

## Rekonstruksi Peran Pemerintah Dalam Memberikan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Transportasi *Online*

Tri Rahayu Utami, Naila Amrina, Adilla Cindy Jonfita, Muhamad Azhar  
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro  
*Corresponding Author:* trirahayuutami@students.undip.ac.id

### Abstract

The presence of online transportation services provides benefits in terms of easy and fast mobilization. This scientific article aims to determine the pattern of partnerships between online transportation drivers and companies and the government's opportunities to provide more protection for online transportation drivers. The narrative review method is used by examining various scientific literature that specifically discusses online transportation. The data extraction procedure is carried out by deepening the idea, methodology, and reviewing the scientific literature. The results showed that the practice of the partnership relationship between online transportation drivers and companies was not in accordance with the principles of partnership and protection practices for online transportation drivers through *bestuurshandeling* instruments that were not optimal.

**Key words:** Administrative act, Protection, Online Transportation.

### Abstrak

Kehadiran jasa transportasi *online* memberikan manfaat dalam hal mobilisasi yang mudah dan cepat. Artikel ilmiah ini bertujuan untuk mengetahui pola hubungan kemitraan antara pengemudi transportasi *online* dengan perusahaan dan peluang pemerintah untuk lebih memberikan perlindungan bagi pengemudi transportasi *online*. Metode *narrative review* digunakan dengan menelaah berbagai literatur ilmiah yang khusus membahas transportasi *online*. Prosedur ekstraksi data dilakukan dengan melakukan pendalaman terhadap ide, metodologi, dan telaah literatur ilmiah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik pola hubungan kemitraan antara pengemudi transportasi *online* dan perusahaan tidak sesuai dengan prinsip kemitraan dan praktik perlindungan bagi pengemudi transportasi *online* melalui instrumen *bestuurshandeling* yang belum maksimal.

**Kata kunci:** Bestuurshandeling, Perlindungan, Transportasi Online.

## A. Pendahuluan

Perkembangan teknologi semakin pesat salah satunya di bidang transportasi dengan berkembangnya aplikasi jasa transportasi *online*. Keberadaan jasa transportasi *online* memberikan manfaat dalam hal mobilisasi yang lebih mudah dan cepat. Salah satu perusahaan penyedia aplikasi jasa transportasi *online* (perusahaan) yaitu PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa (PT. AKAB) pengembang aplikasi Gojek. Pada tahun 2017, survei Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menunjukkan bahwa layanan Gojek berkontribusi sebesar Rp 8,2 triliun per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan mitra pengemudi (pengemudi) dan diperkirakan terdapat tambahan Rp 682,6 miliar per bulan yang masuk ke ekonomi nasional (Demografi, 2017). Pekerjaan ini telah mengurangi angka pengangguran, sebagaimana data yang dirilis oleh AlphaBeta pada tahun 2017, bahwa sekitar 43 persen dari total 5.000 mitra transportasi *online* yang bergabung merupakan pengangguran (Fakhriyah, 2020).

Pada praktiknya, kontribusi jasa transportasi *online* yang besar tidak diikuti dengan manfaat sebanding bagi para pengemudi. Berdasarkan hasil penelitian, pengendara Gojek di Bandar Lampung mengungkapkan bahwa mereka merasa dirugikan dengan kemitraan saat ini. Perusahaan seringkali sewenang-wenang dalam membuat regulasi baru yang ternyata merugikan dan pengambilan keputusan tidak melalui musyawarah dengan pengemudi, terutama regulasi tentang tarif. Tarif yang sering berubah tanpa pemberitahuan sebelumnya kepada pengemudi menyebabkan penurunan yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi (Yuniastuti, *et al.*, 2019). Adapun perjanjian seharusnya dibuat berdasarkan syarat sahnya perjanjian yang tercantum pada Pasal 1320 – Pasal 1337 KUH Perdata, yakni kesepakatan para pihak, kecakapan, suatu hal tertentu dan sebab yang halal. Oleh karena itu, perjanjian dianggap sah apabila memenuhi syarat sahnya perjanjian termasuk adanya kesepakatan para pihak. Apabila tidak ada kesepakatan para pihak, maka perjanjian dapat dinyatakan batal demi hukum.

Selain problematika dalam hubungan kemitraan, problematika lainnya terletak pada legalitas ojek sebagai transportasi *online*. Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak memasukkan sepeda motor sebagai angkutan umum. Apabila pengemudi ojek *online* mengalami kecelakaan, maka tidak mendapatkan asuransi ataupun santunan karena bukan merupakan angkutan umum dalam trayek. Tidak diakuinya sepeda motor sebagai angkutan umum menjadikan kesejahteraan pengemudi transportasi *online* terabaikan (Yuniastuti, *et al.*, 2019).

Menurut Satjipto Raharjo (2014), perlindungan hukum adalah upaya untuk mengorganisasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat supaya tidak terjadi tubrukan antar kepentingan dan dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum. Pengorganisasian dilakukan dengan cara membatasi suatu kepentingan tertentu dan memberikan kekuasaan pada yang lain secara terukur (Rahardjo, 2014). Kekuasaan terukur yang dimiliki oleh perusahaan tidak boleh mencederai hak pengemudi sebagaimana adekuat hubungan kemitraan, sehingga diperlukan suatu upaya untuk mengakomodir berbagai kepentingan pengemudi dan perusahaan. Walau ranah pola hubungan kemitraan bersifat privat (menitikberatkan pada kepentingan para pihak), namun karena hal ini menyangkut hajat hidup masyarakat luas maka kehadiran pemerintah sangat diperlukan.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penelitian fokus membahas mengenai: (1) Bagaimana eksistensi hukum dari praktik pola hubungan kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan? dan (2) Bagaimana praktik perlindungan hukum bagi pengemudi? Guna fokus membahas permasalahan tersebut, maka penelitian bertujuan untuk mengetahui hubungan hukum dari praktik pola hubungan kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan serta peluang hadirnya pemerintah untuk lebih memberikan perlindungan hukum bagi pengemudi.

## **B. Metode**

Artikel ilmiah dibuat dengan menggunakan metode *narrative review* (disebut juga *literatur review* atau kajian literatur). Kajian literatur adalah sebuah metode yang sistematis, eksplisit dan reproduibel untuk melakukan identifikasi, evaluasi, dan sintesis terhadap karya-karya hasil penelitian dan hasil pemikiran yang sudah dihasilkan oleh para peneliti dan praktisi (Okoli, 2015). Kajian literatur meliputi

proses penelaahan sebuah topik secara menyeluruh (mulai dari sisi historis dan perkembangannya), namun tetap disajikan secara ringkas dan sistematis. Metode ini sangat relevan digunakan untuk menyajikan perkembangan terbaru atau pemikiran-pemikiran terkini terkait topik tertentu (Galvan, Jose L.; Galvan, 2017).

Penyusunan artikel ilmiah diawali dengan memilih topik yang direview, kemudian melakukan pelacakan literatur melalui laman Portal Garba Rujukan Digital (Garuda), Google *Scholar* dan Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Badan Pembinaan Hukum Nasional (JDIH BPHN) pada tanggal 1-7 September 2020 dengan *filter* tahun 2016 - 2020. Kemudian dilakukan *screening* terhadap hasil literatur. Keseluruhan data kemudian dianalisis menggunakan analisis sintesis (A. Garner, 2019). Setelah dilakukan analisis sintesis, dilakukan pengorganisasian penulisan dalam sebuah paragraf kemudian menarik kesimpulan dan memberikan rekomendasi atas hasil penelitian (Gross, 2012).

### C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan tentang rekonstruksi peran pemerintah dalam melindungi pengemudi transportasi *online* dapat dilihat dari beberapa aspek, yaitu ekstraksi literatur ilmiah pola hubungan kemitraan antara pengemudi dan perusahaan serta regulasi menjadi dasar pengaturan transportasi *online*. Pencarian literatur dilakukan dengan menggunakan kata kunci “Kemitraan Transportasi *Online*” pada mesin pencarian Portal Garuda dengan 1 (satu) hasil dan Google Scholar dengan menghasilkan 19 hasil, kemudian dilakukan *screening* sehingga menghasilkan 12 artikel ilmiah dan 1 buku yang dilakukan *review*.

**Tabel 1.** Ekstraksi Literatur Ilmiah tentang Hubungan Hukum antara Pengemudi dengan Perusahaan

Penulis (Tahun)	Hasil <i>Review</i>
(Tri <i>et al.</i> , 2016)	Hubungan hukum yang terjalin antara PT.Gojek dan <i>driver</i> merupakan hubungan kerja sesuai dengan UU Ketenagakerjaan.

---

(Septanto, 2016)	Sistem kemitraan yang ditawarkan oleh perusahaan Gojek dan Grabbike adalah sistem bagi hasil yang saling menguntungkan.
(Nola, 2018)	Perjanjian kemitraan antara pengemudi <i>online</i> dengan pengusaha seharusnya tetap dipertahankan karena bentuk perjanjian ini lebih fleksibel sehingga menguntungkan bagi para pihak.
(Sonhaji, 2018)	Perjanjian kemitraan PT. Gojek dengan <i>driver</i> merupakan perjanjian kemitraan jenis baru dengan pola bagi hasil.
(Widiyatmoko, 2018)	Kemunculan transportasi daring memunculkan permasalahan baru, terutama pada pengemudi dalam hal otomatisasi kontrol dan isu ilusi “kemitraan”.
(Salsabila <i>et al.</i> , 2019)	Kerjasama antara <i>driver</i> dengan perusahaan Gojek saling terikat pada perjanjian kemitraan.
(Mawanda and Muhshi, 2019)	Perjanjian kemitraan antara Gojek, PT. AKAB, dan mitra merupakan perjanjian yang berbentuk baku ( <i>standart contract</i> ).
(Khalid, 2019a)	Perjanjian yang dilakukan oleh pengemudi ( <i>driver</i> ) jasa transportasi <i>online</i> dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi <i>online</i> merupakan perjanjian hubungan kemitraan.
(Khalid, 2019b)	Pola hubungan pengemudi transportasi <i>online</i> dan perusahaan sudah memenuhi unsur hubungan kerja sektor formal, sehingga seharusnya berlaku hak dan kewajiban sebagaimana yang dimaksud dalam UU Ketenagakerjaan.
(Prananda and Aidi, 2019)	Hubungan hukum antara mitra pengemudi dengan perusahaan adalah hubungan kemitraan yang tidak tunduk pada UU Ketenagakerjaan

---

---

(Sanubari and Amalia, 2019)	Kerjasama kemitraan antara pengemudi dan perusahaan menerapkan sistem bagi hasil.
(Yuniastuti, Laksmono and Sardjono, 2019)	Pengemudi Gojek menyatakan bahwa mereka terancam dengan pola kemitraan yang diterapkan oleh perusahaan karena pengambilan kebijakan dilakukan secara sepihak.
(Yuniastuti, 2020)	Pola kemitraan dalam sistem <i>sharing economy</i> antara pengemudi dan perusahaan harus memenuhi unsur adanya hubungan timbal balik, salah satunya agar mitra memperoleh perlindungan kerja (asuransi sosial & keselamatan kerja).

---

Berdasarkan ekstraksi literatur, terdapat dua pandangan terhadap praktik pola hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan, diantaranya:

1. Pola hubungan kemitraan : Pandangan yang meyakini pola hubungan antara pengemudi dan perusahaan adalah kemitraan yang berdasarkan perjanjian kemitraan ((Septanto, 2016)(Nola, 2018)(Sonhaji, 2018)(Widiyatmoko, 2018) (Salsabila *et al.*, 2019)(Mawanda and Muhshi, 2019)(Prananda and Aidi, 2019)(Sanubari and Amalia, 2019) (Yuniastuti, Laksmono and Sardjono, 2019)(Yuniastuti, 2020)).
2. Pola hubungan kerja : Pandangan yang meyakini pola hubungan antara pengemudi dan perusahaan bukanlah perjanjian kemitraan, namun pola hubungan kerja berdasarkan UU Ketenagakerjaan ((Khalid, 2019a)(Khalid, 2019b)(Tri *et al.*, 2016)).

Secara normatif, praktik hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan adalah hubungan kemitraan, namun masih terdapat perbedaan pandangan dalam menilai hubungan hukum saat ini. Berdasarkan Tabel 1, penulis pada kelompok pertama berpendapat bahwa hubungan antara pengemudi dan perusahaan adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja. Jika ditinjau dari UU Ketenagakerjaan, pola hubungan antara pengemudi dan perusahaan tidak masuk ke dalam bentuk perjanjian kerja yang meliputi upah, perintah, dan pekerjaan. Pandangan ini merupakan hasil analisis bahwa tidak ada unsur upah dalam pola hubungan tersebut dikarenakan penghasilan pengemudi menggunakan mekanisme bagi hasil. Adapun

berdasarkan unsur perintah, pengemudi melakukan pekerjaannya secara fleksibel dan tidak terikat pada perintah perusahaan. Sedangkan penulis pada kelompok kedua berpandangan bahwa perjanjian kemitraan tersebut secara garis besar mengandung unsur-unsur ketenagakerjaan sebagaimana yang dimaksud dalam UU Ketenagakerjaan, yakni adanya hubungan kerja yang mengakibatkan seseorang secara pribadi ditempatkan dibawah perintah atau pimpinan orang lain dan mengenai keadaan-keadaan penghidupan yang langsung bersangkutan paut dengan hubungan kerja tersebut.

Ditinjau dari aspek perjanjian, terdapat perbedaan antara perjanjian kemitraan dan perjanjian kerja. Perjanjian kemitraan berdasarkan KUH Perdata lebih mudah terjalin perjanjian, namun belum ada aturan yang jelas hingga pada aspek perlindungan. Berbeda halnya dengan perjanjian kerja berdasarkan UU Ketenagakerjaan yang jelas mengatur persyaratan terjalinnya perjanjian antara para pihak, hak dan kewajiban para pihak, serta perlindungan bagi pekerja. (Widiyatmoko, 2018). Dengan demikian, perbedaan pola hubungan hukum yang terjadi tentu berimplikasi pada hak dan kewajiban para pihak yang terlibat. Pola hubungan kemitraan antara pengemudi dan perusahaan menempatkan keduanya pada posisi yang setara sehingga pengaturan dan masalah-masalah yang berkaitan dengan perlindungan kerja tidak dapat menggunakan UU Ketenagakerjaan. Adapun apabila terjadi sengketa antara kedua belah pihak maka penyelesaiannya bukan menjadi objek penyelesaian perselisihan pada pengadilan hubungan industrial tetapi menjadi koflik perbuatan melawan hukum biasa dalam pengadilan umum.

Apabila dilihat dari segi perjanjian kemitraan, Luthfi Febryka Nola (2018) dalam hasil penelitiannya menyatakan bahwa masih terdapat pelanggaran dalam perjanjian kemitraan yang terjalin antara perusahaan dan pengemudi transportasi *online*. Pelanggaran tersebut didominasi penentuan secara sepihak oleh perusahaan terkait dengan beberapa kebijakan baru. Dalam perjanjian, hal-hal baru di luar perjanjian awal tentunya harus diperjanjikan/disepakati kembali oleh para pihak yang terlibat perjanjian. Hal-hal baru yang dilakukan di luar kesepakatan tentunya tidak mengikat para pihak. Akan tetapi bagi pengemudi, kondisi ini tidaklah

seederhana. Beberapa pengemudi menggantungkan kehidupannya kepada profesi ini karena tidak memiliki pekerjaan lain. Kondisi ini membuat kedudukan pengemudi sangat lemah dibandingkan dengan perusahaan, dan mereka sangat rentan ditekan untuk memenuhi keinginan pihak yang lebih kuat (Nola, 2018).

Perjanjian kemitraan antara pengemudi dan perusahaan secara normatif berlandaskan pada kebebasan berkontrak menggunakan model perjanjian baku. Namun model perjanjian baku yang digunakan masih berpotensi mengandung cacat kehendak, contohnya pada Pasal 2 perjanjian kemitraan Gojek yang pada intinya berbunyi bahwa mitra bertanggungjawab atas semua risiko, padahal seharusnya risiko merupakan tanggungjawab bersama. Cacat kehendak dalam hal ini dikarenakan dalam perjanjian tersebut berat sebelah, tidak seimbang, dan tidak adil. Dalam perjanjian kemitraan ini, perusahaan sebagai pihak yang mempunyai daya tawar kuat sedangkan mitra sebagai pihak yang mempunyai daya tawar lemah. Pengemudi hanya dapat menerima segala isi perjanjian dengan terpaksa (*taken for granted*) sebab apabila ia mencoba menawar dengan alternatif lain kemungkinan besar akan menerima konsekuensi kehilangan apa yang dibutuhkan. Oleh karena itu, guna meminimalisir problematika yang ada, diperlukan peran pemerintah melalui instrumen *bestuurshandeling* berupa peraturan yang bersifat memaksa.

Ketersediaan *bestuurshandeling* berupa peraturan yang bersifat memaksa telah dikeluarkan pemerintah. Berdasarkan hasil pencarian yang diakses melalui JDIH BPHN menghasilkan 8 (delapan) regulasi yang menjadi dasar pengaturan transportasi *online*.

**Tabel 2.** Ekstrasi Dasar Pengaturan Transportasi *Online*

Jenis Peraturan	Hasil Review
Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Indonesia, 2002)	Pasal 27 ayat (2) UUD NRI 1945 mengatur kedudukan negara dalam melindungi setiap orang untuk mendapatkan kehidupan dan pekerjaan yang layak.

---

UU 20/2008 tentang UMKM (Indonesia, 2008)	Pola hubungan kemitraan antara pengemudi ojek <i>online</i> dengan perusahaan termasuk pola bagi hasil sebagaimana Pasal 26 huruf f UU UMKM.
UU 22/2009 tentang LLAJ (Indonesia, 2009)	Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak memasukkan sepeda motor sebagai angkutan umum. Sehingga sepeda motor tidak dapat digunakan untuk mengangkut orang atau barang.
Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 (Konstitusi, 2018)	Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) memperkuat ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ yang tidak memasukkan sepeda motor sebagai angkutan umum namun pasal tersebut tidak menghalangi ojek motor untuk beroperasi walaupun tidak diatur UU LLAJ.
Putusan Mahkamah Agung Nomor: 37P/HUM/2017 (Agung, 2017)	Mahkamah Agung (MA) membatalkan 14 pasal dalam Permenhub 26/2017 karena bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya, seperti: (1) Pasal 3, 4, 5, dan 7 UU UMKM, serta (2) Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ.
PP 17/2003 tentang Pelaksanaan UU UMKM (Indonesia, 2013)	PP 17/2003 menegaskan bahwa dalam kemitraan terdapat prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan. Kemitraan didasarkan pada <i>win win solution partnership</i> dan para pihak mempunyai posisi tawar yang setara.
Permenhub 108/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (Republik Indonesia, 2017)	Peraturan ini mengatur taksi konvensional dan taksi <i>online</i> mengenai argometer taksi, penetapan tarif, wilayah operasi, kuota kebutuhan kendaraan dan peran aplikator.

---

---

Permenhub 12/2019  
tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (Republik Indonesia, 2019)

Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (Republik Indonesia, 2019)

Peraturan ini merupakan ketentuan pertama yang mengakui keberadaan ojek *online* secara hukum. Peraturan ini berfokus pada 5 hal, yaitu: keselamatan dan keamanan berkendara, standarisasi selama beroperasi, perhitungan tarif, ketentuan *suspend* dari perusahaan, serta pengawasan pemerintah.

---

Berdasarkan tabel 2 tersebut, dapat diketahui pola kemitraan di Indonesia diatur dalam Pasal 26 UU UMKM, diantaranya ialah inti-plasma, subkontrak, waralaba, perdagangan umum, distribusi dan keagenan, serta bentuk kemitraan lain. Pola hubungan kemitraan antara pengemudi dan perusahaan dikategorikan sebagai bentuk kemitraan lain dengan jenis bagi hasil sebagaimana Pasal 26 huruf f UU UMKM. Pelaksanaan pola kemitraan yang terdapat dalam UU UMKM telah diatur dalam peraturan yang lebih teknis, namun karena pola kemitraan bagi hasil antara pengemudi dan perusahaan termasuk pola kemitraan baru, maka belum ada peraturan teknisnya. Oleh karena itu, pengaturannya mengacu pada PP 17/2013 yang mengatur kemitraan secara umum. Peraturan tersebut menegaskan bahwa dalam kemitraan terdapat prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan, sehingga para mitra akan mempunyai posisi tawar yang akan setara berdasarkan peran masing-masing (Mawanda and Muhshi, 2019).

Pemerintah melalui Permenhub 26/2017 memasukkan transportasi *online* sebagai angkutan sewa khusus. Namun, regulasi tersebut tidak memberikan manfaat yang diharapkan oleh pengemudi (Widiyatmoko, 2018). Berdasarkan pengujian materiil yang diajukan oleh 6 pengemudi transportasi *online*, MA melalui Putusan No. 37 P/HUM/2017 membatalkan 14 pasal dan 18 poin yang mengatur mengenai transportasi *online* dalam Permenhub 26/2017. MA menilai Permenhub bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya, yaitu UU UMKM dan UU LLAJ. Pasca Putusan MA tersebut, tidak ada payung hukum yang mengatur

tentang transportasi *online* sehingga tidak ada perlindungan bagi pengemudi transportasi *online*.

Upaya penyelesaian problematika untuk melindungi pengemudi transportasi *online* dilakukan pemerintah dengan disahkannya Permenhub 108/2017 sebagai tindak lanjut dari adanya Putusan MA No. 37 P/HUM/2017. Permenhub 108/2017 mengatur mengenai layanan taksi konvensional dan taksi *online*, kelemahan dalam peraturan ini yakni tidak diaturnya ojek *online* sebagai angkutan umum. Apabila dilihat dari segi regulasi, ojek *online* tidak mempunyai legalitas untuk beroperasi sebagai angkutan umum. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengemudi maupun penumpang ojek *online*, maka belum ada perlindungan dari pemerintah bagi pengemudi ojek *online*. Kondisi demikian menimbulkan gejolak di masyarakat dikarenakan ojek *online* secara sosiologis telah diterima oleh masyarakat sebagai bagian dari angkutan umum sehari-hari.

Pada tahun 2018, sebanyak 54 pengemudi ojek *online* melakukan upaya hukum dengan melakukan *judicial review* Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ terhadap Pasal 27 ayat (1) dan (2) UUD NRI 1945, kemudian MK mengeluarkan Putusan MK No. 41/PUU-XVI/2018. Putusan tersebut membuat hak pengendara ojek *online* atas jaminan perlindungan hukum semakin terancam dikarenakan majelis hakim berpendapat bahwa ojek (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum dan tidak diakui dalam UU LLAJ. Peraturan mengenai ojek *online* pada akhirnya dirumuskan dalam Permenhub 12/2019. Namun apabila ditinjau dari pembentukan peraturan perundang-undangan, secara normatif Permenhub 12/2019 bertentangan dengan ketentuan dalam UU LLAJ. Walau demikian, Permenhub 12/2019 tetap berlaku karena telah memberikan kemanfaatan dalam memberikan legalitas ojek *online* untuk dapat beroperasi. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah telah berupaya melalui produk hukum untuk menjawab dinamika yang terjadi di masyarakat.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat diketahui bahwa pemerintah telah hadir dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi walaupun belum

sepenuhnya maksimal. Kurangnya peran pemerintah secara teknis terlihat dari permenhub saat ini yang hanya memberikan pengakuan terhadap pengemudi ojek *online* namun tidak menjamin perlindungannya. Apabila pengaturan ojek *online* hanya melalui peraturan di tingkat menteri, maka persoalan yang terbenahi hanya seputar urusan yang dinaungi masing-masing kementerian. Permenhub saat ini belum bisa menjamin hak dan kedudukan pengemudi ojek *online* karena kewenangan menteri terbatas sedangkan transportasi *online* cakupannya luas antar kementerian sehingga diperlukan koordinasi lintas sektor. Dengan demikian, terdapat urgensi bagi pemerintah untuk mengeluarkan instrumen *bestuurshandeling* terkait dengan perlindungan pengemudi melalui peraturan pada tingkat yang lebih tinggi agar dapat mengakomodir kepentingan berbagai pihak.

Pada situasi ini, pemerintah dapat mengeluarkan instrumen *bestuurshandeling* berupa Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu). Perpu dikeluarkan dalam kebutuhan mendesak untuk menyelesaikan masalah hukum dengan cepat yang tidak dapat diatasi dengan cara membuat Undang-Undang secara prosedur biasa karena akan memerlukan waktu yang cukup lama sedangkan keadaan yang mendesak tersebut perlu kepastian untuk diselesaikan (Konstitusi, 2009). Perpu dapat dibentuk kapan pun untuk permasalahan yang genting atau mendesak. Ukuran genting atau mendesak bersifat multitafsir dan sangat bergantung pada subyektifitas Presiden dalam menafsirkan keadaan (Hsb, 2017). Secara historis, pemerintah pernah mengeluarkan Perpu untuk mengatasi keadaan lalu lintas yang tidak tertib sebelum adanya Undang-Undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan. Dengan demikian, permasalahan pengemudi transportasi *online* saat ini juga dapat diatasi oleh pemerintah melalui Perpu yang mengatur pengakuan, jaminan, perlindungan, serta kepastian hukum bagi pengemudi transportasi *online*.

#### **D. Penutup**

Praktik pola kemitraan pengemudi dan perusahaan menimbulkan berbagai permasalahan karena kemitraan tidak didasarkan pada kedudukan para pihak yang seimbang. Pola hubungan kemitraan pengemudi dan perusahaan belum sesuai

dengan prinsip hubungan hukum yang adil dan *fair*. Dalam aspek regulasi, pemerintah telah terlibat dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi walaupun belum sepenuhnya maksimal. Kurangnya peran pemerintah secara teknis terlihat dari permenhub saat ini yang hanya memberikan pengakuan namun tidak menjamin perlindungan bagi ojek *online*.

Berdasarkan hasil penelitian, maka perlu memperkuat posisi pengemudi sebagai mitra. Para pengemudi perlu berhimpun guna memperkuat posisi dan daya tawar dalam melakukan *bargaining* dengan perusahaan. Kondisi tersebut dapat menempatkan pengemudi sebagai mitra yang setara dengan perusahaan. Selain itu, pemerintah perlu meningkatkan pengawasan dan penegakkan hukum di bidang transportasi *online*. Pemerintah dapat mengeluarkan instrumen *bestuurshandeling* berupa peraturan pemerintah pengganti undang-undang (perpu) sebagai langkah strategis dalam upaya melindungi pengemudi transportasi *online*.

#### **E. Daftar Pustaka**

- A. Garner, B. (2019) *Black's Law Dictionary*. 11th Edn. Eagan, Minnesota: Thomson West.
- Agung, M. (2017) *Halaman 1 Dari 78 Halaman Putusan Nomor 37 P/Hum/2017*.
- Demografi, L. (2017) *Ringkasan Hasil Survei Dampak Go-Jek Terhadap Perekonomian Indonesia, Fakultas Ekonomi dan Bisnis*. Depok.
- Fakhriyah, P. (2020) 'Pengaruh Layanan Transportasi *Online* (Gojek) Terhadap Perluasan Lapangan Kerja Bagi Masyarakat di Kota Cimahi', *Comm-Edu (Community Education Journal)*, 3(1), P. 34. Doi: 10.22460/Comm-Edu.V3i1.3719.
- Galvan, Jose L.; Galvan, M. C. (2017) *Writing Literature Reviews: A Guide For Students Of The Social And Behavioral Sciences*. 7th Edn. New York: Routledge.
- Gross, R. (2013) *Psychology The Science Of Mind And Behaviour*. 6th Edn. Edited By H. P. S. ; S. M. Soetjipto. Pustaka Pelajar Grup.
- Hsb, A. M. (2017) 'Kegentingan Yang Memaksa dalam Pembentukan Peraturan

- Pemerintah Pengganti Undang-Undang’, *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), Pp. 109–122. Doi: 10.31219/Osf.Io/4cuh3.
- Indonesia, P. R. (2013) *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2013 Tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah*.
- Indonesia, R. (2002) *Undang Undang Dasar 1945*.
- Indonesia, R. (2008) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, Sekretariat Negara Republik Indonesia*.
- Indonesia, R. (2009) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Khalid, Z. (2019a) ‘Analisis Juridis Kedudukan Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Jasa Angkutan *Online* dan Perusahaan *Provider* Ditinjau Dari Aspek Hukum Keperdataan’, *Jurnal Hukum Kaidah: Media Komunikasi Dan Informasi Hukum Dan Masyarakat*, 18(3), Pp. 114–123. Doi: 10.30743.
- Khalid, Z. (2019b) ‘Perlindungan Hukum Terhadap Pengemudi Jasa Transportasi Online di Kota Medan’, *Resam Jurnal Hukum*, 5(1), Pp. 57–73. Doi: 10.32661/Resam.V6i1.40.
- Konstitusi, M. (2009) *Putusan Nomor 138/Puu-Vii/2009*.
- Konstitusi, M. (2018) *Putusan Nomor 41/Puu-Xvi/2018*.
- Mawanda, M. K. And Muhshi, A. (2019) ‘Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring Di Indonesia’, *Lentera Hukum*, 6(1), P. 33. Doi: 10.19184/Ejllh.V6i1.9203.
- Nola, L. F. (2018) ‘Perjanjian Kemitraan Vs Perjanjian Kerja Bagi Pengemudi Ojek Online’, *Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis Bidang Hukum*, 10(7), P. 5. Doi: 9772088235001.
- Okoli, C. (2015) ‘A Guide To Conducting A Standalone Systematic Literature Review’, *Communications Of The Association For Information Systems*, 37(1), Pp. 879–910. Doi: 10.17705/1cais.03743.
- Prananda, R. R. And Aidi, Z. (2019) ‘Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan

- Penyedia Aplikasi Transportasi Online’, *Law, Development And Justice Review*, 2(2), Pp. 135–162. Doi: 10.14710/Ldjr.V2i2.6139.
- Rahardjo, S. (2014) *Ilmu Hukum*. Bandung: Pt. Citra Aditya.
- Republik Indonesia, M. P. (2017) ‘Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017’.
- Republik Indonesia, M. P. (2019) *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat*. Republik Indonesia.
- Salsabila N.; Suradi; Dewi H. (2019) ‘Analisis Perjanjian Kemitraan Antara Driver Transportasi Online dengan Perusahaan Go-Jek Sebagai Penyedia Aplikasi Khususnya Terkait dengan *Suspend*’, *Diponegoro Law Review*, 8(2), Pp. 1477–1488. Doi: 10.14710/Dilrev.5.1.2020.140-155.
- Sanubari, F. T. And Amalia, S. (2019) ‘Gambaran Kepuasan Kerja Pada Pengemudi Layanan Jasa Transportasi Ojek *Online*’, *Cognicia*, 7(1), Pp. 77–94. Doi: <https://doi.org/10.22219/Cognicia.Vol7.No1.%25p>.
- Septanto, H. (2016) ‘Ekonomi Kreatif Dan Inovatif Berbasis Tik Ala Gojek dan Grabbike’, *Bina Insani Ict Journal*, 3(1), Pp. 213–219. Doi: <http://orcid.org/0000-0001-7460-3910>.
- Sonhaji, S. (2018) ‘Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan’, *Administrative Law And Governance Journal*, 1(4), Pp. 371–385. Doi: 10.14710/Alj.V1i4.371-385.
- Tri, D. *et al.* (2016) ‘Pt . Go-Jek Dengan Driver Berdasarkan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan’, *Kertha Semaya*, 4(2), Pp. 1–14.
- Widiyatmoko, F. (2018) ‘Dinamika Kebijakan Transportasi Online’, *Journal Of Urban Sociology*, 1(2), P. 55. Doi: 10.30742/Jus.V1i2.570.
- Yuniastuti, E. (2020) *Pola Kerja Kemitraan Di Era Digital (Perlindungan Sosial Transportasi Online Roda Dua)*. 1st Edn. Jakarta: PT.Elex Media Komputindo.

Yuniastuti, E., Laksmono, B. S. And Sardjono, W. (2019) '*Social Welfare Condition of Online Transportation Riders In Sharing Economy Era*', *International Journal Df Recent Technology And Engineering*, 8(3), Pp. 8785-8791. Doi: 10.35940/Ijrte.C4683.098319.