics/>, 7/7/2022, diakses 25/8/2022.

43 Izzati dan Sesunan, “Misclassified Partnership,” hlm. 61.

sebagai ‘kerja sama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dengan Usaha Besar’.

Beberapa penelitian tentang hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi di Indonesia, meyakini bahwa peraturan mengenai hubungan kemitraan dalam UU UMKM dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk mengatur hubungan kemitraan dalam bisnis ojek online.⁴⁴ Di sisi lain, ada juga peneliti yang berargumen bahwa UU UMKM tidak bisa menjadi dasar hubungan kemitraan bisnis ojek online, sehingga dasar hukum hubungan kemitraan semata adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata karena hubungan ini didasari oleh perjanjian para pihak.⁴⁵

Penulis dalam hal ini lebih sepakat dengan pendapat bahwa UU UMKM tidak dapat dijadikan sebagai dasar hukum hubungan kemitraan dalam bisnis ojek online. Hal ini dikarenakan ruang lingkup dan konteks hubungan kemitraan yang diatur dalam UU UMKM adalah hubungan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dengan Usaha Besar, dengan bentuk-bentuk seperti: inti-plasma, subkontrak, atau waralaba,⁴⁶ sangat berbeda dengan hubungan kemitraan yang lazim digunakan dalam bisnis ekonomi gig. Kembali ke Permenhub 12/2019, hal ini berarti bahwa hubungan kemitraan yang disebut oleh Pasal 15 dapat dikatakan tidak memiliki dasar hukum yang jelas.

Agar Permenhub 12/2019 dapat mengategorikan hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi sebagai hubungan kemitraan, seharusnya perlu dibuat terlebih dahulu aturan perundangan di atasnya yang mengatur hubungan kemitraan dalam konteks ekonomi gig. Aturan ini dapat memberikan definisi dan batasan dari hubungan kemitraan agar tidak tumpang tindih dengan

44 Lihat, Halilintarsyah, “Ojek Online: Pekerja atau Mitra?” hlm. 70; Novianto, “Mengurai Persoalan Tarif Murah,” hlm. 4.

45 Lihat: Tan, “A Brave New Frontier in the Dichotomous Indonesian Labour Law,” hlm. 14.

46 Lihat: Pasal 26 UU UMKM.

hubungan kerja. Selain itu, aturan ini juga dapat mengatur hak dan kewajiban bagi para pihak dengan lebih berkeadilan.

Problem Logika Kemitraan dan Timpangnya Relasi Ojek Online

Pilihan pembuat kebijakan untuk menyebut bahwa hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi adalah hubungan kemitraan dalam Permenhub 12/2019 merupakan cerminan (atau mungkin juga ekses) dari lambatnya progresivitas pemerintah menyikapi perkembangan ekonomi gig. Isu paling krusial dalam perkembangan ekonomi gig sejatinya adalah soal relasi kerja, hubungan “jenis baru”⁴⁷ antara perusahaan aplikasi dan pekerja penyedia jasa yang kemudian diberi label “hubungan kemitraan”. Relasi yang muncul antara perusahaan aplikasi dan pengemudi ojek online dalam ekonomi gig di Indonesia telah banyak dikritik karena bersifat eksploratif.⁴⁸ Namun, hingga saat ini belum ada tindakan konkret dari pemerintah, utamanya Kementerian Ketenagakerjaan yang memiliki tugas dan fungsi pokok terkait relasi kerja, untuk meregulasi relasi perusahaan aplikasi dengan para ‘mitra’ yang menjadi penyedia jasa dalam bisnis ekonomi gig. Padahal, selama hubungan kemitraan ini masih belum diatur dengan jelas, maka selama itu pula aturan-aturan pelaksana seperti Permenhub 12/2019 sangat mungkin keliru mengatur relasi antara pengemudi dan perusahaan aplikasi.

47 Cukup banyak kajian yang berargumentasi bahwa hubungan yang tercipta dalam ekonomi gig sebenarnya kurang tepat disebut sebagai hubungan “jenis baru” karena konsep hubungan segitiga antara perusahaan aplikasi yang menjadi perantara konsumen dan pekerja penyedia jasa telah lama ada. Lihat: Antonio Aloisi, “Commoditized Workers: Case Study Research on Labor Law Issue Arising from a Set of ‘On-Demand/Gig Economy’ Platform,” *Comparative Labor Law and Policy Journal*, 37, 3 (2016), hlm. 665; Alessandro Gandini, “Labour Process Theory and the Gig Economy”, *Human Relations*, 72, 6, (2019), hlm. 1043.

48 Lihat: Nastiti, “Worker Unrest and Contentious Labor Practice,” hlm. 19; Ruyte dan Rachmawati, “Understanding the Working Conditions of Gig Workers,” hlm. 11; Arif Novianto, Anindya Dessa Wulansari, dan Ari Hernawan, “Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim Merugikan Para Ojol,” *The Conversation*, <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>, 30/4/2021, diakses 24/8/2022.

Dalam berbagai kajian yang menganalisis dinamika pengaturan ekonomi gig di Indonesia,⁴⁹ terlihat jelas bahwa hingga saat ini upaya pengaturan terkait bisnis gig hanya muncul dari Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Menteri Perhubungan, Keputusan Menteri Perhubungan, dan Surat Edaran Menteri Perhubungan.⁵⁰ Rofiqi (2020) memetakan pergerakan pengaturan Kementerian Perhubungan mulai 2015 hingga 2019, dan membaginya menjadi tiga fase: fase pelarangan, fase akomodasi setengah hati, dan fase akomodasi penuh.⁵¹ Permenhub 12/2019 merupakan salah satu produk hukum yang muncul dalam fase akomodasi penuh.

Problemnya, ketika Kementerian Perhubungan menjadi satu-satunya institusi yang bergerak meregulasi ekonomi gig di Indonesia, maka dapat dipahami mengapa fokus bahasannya terbatas pada sudut pandang transportasi, tanpa mempertimbangkan faktor relasi timpang dalam hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi ojek online. Akibatnya, Permenhub 12/2019 justru memperparah relasi timpang ini dengan memberikan beban kewajiban yang lebih besar pada pengemudi ojek online, sekaligus membebaskan perusahaan aplikasi dari hal yang seharusnya menjadi tanggung jawabnya.

Contoh dari hal ini dapat terlihat dalam Pasal 16 Permenhub 12/2019, yang berada dalam Bab V tentang Pelindungan Masyarakat. Disebutkan dalam ayat (1) bahwa pelindungan masyarakat dalam penggunaan ojek online diberikan terhadap penumpang dan pengemudi. Lebih lanjut, Pasal 16 ayat (2) menjabarkan bahwa pelindungan terhadap penumpang setidaknya meliputi: keselamatan dan keamanan, kenyamanan, kepastian mendapatkan pelayanan, layanan pengaduan dan penyelesaian permasalahan penumpang,

⁴⁹ Lihat: Bambang Istianto dan Taufan Maulamin, "Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial," *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASIAN (Asosiasi Ilmuwan Administrasi Negara)*, 5, 2 (2017), hlm. 124; Dyah Mutiarin, dkk., "How Do Government Regulations and Policies Respond to the Growing Online-enabled Transportation Service (OETS) in Indonesia, the Philippines, and Taiwan?" *Digital Policy, Regulation and Governance*, 21, 4 (2019), hlm. 426.

⁵⁰ Nastiti, "Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi," hlm. 25.

⁵¹ Rofiqi, "Politik Kebijakan Pemerintahan Presiden Joko Widodo," hlm. 39-42.

kepastian biaya jasa sesuai yang tertera dalam aplikasi, dan kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan. Jika dikaitkan dengan ketentuan dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 8 Permenhub 12/2019 yang telah dijabarkan sebelumnya, berarti mayoritas pelindungan terhadap penumpang merupakan kewajiban dari pengemudi, bukan perusahaan aplikasi. Padahal, kita seharusnya mafhum bahwa yang lebih memiliki kuasa untuk menjamin perlindungan bagi penumpang seyogyanya adalah perusahaan aplikasi; karena perusahaan aplikasi yang memiliki kuasa untuk mengontrol hubungan antara penumpang dan pengemudi ojek online melalui perantara aplikasinya.⁵²

Kegagalan Permenhub 12/2019 mendudukkan posisi perusahaan aplikasi sebagai pihak yang lebih memiliki kuasa dalam relasi bisnis ojek online, tidak lepas dari logika hubungan kemitraan yang sangat kental diadopsi dalam peraturan ini. Dalam logika hubungan kemitraan, para pihak diasumsikan berada dalam posisi yang setara, karena kemitraan memiliki prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan.⁵³ Narasi ‘kesetaraan’ hubungan antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi kemudian berimplikasi pada banyaknya kewajiban yang ditimpakan pada pengemudi ojek online dalam Permenhub 12/2019. Padahal pada kenyataan di lapangan, relasi yang muncul antara perusahaan aplikasi dan pengemudi sangatlah timpang, bahkan cenderung bersifat subordinatif.⁵⁴

Kontradiksi logika kemitraan dalam Permenhub 12/2019 juga terlihat dalam Pasal 14 yang menyebut bahwa perusahaan aplikasi harus membuat standar operasional dan prosedur (SOP) dalam hal

52 James Duggan, dkk., *Work in the Gig Economy: A Research Overview* (London: Routledge, 2021), hlm. 158.

53 Lihat: Pasal 25 UU UMKM.

54 Putusan United Kingdom Supreme Court No. 5, 19/2/2021, perkara Uber BV and Others (Appellants) lawan Aslam and Others (Respondents), menyatakan bahwa hubungan antara Uber dan pengemudinya berada dalam posisi subordinasi dan dependensi. Hal ini dikarenakan pengemudi secara umum melakukan pekerjaan di bawah kontrol Uber. Hal ini yang menjadi dasar pertimbangan hakim untuk memutus bahwa pengemudi Uber tidak dapat dikategorikan sebagai *self-employed* (mitra), melainkan harus dikategorikan sebagai *workers* (pekerja).

suspend atau penghentian sementara hubungan mitra, maupun putus mitra terhadap pengemudi.⁵⁵ Lebih lanjut, Pasal 14 ayat (3) mengatur bahwa SOP terkait *suspend* dan putus mitra “sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja”. Secara tidak langsung, pasal ini menggariskan bahwa yang memiliki kuasa untuk membuat SOP adalah perusahaan aplikasi, karena perusahaan memiliki kewajiban untuk menetapkan SOP, meski dalam proses penetapannya perlu lebih dahulu dilakukan pembahasan dengan pengemudi ojek online. Padahal, jika pembuat kebijakan setia pada logika kemitraan yang setara, maka SOP seharusnya disepakati bersama-sama secara musyawarah mufakat oleh perusahaan aplikasi dan mitra, bukan ditetapkan oleh perusahaan aplikasi.⁵⁶

Problem Lain Permenhub 12/2019

Selain persoalan terkait logika kemitraan dalam Permenhub 12/2019, problem lain dari peraturan ini adalah terbatasnya jenis layanan yang menjadi ruang lingkup pengaturan. Sebagaimana telah dijelaskan di atas, salah satu alasan utama disambut baiknya Permenhub 12/2019 oleh pengemudi ojek online adalah adanya pengaturan mengenai tarif batas atas dan batas bawah, yang diharapkan mampu melindungi pengemudi ojek online dari ‘perang tarif’ antar perusahaan aplikasi. Namun, perlu dipahami bahwa ruang lingkup ‘penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat’ yang diatur dalam Permenhub 12/2019 hanya terbatas pada layanan antar-penumpang. Padahal, saat ini layanan yang disediakan dalam bisnis ojek online tidak hanya terbatas pada jasa antar-penumpang, melainkan juga terdapat layanan antar-barang dan dan antar-makanan.

⁵⁵ Lihat: Pasal 14 ayat(1) Permenhub 12/2019. Ketentuan ini dibuat berdasarkan masukan pengemudi yang merasa bahwa selama ini perusahaan aplikasi sering melakukan *suspend* dan putus mitra tanpa SOP yang jelas.

⁵⁶ Logika ‘penetapan’ SOP dalam pasal ini mirip dengan ketentuan terkait mekanisme pembuatan Peraturan Perusahaan dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang ‘ditetapkan’ oleh pemberi kerja. Bisa dibandingkan dengan ketentuan terkait mekanisme pembuatan Perjanjian Kerja Bersama yang perlu disepakati bersama antara pemberi kerja dan serikat pekerja.

Karena ruang lingkup Permenhub 12/2019 terbatas pada layanan antar-penumpang, maka ketentuan tarif batas atas dan batas bawah yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan KP 38 Tahun 2019 (yang telah dicabut dan diganti oleh Keputusan Menteri Perhubungan KP 564 Tahun 2022) juga hanya berlaku bagi layanan antar-penumpang. Sedangkan untuk layanan antar-barang dan antar-makanan, maka penentuan tarifnya paling mungkin mengacu pada Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatikan Nomor 01 Tahun 2012 tentang Formula Tarif Layanan Pos Komersial. Penting untuk dicatat bahwa peraturan ini dibuat sebelum gencarnya fenomena layanan antar-barang dan antar-makanan oleh ojek online, sehingga konteks pengaturannya sangatlah berbeda.

Ketidakjelasan pengaturan ini menyebabkan ‘perang tarif’ dalam layanan antar-barang dan antar-makanan di platform aplikasi terus berlangsung. Akibatnya, tarif yang diterapkan dalam layanan antar-barang dan antar-makanan terus turun, bahwa menjadi di bawah tarif yang berlaku dalam layanan antar-penumpang, karena penentuan tarif layanan antar barang dan makanan sepenuhnya menjadi kewenangan perusahaan aplikasi.⁵⁷ Pada akhirnya, yang menjadi korban dari perang tarif adalah pengemudi ojek online, yang pendapatannya semakin rendah dan kian jauh dari penghasilan yang layak.

D. Mendorong Kebijakan Perlindungan Ojek Online Ideal

Di balik semua permasalahan dari Permenhub 12/2019, harus diakui bahwa bagaimanapun peraturan ini merupakan langkah maju bagi regulasi ekonomi gig di Indonesia. Kementerian Perhubungan setidaknya melakukan upaya konkret untuk meregulasi transportasi online dan berupaya memberikan payung hukum yang menjawab kebutuhan masyarakat. Meski begitu, artikel ini menunjukkan bahwa kebijakan yang dibawa oleh Permenhub 12/2019 belum dapat dikatakan memberikan perlindungan yang ideal, khususnya bagi pihak pengemudi ojek online. Alih-alih, peraturan ini disinyalir

⁵⁷ Novianto, “Mengurai Persoalan Tarif Murah,” hlm. 11.

justru memperparah ketimpangan relasi antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi, karena memberikan kewajiban yang tidak berimbang di tangan pengemudi ojek online.

Penulis meyakini bahwa meregulasi *gig economy*, termasuk mengatur bentuk relasi perusahaan aplikasi dengan ‘mitra’ nya adalah sebuah keharusan. Mungkin akan muncul perbedaan pendapat soal bentuk apa yang paling tepat untuk meregulasi relasi yang muncul dalam ekonomi gig. Secara global, perdebatan soal apakah mengategorikan relasi ekonomi gig sebagai hubungan kerja adalah pilihan terbaik, atau justru yang lebih bijaksana adalah membuat kategorisasi jenis relasi baru yang tetap memberikan perlindungan bagi para mitra, masih terus berlangsung.⁵⁸ Namun yang sudah pasti, membiarkan ekonomi gig berkembang tanpa regulasi bukanlah suatu pilihan.

Telah banyak negara yang kini memperketat aturan bagaimana sistem bisnis ekonomi gig bekerja, yang salah satunya dilakukan untuk meminimalisasi kemungkinan eksplorasi terhadap pekerja-pekerja yang terlibat dalam ekonomi gig.⁵⁹ Secara umum, berbagai negara mulai memandang konsep kemitraan yang diusung dalam ekonomi gig dengan lebih kritis. Ketika suatu hubungan memberikan kontrol pada salah satu pihak untuk mengatur bagaimana pihak lain melakukan pekerjaannya, selayaknya banyak terjadi dalam hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi di ekonomi gig, maka hubungan tersebut seharusnya tidak lagi bisa dikategorikan sebagai hubungan kemitraan.⁶⁰

Dalam konteks Indonesia, permasalahan ketidakseimbangan kewajiban para pihak pada aturan bisnis ojek online yang sudah diuraikan di atas, bisa disikapi pemerintah melalui dua cara, yakni

58 Lihat: Sarah Kaine dan Emmanuel Josserand, “The Organization and Experience of Work in the Gig Economy,” *Journal of Industrial Relations*, 61, 4 (2019): 479-501; Duggan, dkk., *Work in the Gig Economy*, hlm. 253.

59 Antonio Aloisi, “Platform Work in Europe: Lessons Learned, Legal Developments and Challenges Ahead,” *European Labour Law Journal*, 13, 1 (2022): 4-29.

60 Lihat: Putusan United Kingdom Supreme Court No. 5, 19/2/2021, Uber BV and Others (Appelants) v Aslam and Others (Respondents).

yang bersifat jangka pendek dan jangka panjang. Solusi jangka pendek yang bisa dilakukan saat ini adalah melakukan revisi terhadap Permenhub 12/2019. Revisi ini perlu dilakukan oleh pemerintah dengan lebih memperhatikan relasi kuasa yang dimiliki perusahaan aplikasi terhadap pengemudi. Harapannya, revisi Permenhub 12/2019 dapat memberikan perlindungan terhadap proses bisnis ojek online, tanpa memberikan kewajiban yang berlebihan dan tidak berimbang terhadap pihak pengemudi. Selain itu, kebijakan perlindungan ojek online yang ideal seharusnya tidak terbatas pada layanan antar-penumpang, namun juga mencakup layanan antar-barang dan antar-makanan. Dengan adanya peraturan yang memiliki ruang lingkup lebih luas, maka perlindungan terhadap pengemudi ojek online, utamanya melalui penentuan tarif, bisa dilakukan secara lebih menyeluruh, tidak terkotak-kotak pada jenis layanan yang ditawarkan.

Namun, secara lebih fundamental, solusi jangka panjang juga harus tetap dipikirkan. Dalam hal ini, permasalahan yang muncul dalam Permenhub 12/2019 menunjukkan bahwa kebijakan yang bersifat sangat sektoral belum mampu menjawab akar masalah bisnis ojek online, yakni hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi yang cenderung eksplotatif karena ketiadaan payung hukum terkait hubungan yang disebut kemitraan itu sendiri. Sudut pandang sektoral dalam Permenhub 12/2019 hanya berfokus pada isu transportasi saja, tanpa menimbang isu penting lain yang sebenarnya sangat terkait, seperti relasi antar pihak yang tidak seimbang.

Karena itu, ke depannya sangat penting untuk memastikan adanya komunikasi lintas sektor dan lintas instansi, untuk membahas pengaturan yang lebih komprehensif. Pengaturan ini sebaiknya tidak hanya terbatas pada bisnis ojek online saja, namun juga terkait ekonomi gig secara umum. Peraturan ini harapannya tidak hanya menggunakan sudut pandang isu transportasi, namun juga mempertimbangkan isu lain, seperti ketenagakerjaan dan hubungan yang muncul dalam ekonomi gig.

Idealnya, alih-alih mengharapkan Kementerian Perhubungan untuk merevisi Permenhub 12/2019, Kementerian Ketenagakerjaan

seharusnya dapat menjadi instansi yang menginisiasi pembahasan kebijakan yang melindungi pekerja dalam ekonomi gig dalam konteks yang lebih luas, yakni terkait dengan relasi kerjanya. Kebijakan ini pun baiknya tidak berbentuk Peraturan Menteri, melainkan peraturan yang lebih tinggi, seperti Peraturan Pemerintah atau bahkan Undang-Undang.

Isu kerentanan pekerja dalam ekonomi gig di Indonesia sudah lama tidak hanya terbatas pada bisnis ojek online saja. Pada Agustus 2021 lalu, muncul petisi online di *change.org* tentang kerentanan kondisi kerja kurir e-commerce.⁶¹ Saat itu, Menteri Ketenagakerjaan Ida Fauziyah sempat menyatakan bahwa Kementerian Ketenagakerjaan akan meninjau dan mengevaluasi pola kemitraan yang ada di Indonesia.⁶² Namun hingga saat ini belum ada perkembangan yang ditawarkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan untuk menyelesaikan isu-isu terkait hubungan kemitraan, termasuk dalam konteks bisnis ojek online. Padahal, penyusunan regulasi yang mencakup standar kerja layak dan adil dalam model kerja gig sangatlah krusial untuk memberikan perlindungan yang lebih ideal, tidak hanya bagi pengemudi ojek online, namun juga bagi jutaan pekerja lain yang berada dalam hubungan kemitraan di Indonesia.

E. Kesimpulan

Kajian dalam artikel ini menunjukkan bahwa Permenhub 12/2019 telah memberikan beban kewajiban yang tidak berimbang terhadap pengemudi ojek online dalam pemenuhan aspek-aspek pelindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Aspek keselamatan, kenyamanan,

61 Lihat: [change.org](https://www.change.org/p/kementerian-ketenagakerjaan-menaker-ida-fauziyah-tolong-lindungikurir-e-commerce-mereka-belum-aman-dan-sejahtera), “Menaker Ida Fauziyah, Tolong #LindungiKurir E-commerce. Mereka Belum Aman dan Sejahtera,” <https://www.change.org/p/kementerian-ketenagakerjaan-menaker-ida-fauziyah-tolong-lindungikurir-e-commerce-mereka-belum-aman-dan-sejahtera>, diakses 25/8/2022.

62 Kompas.com, “Kurir Keluhkan Sistem E-Commerce, Kemenaker Akan Tinjau Pola Kemitraan,” <https://money.kompas.com/read/2021/08/13/083355026/kurir-keluhkan-sistem-e-commerce-kemenaker-akan-tinjau-pola-kemitraan>, 13/8/2021, diakses 25/8/2022.

dan keterjangkauan, misalnya, pemenuhannya justru sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengemudi, bukan perusahaan aplikasi. Padahal, perusahaan aplikasi seyogyanya memiliki kuasa lebih besar dan sumber daya yang jauh lebih memadai untuk dapat memenuhi aspek-aspek pelindungan dalam bisnis ojek online.

Pembebanan kewajiban yang tidak proporsional terhadap pengemudi dalam Permenhub 12/2019, tidak lepas dari kegagalan aturan ini memahami relasi yang timpang antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. Aturan ini secara eksplisit menyebutkan bahwa hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi adalah kemitraan, padahal hubungan kemitraan saja hingga kini belum jelas payung hukumnya. Akibatnya, Permenhub 12/2019 justru berkecenderungan menyuburkan ketidakadilan bagi pihak yang memiliki posisi tawar lebar lebih rendah dalam ekonomi gig, yakni pengemudi ojek online.

Pada akhirnya, kajian ini menunjukkan bahwa pengaturan terhadap bisnis ojek online memang idealnya tidak bersifat sektoral. Permasalahan yang muncul dalam Permenhub 12/2019 memperlihatkan bahwa kebijakan sektoral tidak akan mampu menjawab akar masalah dari ekonomi gig di Indonesia yang bertendensi eksplotatif dengan menggunakan tameng hubungan kemitraan. Sudah seharusnya pemerintah mulai menginisiasi pembahasan kebijakan terkait hubungan kemitraan dalam ekonomi gig secara lebih menyeluruh, agar pelindungan bagi pekerja dalam ekonomi gig di Indonesia yang jumlahnya terus bertambah dapat segera terwujud.

Daftar Pustaka

Artikel, Buku, dan Laporan

- Aditya, Bagus. "Payung Hukum Semu Ojek Online." <https://www.hukumonline.com/berita/a/payung-hukum-semu-ojek-online-lt5ccfc402b1c4c?page=2>, 6/5/2019. Diakses 24/8/2022.
- Aloisi, Antonio. "Commoditized Workers: Case Study Research on Labor Law Issue Arising from a Set of 'On-Demand/Gig

- Economy' Platform." *Comparative Labor Law and Policy Journal*, 37, 3 (2016): 653-90.
- Aloisi, Antonio. "Platform Work in Europe: Lessons Learned, Legal Developments and Challenges Ahead." *European Labour Law Journal*, 13, 1 (2022): 4-29. DOI: 10.1177/20319525211062557.
- BBC News Indonesia. "Pelarangan Ojek Online: Presiden Panggil Menhub." https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/12/151218_indonesia_presidenmenhub, 18/12/2015. Diakses 24/8/2022.
- Change.org. "Menaker Ida Fauziyah, Tolong #LindungiKurir E-commerce. Mereka Belum Aman dan Sejahtera." <https://www.change.org/p/kementerian-ketenagakerjaan-menaker-ida-fauziyah-tolong-lindungikurir-e-commerce-mereka-belum-aman-dan-sejahtera>. Diakses 25/8/2022.
- Dubal, Veena. "Wage Slave or Entrepreneur?: Contesting the Dualism of Legal Worker Identities." *California Law Review*, 105, 1 (2017): 65-124. DOI: 10.15779/Z38M84X.
- Duggan, James, Anthony McDonnell, Ultan Sherman, dan Ronan Carbery. *Work in the Gig Economy: A Research Overview*. London: Routledge, 2021.
- Fatmawati, Dian, M. Falikul Isbah, dan Amelinda Pandu Kusumaningtyas. "Pekerja Muda dan Ancaman Deskilling-Skill Trap di Sektor Transportasi Berbasis Daring." *Jurnal Studi Pemuda*, 8, 1 (2019): 29-45. DOI: 10.22146/studipemudaugm.45301.
- Gandini, Alessandro. "Labour Process Theory and the Gig Economy." *Human Relations*, 72, 6 (2018): 1039-56. DOI: 10.1177/0018726718790002.
- Gojek. "About Gojek." <https://www.gojek.com/en-id/>. Diakses 23/8/2022.
- Gojek. "Ketentuan Penggunaan Aplikasi Gojek untuk Mitra." <https://www.gojek.com/app/driver-contract/>, 20/7/2021. Diakses 25/8/2022.
- Grab. "Ketentuan Layanan: Transportasi, Pengiriman dan Logistik." <https://www.grab.com/id/terms-policies/transport-delivery-logistics/>, 7/7/2022. Diakses 25/8/2022.

- Halilintarsyah, Oka. "Ojek Online: Pekerja atau Mitra?" *Jurnal Persaingan Usaha*, 2 (2021): 64-74. DOI: 10.55869/kppu.v2i.24.
- Heeks, Richard, dkk. "Digital Platforms and Institutional Voids in Developing Countries: The Case of Ride-Hailing Market." *World Development*, 145 (2021): 1-13. DOI: 10.1016/j.worlddev.2021.105528.
- Hill, Steven. *Raw Deal: How the 'Uber Economy' and Runaway Capitalism are Screwing American Workers*. New York: St. Martin's Press, 2015.
- Istianto, Bambang dan Taufan Maulamin. "Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial." *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASIAN (Asosiasi Ilmuwan Administrasi Negara)*, 5, 2 (2017): 99-136. DOI: 10.47828/jianaasian.v5i2.9.
- Izzati, Nabiyla Risfa. "Eksistensi Yuridis dan Empiris Hubungan Kerja Non-Standar dalam Hukum Ketenagakerjaan Indonesia." *Masalah-Masalah Hukum*, 50, 3 (2021): 290-303. DOI: 10.14710/mmh.50.3.2021.290-303.
- Izzati, Nabiyla Risfa dan Mas Muhammad Gibran Sesunan. "Misclassified Partnership and the Impact of Legal Loophole on Workers." *Bestuur*, 10, 1 (2022): 57-67. DOI: 10.20961/bestuur.v10i1.62066.
- JPPN.com. "Permenhub 12/2019 Ciptakan Sistem yang Adil bagi Mitra Ojol." <https://m.jpnn.com/news/permehub-122019-ciptakan-sistem-yang-adil-bagi-mitra-ojol>, 8/9/2020. Diakses 24/8/2022.
- Kaine, Sarah dan Emmanuel Josserand. "The Organization and Experience of Work in the Gig Economy." *Journal of Industrial Relations*, 61, 4 (2019): 479-501. DOI: 10.1177/00-22185619865480.
- Kairupan, Felly Aprilia, Diana Vanda Doda, dan B.H. Ralph Kairupan. "Hubungan antara Unsafe Action dan Unsafe Condition dengan Kecelakaan Kerja pada Pengendara Ojek Online dan Ojek Pangkalan di Kota Manado." *Kesmas*, 8, 6 (2019): 89-98.
- Kompas.com. "Kurir Keluhkan Sistem E-Commerce, Kemenaker Akan Tinjau Pola Kemitraan." <https://money.kompas.com>.

- com/read/2021/08/13/083355026/kurir-keluhkan-sistem-e-commerce-kemenaker-akan-tinjau-pola-kemitraan, 13/8/2021. Diakses 25/8/2022.
- Kompas.com. "Mampu Kurangi Pengangguran, Gojek Digandeng Kemnaker untuk Perluasan Kesempatan Kerja." <https://money.kompas.com/read/2021/05/05/201500726/mampu-kurangi-pengangguran-gojek-digandeng-kemnaker-untuk-perluasan-kesempatan>, 5/5/2021. Diakses 25/8/2022.
- Kompas.com. "Regulasi Ojek Online Bukan Melegalkan Sepeda Motor." <https://otomotif.kompas.com/read/2019/02/23/14220-0315/regulasi-ojek-online-bukan-melegalkan-sepeda-motor>, 22/2/2019. Diakses 24/8/2022.
- Kuhn, Kristine M. dan Amir Maleki. "Micro-entrepreneurs, Dependent Contractors, and Instaserfs: Understanding Online Labor Platform Workforces." *Academy of Management Perspective*, 31, 3 (2017): 183-200. DOI: 10.5465/amp.2015.0111.
- Mawanda, M. Kharis dan Adam Muhshi. "Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia." *Lentera Hukum*, 6, 1 (2019): 33-52. DOI: 10.19184/ejlh.v6i1.9203.
- Mutiarin, Dyah, Achmad Nurmandi, Hazel Jovita, Mukti Fajar, dan Yao-Nan Lien. "How Do Government Regulations and Policies Respond to the Growing Online-enabled Transportation Service (OETS) in Indonesia, the Philippines, and Taiwan?" *Digital Policy, Regulation and Governance*, 21, 4 (2019): 419-437. DOI: 10.1108/DPRG-01-2019-0001.
- Nastiti, Aulia D. "Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig." Dalam *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*, dedit oleh Y. T. Kaban, A. Hernawan, dan A. Novianto, 21-46. Yogyakarta: IGPA Press, 2021.
- Nastiti, Aulia D. "Worker Unrest and Contentious Labor Practice of Ride-Hailing Services in Indonesia." Working Paper in the Arryman Symposium at Buffett Institute, Northwestern University, Illinois, 2017.
- Novianto, Arif. "Mengurai Persoalan Tarif Murah bagi Pengemudi

- Online di Indonesia: Dari Tarif Layanan Antar Penumpang, Barang, dan Makanan.” *Buletin Insight*, 3, 1 (2022): 1-22.
- Novianto, Arif. “Race to the Bottom: Competition between Indonesian Food Delivery Platform Companies for Cheap Gig Workers.” *Brave New Europe*. <https://braveneweurope.com/arif-novianto-race-to-the-bottom-competition-between-indonesian-food-delivery-platform-companies-for-cheap-gig-workers>, 31/3/2022. Diakses 24/8/2022.
- Novianto, Arif, Anindya Dessi Wulansari, dan Ari Hernawan. “Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim Merugikan Para Ojol.” *The Conversation*. <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>, 30/4/2021. Diakses 24/8/2022.
- Prassl, Jeremias. *Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy*. Oxford: Oxford University Press, 2018.
- Putri, Hanifah Satika dan Amalia Diamantina. “Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan dan Keamanan Pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan Masyarakat.” *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1, 3 (2019): 392-403. DOI: 10.14710/jphi.v1i3.392-403.
- Research Institute of Socio-Economic Development (RISED). “Dampak Positif Peraturan Menteri Perhubungan No 12/2019, Mitra Ojol Anggap Peraturan Suspensi Sudah Adil.” <https://rised.or.id/dampak-positif-peraturan-menteri-perhubungan/>, 7/9/2020. Diakses 24/8/2022.
- Rofiqi, Moh Hasbi. “Politik Kebijakan Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Transportasi Berbasis Online Tahun 2014-2019.” *Parapolitika: Journal of Politics and Democracy Studies*, 1, 1 (2020): 18-53.
- Ruyte, Alex de dan Riani Rachmawati. “Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia’s Online Ojek Riders.” *Sozialpolitik.ch*, 2 (2020): artikel 4. DOI: 10.18753/2297-8224-159.
- Tan, David. “A Brave New Frontier in the Dichotomous Indonesian Labour Law: Gig Economy, Platform Paradox, and Workers

- Without Employers.” *Mimbar Hukum*, 33, 1 (2021): 1-38. DOI: 10.22146/mh.v33i1.1956.
- Tempo.co. “Berapa Jumlah Pengemudi Ojek Online di Indonesia?” <https://bisnis.tempo.co/read/1271465/berapa-jumlah-pengemudi-ojek-online-di-indonesia>, 13/11/2019. Diakses 23/8/2022.
- Tirto.id. “Nasib Ojek Online Selama 4 Tahun Pemerintahan Jokowi.” <https://tirto.id/nasib-ojek-online-selama-4-tahun-pemerintahan-jokowi-c8dm>, 22/10/2018. Diakses 24/8/2022.
- Woodcock, Jamie dan Mark Graham. *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Cambridge: Polity Press, 2020.

Peraturan dan Putusan Hukum

- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4279.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4866.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025.
- Republik Indonesia, Kementerian Komunikasi dan Informatika. Peraturan Menteri Nomor 01/Per/M.Kominfo/01/2012 tentang Formula Tarif Layanan Pos Komersial. Berita Negara Tahun 2012 Nomor 52.
- Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Nomor PM 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Berita Negara Tahun 2018 Nomor 1675.
- Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Nomor PM 12 tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266.
- Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. Keputusan Menteri

Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang dilakukan dengan Aplikasi.

Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. Keputusan Menteri Nomor KP 564 Tahun 2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang dilakukan dengan Aplikasi.

Republik Indonesia, Mahkamah Konstitusi. Putusan Nomor 41/ PUU-XVI/2018, 28/6/2018, perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

United Kingdom, the Supreme Court. Judgment No. 5, 19/2/2021, perkara Uber BV and Others (Appelants) lawan Aslam and Others (Respondents).