

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENGEMUDI OJEK ONLINE UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT

Hanifah Sartika Putri^{1*}, Amalia Diamantina²

¹Fakultas Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Semarang

²Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

Hanifahsartika.putri@gmail.com

ABSTRACT

Transportation is a very important field of activity in the lives of Indonesian people. Motorcycle are included in the clarification of the types of private vehicles, but in Indonesia there are many motorcycle that also perform functions of public vehicles, namely transporting people and / or goods and collecting agreed fees. This online-based mode of transportation also leaves problems igniting the pros and cons in society. In the Decision of the Constitutional Court (MK) case Number 41 / PUU-XVI / 2018, that the petition for judicial review of the LLAJ Law in Case Number 41 / PUU-XVI / 2018 is submitted by online motorcycle taxi drivers. The approach method used in this study is a normative juridical method, descriptive-analytical research specifications, data in this writing secondary data with data collection methods carried out in this study using library studies or directional and interview libraries and data analysis methods used in this research method qualitative descriptive. In the protection of online motorcycle taxis there is no specific legislation or regulation that addresses the issue of online motorcycle taxi drivers in terms of safety for their own online motorcycle taxi drivers or the rates of online motorcycle taxis or other related to online motorcycle taxis. The purpose of this study was to determine the legal protection of online motorcycle taxi drivers .The government issued a new policy through the Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 concerning the protection of motorcycle user safety that is used for the benefit of the community.

Keywords: Legal Protection; Driver; Online Ojek; Online Motorcycle Taxi.

ABSTRAK

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Sepeda motor termasuk dalam klarifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Moda transportasi berbasis online ini juga menyisakan permasalahan memantik pro dan kontra di masyarakat. Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) perkara Nomor 41/PUU-XVI/2018, bahwa permohonan pengujian materiil UU LLAJ dalam Perkara Nomor 41/PUU-XVI/2018 diajukan oleh para pengemudi ojek online. Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, spesifikasi penelitian deskriptif analitis, data dalam penulisan ini data sekunder dengan metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan atau library researah dan wawancara. Dalam perlindungan ojek online belum ada perundang-undangan atau peraturan yang secara khusus yang membahas tentang masalah pengemudi ojek online. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online. Pemerintah mengeluarkan kebijakan baru melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Kata Kunci: Perlindungan Hukum; Pengemudi; Ojek Online.

* Corresponding Author

A. PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah (Muhammad, 1998). Pentingnya pengangkutan ditunjukkan untuk membantu orang dan/atau barang berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik benda-benda maupun orang-orang (Adji, Prakoso, & Pramono, 1991). Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, lancar dan berbiaya murah. Sepeda motor termasuk dalam klarifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati (Suwardi, 2000). Transportasi jenis ini dikenal dengan nama ojek.

Kendaraan sepeda motor mampu menyediakan suatu layanan yang sangat baik dan

diminati dari kendaraan umum lainnya yang disebut dengan door to door, bahkan kendaraan sepeda motor dapat menempuh jarak waktu yang sangat cepat, lincah dan efisien dalam menghindari kemacetan di jalan, sehingga masyarakat Indonesia banyak menggunakan sepeda motor dengan alasan harga yang terjangkau murah (Salim, 2000). Saat ini moda transportasi berbasis online menjadi populer di masyarakat Indonesia, utamanya di kota-kota besar, keberadaannya bertambah semarak menghiiasi keberanekaragaman moda transportasi konvensional yang selama ini sudah terlebih dahulu ada. Transportasi online sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan bus umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya (Wijaya, 2016). Kehadiran Go-Jek, Grab, Uber, dan sejenisnya baik roda dua dan roda empat yang berbasis aplikasi online disambut suka cita oleh masyarakat, karena selain mudah memesan dan praktis berada digenggamannya. Selain itu, dari segi keamanan, identitas pengemudinya mudah dipertanggungjawabkan, yang lebih menarik ongkos biayanya lebih murah dibandingkan dengan sewa moda transportasi konvensional lainnya. Perjanjian transportasi online seperti perjanjian gojek, grab, uber, dan sebagainya merupakan perjanjian jenis baru modern karena perjanjian ini tidak diatur dalam KUHPerdara dan diciptakan oleh dunia modern melalui

kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Perjanjian-perjanjian ini adalah perjanjian yang memberikan banyak manfaat pada masyarakat. Eksistensi perjanjian ini berdasarkan pada prinsip kemanfaatan hukum dan perlindungan (Ari, 2017). Dari sisi keselamatan, sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Aspek keamanan sepeda motor juga sangat rentan karena tidak adanya wadah tertutup yang melindungi pengendara maupun penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi aksi pembegalan yang menasar sepeda motor masih menghantui masyarakat. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengendara maupun penumpang angkutan sepeda motor, lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Di sisi lain, moda transportasi berbasis online ini juga menyisakan permasalahan memantik pro dan kontra di masyarakat, bagi yang kontra menganggap moda transportasi berbasis online ini ilegal karena tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus memiliki izin usaha yang dipersyaratkan sebagai perusahaan yang berbadan hukum. Rusydan Fathiy dalam artikelnya menyatakan bahwa kehadiran ojek

online merupakan bentuk dari ekonomi kreatif di Indonesia (Fathy, 2018). Kreativitas dan inovasi dalam pemanfaatan Teknologi Informasi yang dilakukan perusahaan ojek online—dalam hal ini Gojek dan Grab terlihat dan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat baik pengguna, penyedia, dan juga para pedagang. Banyak pihak yang memperoleh keuntungan dari bisnis ojek online tersebut. Uniknya pengusaha ojek online yang menerapkan sistem bagi hasil hanya mengambil sedikit persentase dari penghasilan para pengemudi dan hal tersebut memang berbeda dengan bidang bisnis lainnya yang biasanya pengusaha mengambil keuntungan lebih banyak dari bisnis yang dijalankan oleh perusahaannya. Titik awal yang menjadi perdebatan, berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 21 UU. No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan: “Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum”.

Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) perkara Nomor 41/PUU-XVI/2018, bahwa permohonan pengujian materiil UU LLAJ dalam Perkara Nomor 41/PUU-XVII/2018 diajukan oleh YA, R, F, EB, ASA, AA, ABK, EY, MBBS, FZH, KH, M, N, OG, MFM, RN, MSR, MS, IS, FH, YSH, ISI. M.E., JW, SR, H, H. MYM, S.E., IM, NF, DF, NJ, Drs SH, RK, HPH, AS, STN, SA, NK, RH, MH, S.H., S, SM, AS, HI, ANT, AS, JS, SN, M. IL, MW, SHA, ER, AS, DJ, HS, S.T. (selanjutnya disebut Para Pemohon). Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online.

Teori perlindungan hukum menurut Sartjipto Raharjo bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak (Raharjo, 2002). Kebijakan publik (public policy) menurut William N. Dunn adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah (Dunn, 2000).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 47 ayat 3 kendaraan bermotor berdasarkan fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Bahwa sepeda motor bukan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang, pada kenyataannya sepeda motor digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dengan dipungut bayaran. Sepeda motor belum memiliki payung hukum sedangkan taksi online sudah diatur adanya perbedaan perlakuan kedudukan didalam hukum (perlakuan diskriminatif), dan tidak adanya pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil kepada pengguna jasa (konsumen) ojek online yang tidak bisa memanfaatkan jasa ojek online tersebut, sedangkan pengguna jasa kendaraan bermotor

umum tidak dalam trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi (taksi online) diberikan perlindungan secara hukum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Berdasarkan persoalan yang telah diuraikan di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengangkat permasalahan tersebut agar dapat mengetahui perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018. Dan untuk mengetahui kebijakan pemerintah terhadap pengemudi ojek online pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018.

Penelitian Asep Iswahyudi Rachman yang berjudul *Perlindungan Hukum Dengan Hak-Hak Pekerja Di PT Grab Semarang*, penelitian bertujuan untuk mengetahui perlindungan hukum apa saja yang dapat di terima oleh pekerja di PT. Grab Semarang, serta bagaimana perlindungan hukum dan hak hak yang di terima oleh pekerja di PT. Grab Semarang (Rachman, 2018). Hasil penelitian ini menyimpulkan pekerja di PT. Grab Semarang mendapatkan perlindungan terutama dari asuransi kecelakaan yang menjamin pekerja dan penumpang; UU 13/2003, pekerja dengan hubungan hukum pekerjaan berdasarkan kemitraan tak harus tunduk pada ketentuan waktu kerja, tak tunduk pada ketentuan istirahat cuti, tak tunduk berapa hari kerja dalam seminggu dan tak tunduk sakit berupah dan pekerja

tidak berhak menuntut hak-hak yang biasa diterima pekerja pada umumnya seperti upah lembur, jamsostek maupun pesangon jika hubungan kerjasama mereka berakhir.

Penelitian Sonhaji yang berjudul *Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan* (Sonhaji, 2018), hasil penelitian menemukan bahwa hubungan hukum yang timbul dari perjanjian antara pengemudi GO-JEK dengan PT GO-JEK Indonesia dilihat dari bentuknya merupakan perjanjian kemitraan, yaitu bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*).

Sedangkan penelitian lainnya dengan judul *Perlindungan Hukum Terhadap Hak-Hak Pekerja Di PT. Go-Jek Yogyakarta* (Darmajaya, 2013) mempunyai persamaan dengan penelitian ini yaitu sama-sama membahas perlindungan hukum pada driver ojek online. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian Wayan Andika Darmajaya yaitu pada obyek perlindungan hukum ojek online, yaitu penelitian Wayan Andika Darmajaya adalah hak para pekerja Gojek dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 dan perusahaan Gojek, sedangkan penelitian ini pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018.

Dalam penelitian Kadek Januarsa Adi Sudharma, Agus Putu Abiyasa, & Ni Ketut Elly Sutrisni yang terbit di jurnal internasional menyatakan bahwa pengemudi transportasi online

tidak akan mendapatkan perlindungan hukum dari UU Ketenagakerjaan Indonesia karena mereka tidak memiliki hubungan kerja dengan perusahaan penyedia aplikasi dan status sebagai mitra sesuai dengan perjanjian kemitraan PT. Gojek Indonesia. Undang-undang Ketenagakerjaan saat ini tidak mengatur hak dan perlindungan pekerja dalam hubungan gaya kerja semi-informal yang baru, seperti yang ada dalam industri transportasi online (Sudharma, Abiyasa, & Sutrisni, 2018). Dalam penelitian pemerintah belum mengatur tentang hubungan kerja antara pengemudi dan aplikator, melainkan membuat aturan mengenai *Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*.

Penelitian Diah Agung Esfandari mengemukakan bahwa GoJek di Bandung, Ciganitri-Bandung lebih spesifik, para pengemudi sangat takut kepada pengemudi ojek di daerah tersebut. Mereka juga cenderung bersembunyi identitas mereka untuk menghindari konflik. Alasannya adalah karena pengemudi ojek didaerah cenderung lebih kejam dan kuat dalam mengejar driver GoJek (Esfandari, 2018). Dengan demikian, sebelum GoJek memperluas bisnisnya ke bagian lain negara, pemerintah perlu melegitimasi undang-undang saat ini, dan perusahaan perlu mendorongnya agar karyawannya akan dilindungi oleh pelaku kekerasan di jalanan. Dalam penelitian pemerintah sudah membuat aturan baru mengenai *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*. Tetapi didalamnya belum

ada aturan mengenai pengemudi ojek online yang mendapat perlakuan kekerasan dijalanan.

B. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Data dalam penulisan ini adalah data sekunder, yaitu bahan pustaka yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku perpustakaan, peraturan perundang-undangan, karya ilmiah, artikel-artikel, serta dokumen yang berkaitan dengan materi penelitian. Metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan studi kepustakaan dan wawancara. Metode analisa data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018

Sebenarnya dalam perlindungan ojek online belum ada perundang-undangan atau peraturan yang secara khusus yang membahas tentang masalah pengemudi ojek online ini dari segi keselamatan bagi pengemudi ojek online sendiri ataupun tarif dari ojek online ataupun yang lain yang berhubungan dengan ojek online. Sehingga pihak pengemudi ojek online meminta keadilan kepada pihak pemerintah untuk memberikan

perlindungan kepada pengemudi ojek online tidak hanya perlindungan konsumen ojek online saja (Saputri, 2018). Jika dilihat pada kenyataan di lapangan bahwa ada beberapa konsumen yang beritikad tidak baik dengan melakukan order fiktif artinya konsumen tidak bisa dihubungi baik melalui chat aplikasi, whatsapp maupun telepon dan konsumen tidak bertanggung jawab atas pesanan yang di order sehingga tidak melakukan pembayaran.

Perlindungan hukum terhadap pengemudi Go-Jek sebagai mitra dari PT Go-Jek Indonesia masih kurang optimal, karena dalam perjanjian antara PT Go-Jek Indonesia dan pengemudi Go-Jek hanya memuat hak-hak yang dimiliki oleh PT Go-Jek Indonesia dan belum mengatur mengenai kewajiban-kewajiban pihak perusahaan PT Go-Jek (Harjanto, 2016). PT Go-Jek Indonesia juga mencantumkan klausula eksonerasi dalam perjanjian kemitraan yang dituangkan dalam kontrak elektronik. Klausula eksonerasi adalah klausul yang dilarang untuk dicantumkan dalam sebuah perjanjian karena klausul tersebut memuat ketentuan yang menyatakan pembebasan tanggung jawabnya terhadap pengemudi terhadap kerugian dan hak untuk menuntut perusahaan karena hubungan kemitraan kepada perusahaan. Padahal seharusnya hal tersebut bisa menjadi tanggung jawab PT. Go-Jek Indonesia.

Padahal tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan ojek online ini ada memiliki manfaat di sekitar kita. Mereka beroperasi memanfaatkan penggunaan aplikasi perusahaan Gojek, Grab dan dahulu ada Uber sebelum diakuisisi oleh Grab, guna memenuhi permintaan masyarakat/konsumen akan

kebutuhan angkutan umum orang dan/atau barang melalui online. Masyarakat pun merasakan sangat senang dan terbantu dengan beroperasinya ojek online ini, maka terhadap adanya kenyataan ini, maka diperlukan adanya jaminan hak konstitusional dari masyarakat pengguna dan driver ojek online (Kamim, & Khandiq, 2019). Pengemudi ojek daring juga mengalami kesenjangan hubungan kerja karena tidak dianggap sebagai pegawai. Mereka tidak mendapatkan hak sebagai pekerja meski setiap hari berperang dengan risiko pekerjaan yang tinggi. Pengemudi juga tidak punya kekuatan menawar untuk menentukan kebijakan. Pengemudi merasakan bahwa pembuatan kebijakan selalu sepihak dan tidak transparan sehingga tak ada hubungan saling menguntungkan antara dua pihak yang bermitra ini.

Akibat tidak adanya perlindungan bahkan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, dia menilai akhirnya di lapangan sering terjadi reaksi demonstrasi penolakan dari berbagai pihak-pihak yang berkepentingan seperti para ojek konvensional dan angkot beserta perkumpulannya dan beberapa kalangan pejabat pemerintah yang terkait dengan hal ini, mereka menganggap ojek online ilegal (Pontoh, 2018). Saat ini banyak berita bermunculan yang negatif dari ojek konvensional dengan ojek online seperti tawuran antara ojek konvensional dengan ojek online, ojek konvensional membakar atribut ojek online, dan juga merusak pangkalan ojek konvensional.

Sebenarnya ada beberapa pengemudi gojek yang tidak mengetahui tentang Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVII/2018. Seperti yang dinyatakan oleh Bapak Teguh Santoso selaku Pengemudi Ojek Online bahwa:

“Saya tidak mengetahui tentang putusan tersebut, tapi kalau ditanya setuju atau tidak saya tidak setuju, karena kendaraan sepeda motor itu bukan angkutan umum, tetapi kalau dibikin standar angkutan umum pasti nanti kita ada pajak, sebenarnya kendaraan sepeda motor itu performa terbaiknya hanya untuk 1 orang kalau 2 orang itu bukan performa terbaik”.

Pasca putusan MK No. 41/PUU-XVII/2018 telah membuat hak pengendara ojek online atas jaminan perlindungan hukum serta hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak menjadi semakin terancam, dikarenakan dalam putusan MK tersebut, majelis hakim berpendapat bahwa ojek (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, sehingga konsekuensinya pemerintah (Kementerian Perhubungan) tidak lagi berwenang mengatur soal ojek online karena tidak diakui dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2009 Tentang LLAJ.

Menariknya, Menteri Perhubungan akhirnya melemparkan pengaturan soal ojek online ini kepada pemerintah daerah. Sementara ketiadaan payung hukum di atas Peraturan Daerah (Undang-Undang/Peraturan Pemerintah/Peraturan Menteri) jelas memperbesar potensi kacaunya aturan yang dicetuskan Pemda karena ketiadaan prinsip utama yang bisa diacu (Qur'ani, 2018). Setidaknya ada tiga

pokok masalah yang berpotensi muncul jika ojek online tidak memiliki payung hukum di atas Peraturan Daerah.

Pertama, pengaturan yang ada di bawah menjadi parsial bahkan cenderung bertentangan dengan Undang-Undang atau aturan di atasnya. Kedua, Jika hanya diatur lewat Permen, maka persoalan yang terbenahi hanya seputar urusan yang dinaungi masing-masing kementerian yang mengatur karena persoalan ojek online seringkali menyangkut urusan lintas kementerian. Wewenang menteri sangat terbatas padahal ojek online ini cakupannya luas antar kementerian, jadi perlu koordinasi lintas sektor.

Makanya permasalahan ojek online ini dibahas seharusnya dalam perumusan UU, sehingga kepentingan lintas kementerian itu bisa dibicarakan. Ketiga, Jika pengaturan diserahkan melalui Perda, maka pengaturan antar daerah menjadi berbeda-beda. Namun, membuat peraturan teknis pada level Perda tidak menjamin persamaan pengaturan terkait hak dan kewajiban pengemudi dan pengguna antar daerah mengingat bentuk kebijakannya yang bersifat regional. Padahal, perusahaan ojek online ini lingkupnya nasional.

Akhirnya, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) memastikan aturan ojek online sudah ditandatangani pada 11 Maret 2019. Aturan tersebut adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang

digunakan untuk kepentingan masyarakat. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat ada empat hal yang akan diatur, yakni aturan, keselamatan, kemitraan, dan suspensi mitra driver ojek online.

2. Kebijakan Pemerintah Terhadap Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018

Pentingnya perlindungan hukum bagi pengemudi ojek online membuat orang-orang yang berkepentingan seperti para pengemudi ojek online dari aplikasi Grab dan Go-Jek mengajukan permohonan untuk menguji Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ yang dianggap para Pemohon bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan (2) serta Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 karena telah merugikan dan melanggar hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon, yang mana isi permohonan tersebut dituangkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 perihal pengujian Undang-Undang Nomor LLAJ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalanan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam amar putusan tersebut menyatakan bahwa menolak permohonan tergugat. Mahkamah Konstitusi juga mempunyai alasan menolak permintaan menjadikan ojek online sebagai angkutan umum karena dinilai kurang aman untuk dijadikan angkutan umum dan polemik ojek online bukan

permasalahan konstitusional. Meskipun ada penolakan Menteri Perhubungan tetap memperbolehkan ojek online tetap beroperasi. Dalam hal ini diperlukan adanya keputusan Pemerintah untuk memberikan kebijakan tentang perlindungan bagi pengemudi ojek online. Pemerintah memiliki peranan penting dalam membuat kebijakan. Memang, dalam teori pemisahan kekuasaan cabang kekuasaan negara mengenai penegakan hukum dipisahkan dalam lembaga yudikatif.

Lembaga eksekutif tetap mempunyai tanggung jawab karena adanya irisan kewenangan dengan yudikatif serta legislatif dalam konteks checks and balances, dan kebutuhan pelaksanaan aturan hukum dalam pelaksanaan wewenang pemerintahan sehari-hari. Kedua, tidak hanya tanggung jawab, pemerintah pun punya kepentingan langsung untuk menciptakan kondisi yang kondusif dalam menjalankan pemerintahannya. Birokrasi dan pelayanan masyarakat yang berjalan dengan baik, serta keamanan masyarakat. Dengan adanya penegakan hukum yang baik, akan muncul pula stabilitas yang akan berdampak pada sektor politik dan ekonomi. Menjadi sebuah penyederhanaan yang berlebihan bila dikatakan penegakan hukum hanyalah tanggung jawab dan kepentingan lembaga yudikatif.

Ketiga, sama sekali tidak bisa dilupakan adanya dua institusi penegakan hukum lainnya yang berada di bawah lembaga eksekutif, yaitu

Kepolisian dan Kejaksaan. Penegakan hukum bukanlah wewenang Mahkamah Agung semata. Dalam konteks keamanan masyarakat dan ketertiban umum, Kejaksaan dan Kepolisian justru menjadi ujung tombak penegakan hukum yang penting karena ia langsung berhubungan dengan masyarakat. Sementara itu, dalam konteks legal formal, hingga saat ini pemerintah masih mempunyai suara yang signifikan dalam penegakan hukum. Sebab, sampai dengan September 2004, urusan administratif peradilan masih dipegang oleh Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia. Karena itu, Pemerintah masih berperan penting dalam mutasi dan promosi hakim, serta administrasi peradilan.

Maka, dari itu Pasca putusan MK tersebut tidak berarti bahwa pemerintah lepas tangan dan tidak mendukung keberadaan transportasi online. Keberadaan transportasi online yang memberikan pengaruh positif bagi ekonomi harus terus dikelola dengan tepat. Dibutuhkan langkah sinergis antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam mengelola keberadaan ojek online maupun ojek pangkalan. Hal ini dibutuhkan agar secara bersama-sama ojek online maupun ojek pangkalan terus berkontribusi terhadap perekonomian serta mampu menyediakan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat (Mawanda, & Muhshi, 2019). Upaya hukum dalam memberikan perlindungan hukum terhadap mitra dapat dilakukan melalui perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif dapat dilakukan oleh pemerintah melalui peraturan perundang-undangan

yang dikeluarkan. Dengan berkembangnya pola kemitraan bagi hasil yang dituangkan dalam perjanjian kemitraan, seharusnya pemerintah membuat peraturan untuk memberikan perlindungan hukum bagi pihak dalam perjanjian kemitraan bagi hasil tersebut, seperti telah diaturnya mengenai pola kemitraan waralaba. Sedangkan perlindungan hukum represif dapat dilakukan jika terjadi perselisihan atau sengketa. Dalam Pasal 5.1. perjanjian kemitraan telah tertuang klausul tentang penyelesaian sengketa, tetapi klausula dalam perjanjian kemitraan tersebut memberatkan mitra, dikarenakan mitra harus memperkarakan masalahnya dengan PT. Go-Jek Indonesia di Pengadilan Jakarta Selatan.

Pada tanggal 11 Maret 2019 memastikan aturan ojek online berupa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang sudah ditandatangani oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut berisi tentang aturan, keselamatan, kemitraan, dan suspensi mitra driver ojek online.

D. SIMPULAN

Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018, tetap belum ada perundang-undangan atau peraturan perundangan yang secara khusus yang membahas tentang masalah

pengemudi ojek online ini dari segi keselamatan bagi pengemudi ojek online sendiri ataupun tarif dari ojek online ataupun yang lain yang berhubungan dengan ojek online. Pasca putusan MK No. 41/PUU-XVI/2018 telah membuat hak pengendara ojek online atas jaminan perlindungan hukum serta hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak menjadi semakin terancam, dikarenakan dalam putusan MK tersebut, majelis hakim berpendapat bahwa ojek (sepeda motor) tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, sehingga konsekuensinya pemerintah (Kementerian Perhubungan) tidak lagi berwenang mengatur soal ojek online karena tidak diakui dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Menariknya, Menteri Perhubungan akhirnya melemparkan pengaturan soal ojek online ini kepada pemerintah daerah.

Kebijakan Pemerintah Terhadap Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Pasca putusan MK tersebut tidak berarti bahwa pemerintah lepas tangan dan tidak mendukung keberadaan transportasi online. Keberadaan transportasi online yang memberikan pengaruh positif bagi ekonomi harus terus dikelola dengan tepat.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Suardi. (2000). *Angkutan Umum*. Surakarta: Fakultas Teknik UMS.
- Raharjo, S. (2002). *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti.

- Dunn, Willian N. (2000). Pengantar Analisis Kebijakan Publik (Edisi Kedua). Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Wijaya, A. (2016). Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online. Jakarta: Sinar Grafika.
- Adji, Sution Usman., Prakoso, Djoko., & Pramono, Hari. (1991). Hukum Pengangkutan di Indonesia, Jakarta: Rineka Cipta.
- Muhammad, A. (1998). Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Salim, Abbas. (2000). Managemen Transportasi. Jakarta: PT Raja, Grafindo
- JURNAL, PROSIDING & DISERTASI
- Rachman, Asep I. (2018). Perlindungan Hukum Dengan Hak-Hak Pekerja Di PT Grab Semarang. Jurnal Daulat Hukum, Vol. 1, (No. 1), pp.229-246.
- Sonhaji. (2018). Aspek Hukum Layanan Ojek Online Prespektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Administrative Law & Governance Journal Vol.1, (Edisi 4), p.383.
- Sudharma, Kadek Januarsa Adi., Abiyasa, Agus Putu., & Sutrisni, Ni Ketut Elly. (2018). Regulation of Protection and Fulfillment of Employee Rights of Go-Jek Drivers under Indonesian Employment Regulation. International Journal of Social Sciences and Humanities. Vol.2, (No. 3), pp.56-62.
- Esfandari, Diah A. (2015). Gojek In Conflict: Curtural Prespective. Proceedings International Conference on Transportation in Communication (ICOTIC), p.13.
- Ari, Muhammad As. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Perjanjian Jasa Transportasi Online. Islamic Bussiness Law Review. Vol.1, (No. 1), p.5.
- Mawanda, M. Kharis., & Muhshi, Adam. (2019). Perindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia. Lentera Hukum, Vol. 6, (No.1), pp. 33-52.
- Kamim, Anggalih Bayu Muh., & Khandiq, M. Rasmul. (2019). Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital. Jurnal Studi Pemuda. Vol. 8, (No. 1), pp. 69.
- Fathiy, R. (2018). Modal Sosial Ojek Pangkalan: Adaptasi Terhadap Aplikasi Online Transportasi Publik. Jurnal Masyarakat & Budaya, Vol. 20, (No. 2), p. 192.
- Darmajaya, Wayan A. (2013). Perlindungan Hukum Terhadap Hak-Hak Pekerja Di PT. Go-Jek Yogyakarta. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Saputri, Devi T. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Driver Grab Bike Atas Orderan Fiktif Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen Dan Hukum Islam (Studi Kasus Di Paguyupan Solidaritas Grab Tulungagung).

Institut Agama Islam Negeri (IAIN)
Tulungagung.

Harjanto, Satya S. (2016). Tinjauan Yuridis Hubungan Hukum Antara Pengemudi Go-Jek Dengan PT Go-Jek Indonesia di Yogyakarta. Universitas Gadjah Mada.

Pontoh, Irfan R. (2018). Analisis Perilaku Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online di Bandar Lampung (Studi kepada driver Ojek Konvensional dan Ojek Online di Bandar Lampung). Universitas Lampung.

SUMBER ONLINE

Qur'ani, Hamalatul. (2018). Nasib Ojek Online Pasca Putusan MK, Kini Tanggungjawab Siapa?. Diakses dari <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5b88f33c42bc1/nasib-ojek-online-pasca-putusan-mk--kini-tanggungjawab-siapa> diakses 13 April 2019.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1, LN No. 196, TLN 5025.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat

WAWANCARA

Santoso, T. Driver Ojek Online. 19 Maret 2019