

Ojek *Online*, Pekerja atau Mitra?

Oka Halilintarsyah

okapetir@gmail.com

Komisi Pengawas Persaingan Usaha

Abstract

The existence of online motorcycle taxis still raises debate, whether they are workers or partners. In the decision by the U.K. Supreme Court, online motorcycle taxi workers, also known as gig workers, have been decided as workers. The results of the study indicate that Indonesian laws and regulations have not been able to accommodate the existence of online motorcycle taxis as workers. However, protection needs to be made for online motorcycle taxi partners, especially in terms of safety and security as well as income. The government needs to determine the direction of employment policies to protect online motorcycle taxi workers.

Keywords: *online motorcycle taxi, partners, workers, gig workers*

Abstrak

Keberadaan ojek *online* masih menimbulkan perdebatan apakah merupakan pekerja atau mitra. Dalam putusan Supreme Court U.K., Pekerja ojek *online* yang dikenal juga sebagai *gig worker* telah diputuskan merupakan pekerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peraturan perundang-undangan Indonesia belum dapat mengakomodir keberadaan ojek *online* sebagai pekerja. Namun, perlu ada perlindungan bagi mitra ojek *online* terutama dalam hal keselamatan dan keamanan serta pendapatan. Pemerintah perlu menentukan arah kebijakan ketenagakerjaan untuk melindungi pekerja ojek *online*.

Kata kunci: Ojek *online*, mitra, pekerja, *gig worker*

I. Pendahuluan

Keberadaan perusahaan-perusahaan transportasi berbasis aplikasi telah menjadi *disruptive economy* terhadap bisnis transportasi konvensional. Beberapa nama diantaranya adalah Gojek, Grab, Uber (yang kemudian diakuisisi bisnisnya di Asia Tenggara oleh Grab), dan belakangan perusahaan asal Rusia, Maxim. Selain keempat nama tadi, masih banyak perusahaan aplikasi lain yang ikut meramaikan persaingan transportasi *online*. Akhir tahun 2015 adalah masa menjamurnya bisnis rintisan transportasi berbasis aplikasi di ibukota dan daerah sekitarnya. Sejumlah perusahaan ojek *online* yang berdiri pada saat itu di antaranya Blu-Jek, Ojek Syari, LadyJek, Topjek, Ojek

Kampung, Ojek Argo, dan sebagainya. Munculnya banyak perusahaan ojek *online* ini dipicu oleh kesuksesan Gojek yang mulai terlihat sejak 2014.¹ Meskipun demikian, nama-nama yang disebut belakang tidak berumur panjang dan gulung tikar.

Perkembangan perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini mendorong peningkatan jumlah “mitra” yang diajak bekerja sama. Mitra-mitra ini yang lebih dikenal dengan istilah ojek *online* (ojol), diberikan kebebasan terutama dalam jam kerja. Mitra “bebas” memilih

¹ <https://tirto.id/matinya-ojek-online-bermodal-cekak-clKL> diakses 30 September 2021

untuk bekerja kapan saja dan menentukan apakah pekerjaannya merupakan pekerjaan *freelance* atau pekerjaan tetap. Namun, dibalik kebebasan tersebut terdapat fakta bahwa mitra tidak mendapatkan penghasilan jika mitra tidak bekerja, baik karena sakit, kehamilan dan melahirkan, ataupun karena mengalami kecelakaan. Hal ini berbeda dengan pekerja, di mana pekerja memiliki hak untuk cuti, sakit ataupun *maternity* yang dibayar oleh perusahaan.

Terdapat perbedaan mendasar antara mitra dan pekerja dalam hal penghasilan. Salah satu contoh riil adalah kurir yang bekerja di perusahaan jasa pengiriman dan pengemudi ojol yang sama-sama bertugas mengirimkan barang. Kurir yang terdaftar sebagai karyawan di perusahaan jasa pengiriman mendapatkan upah sesuai Upah Minimum Regional (UMR) dan juga Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) ketenagakerjaan, sedangkan ojol, jika ia bekerja, hanya mendapatkan penghasilan sesuai jumlah kilometer barang-barang yang dikirimkan. Ojol tidak mendapat perlindungan keselamatan meskipun barang yang ia kirimkan terkadang membahayakan. Di jalan raya di Ibukota, seringkali kita melihat ojol yang mengirimkan barang besar seperti sepeda, mesin cuci, bahkan lemari es dengan menggunakan sepeda motor.

Beberapa penelitian telah mengambil topik hubungan antara perusahaan aplikasi dan ojol, antara lain Sonhaji (2018), dalam penelitiannya yang berjudul, "Aspek Hukum Layanan Ojek *Online* Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan", yang menilai bahwa tidak terdapat hubungan kerja dalam hubungan antara mitra pengemudi dengan Gojek. Hal ini dikarenakan tidak terpenuhinya unsur upah dalam perjanjian antara keduanya. Mitra pengemudi diharuskan membagi upah yang ia terima dari konsumen kepada Gojek, sehingga hubungan yang terjadi adalah hubungan kerja sama bagi hasil.² Penelitian yang dilakukan oleh Asep Iswahyudi Rachman (2018) yang berjudul "Perlindungan Hukum Dengan Hak-Hak Pekerja Di PT Grab Semarang", menyimpulkan bahwa pengemudi adalah mitra dan bukan karyawan Grab sehingga tidak dapat menuntut hal yang berhubungan dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Namun, penelitian ini menegaskan bahwa Grab perlu memberikan perhatian untuk memastikan keselamatan mitra pengemudi dan penumpang, serta memberikan perlindungan

² Sonhaji (2018)

hukum agar mitra terlindungi hak-haknya.³ Penelitian yang dilakukan oleh De Ruyter dan Rachmawati menyebutkan bahwa sejak tahun 2015, ojol telah menjadi alternatif pekerjaan bagi banyak pencari kerja di Indonesia. Penelitian ini mengelompokkan ojol sebagai pekerja platform (*gig worker*), dan keberadaan ojol sebagai mitra adalah cara terbaru bagi perusahaan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan. Diperlukan peraturan ketenagakerjaan yang dapat mengakomodir keberadaan *gig work* dalam kondisi kerja yang lebih aman dan lebih nyaman.⁴

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, rumusan masalah yang ingin dibahas dalam tulisan ini adalah:

1. Apakah perjanjian antara pengemudi ojol dan perusahaan aplikasi merupakan perjanjian kerja atau perjanjian kemitraan?
2. Bagaimana memberikan perlindungan bagi pengemudi ojol dalam pelaksanaan hubungan kerja sama dengan perusahaan aplikasi?

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk perjanjian antara pengemudi ojol dan perusahaan aplikasi dan bentuk perlindungan yang dapat diberikan bagi ojol dalam pelaksanaan perjanjian tersebut.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, dengan menggunakan pendekatan konseptual dan peraturan perundang-undangan. Penelitian menggunakan sumber primer berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku yaitu Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU No. 13 Tahun 2003), Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UU No. 20 Tahun 2008), Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang tentang Kemudahan, Perlindungan, dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (PP No. 7 Tahun 2021), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Permenhub No. 12 Tahun 2019), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan (Permenhub No. 60 Tahun 2019). Sumber sekunder berupa buku-

³ Rachman, Asep Iswahyudi (2018)

⁴ De Ruyter, Alex dan Rachmawati, Riani (2020)

buku hukum, jurnal-jurnal penelitian, hasil karya ilmiah lainnya, serta laman-laman yang terkait dengan subjek permasalahan.

II. Tinjauan Pustaka

A. Tentang perjanjian kerja

Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah dan perintah. Perjanjian kerja adalah bentuk persetujuan antara pengusaha dengan pekerja/buruh, yang menyangkut ketiga unsur tersebut. Adapun penjabaran unsur perintah, pekerjaan dan upah adalah sebagai berikut:⁵

- a. Adanya unsur perintah
Adanya unsur perintah menimbulkan adanya pimpinan orang lain, di mana tanpa adanya perintah, maka tidak ada perjanjian kerja. Unsur ini membedakan antara hubungan kerja dengan hubungan lainnya. Pekerja/buruh diwajibkan untuk tunduk pada perintah pengusaha. Hal ini menunjukkan adanya kedudukan yang tidak setara pekerja/buruh dan pengusaha atau pemberi kerja. Terdapat adanya hubungan subordinasi, di mana satu pihak merupakan pihak yang memerintah, sedangkan pihak lain adalah pihak yang diperintah.
- b. Adanya unsur pekerjaan
Pekerjaan yang diperjanjikan merupakan objek perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja. Pekerjaan tersebut harus ada dan dilakukan sendiri oleh pekerja/buruh atas perintah pengusaha. Perjanjian kerja tersebut menimbulkan akibat hukum berupa hak dan kewajiban bagi para pihak.
- c. Adanya unsur upah
Upah adalah unsur penting dalam hubungan kerja. Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja.

B. Tentang Transportasi *Online* Roda Dua

Pengaturan tentang hubungan perusahaan aplikasi dan mitra pengemudi roda dua atau ojol secara spesifik diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019. Dalam Pasal 1 angka (3) disebutkan bahwa Perusahaan Aplikasi adalah

Penyelenggara Sistem Elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat. Berdasarkan aturan ini, Perusahaan Transportasi *Online* roda dua diklasifikasikan sebagai perusahaan aplikasi. Oleh karena itu, perusahaan aplikasi tidak berhak untuk menentukan tarif transportasi secara sepihak. Permenhub No. 12 Tahun 2019 mengatur hak-hak Mitra, antara lain:

- a. Formulasi Perhitungan Biaya Jasa; diatur dalam Bab III, Pasal 11 s.d Pasal 13. Dalam Pasal 12 (2) diatur bahwa dalam menetapkan biaya jasa, Perusahaan aplikasi diwajibkan melakukan pembahasan dengan pemangku kepentingan. Penetapan biaya jasa ditetapkan oleh Menteri dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri;
- b. Mekanisme penghentian operasional sementara (*Suspend*) dan Putus Mitra (PM); diatur dalam Bab IV, Pasal 14 s.d Pasal 15. Dalam pasal 14 (3) diatur bahwa Perusahaan Aplikasi wajib melakukan pembahasan dengan mitra kerja (ojol) sebelum *Standard Operating Procedure* (SOP) *Suspend* dan PM ditetapkan;
- c. Pasal 15 (1) menyebutkan bahwa hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan pengemudi merupakan hubungan kemitraan;
- d. Perlindungan Masyarakat khususnya Pengemudi Sepeda Motor; diatur Bab V Perlindungan Masyarakat Pasal 16 ayat (3) dan (4);
- e. Pusat layanan pengaduan *Suspend* dan PM; diatur dalam Pasal 18 di mana Perusahaan Aplikasi wajib menyediakan pusat layanan pengaduan terhadap sanksi *Suspend* dan PM.

Perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi dan ojol memiliki beberapa layanan utama dalam pelayanannya, yaitu:

- a. jasa pengangkutan orang;
- b. jasa pengiriman barang dan barang konsumsi cepat (makanan).

C. Pengawasan Kemitraan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha

Pasal 1 angka 13 UU No. 20 Tahun 2008 dan Pasal 104 ayat (2) PP No. 7 Tahun 2021 menyebutkan bahwa Kemitraan meliputi 4 (empat) prinsip berikut:

- a. Saling membutuhkan;
- b. Saling mempercayai;
- c. Saling memperkuat; dan
- d. Saling menguntungkan.

Sedangkan, dalam pasal 35 UU No. 20 Tahun 2008 disebutkan larangan untuk menguasai/memiliki yang berbunyi sebagai berikut:

⁵ Pujiastuti, Endah; Pengantar Hukum Ketenagakerjaan; Semarang University Press: 2008

Pasal 35

- 1) Usaha Besar dilarang memiliki dan/atau menguasai Usaha Mikro, Kecil, dan/atau Menengah sebagai mitra usahanya dalam pelaksanaan hubungan kemitraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26.
- 2) Usaha Menengah dilarang memiliki dan/atau menguasai Usaha Mikro dan/atau Usaha Kecil mitra usahanya.

Penjelasan Pasal 35 UU No. 20 Tahun 2008 telah diubah sebagaimana tercantum dalam penjelasan UU No. 11/2020, unsur "memiliki" dijabarkan sebagai berikut:

"Yang dimaksud "memiliki" adalah adanya peralihan kepemilikan secara yuridis atas badan usaha/perusahaan dan/atau aset atau kekayaan yang dimiliki Usaha Mikro, Kecil, dan/atau Menengah oleh Usaha Besar sebagai mitra usahanya dalam pelaksanaan hubungan kemitraan"

Penjelasan Pasal 35 UU No. 20 Tahun 2008 telah diubah sebagaimana tercantum dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, unsur "menguasai" dijabarkan sebagai berikut:

"Yang dimaksud "menguasai" adalah adanya peralihan penguasaan secara yuridis atas kegiatan usaha yang dijalankan dan/atau aset atau kekayaan dimiliki Usaha Mikro, Kecil, dan/atau Menengah oleh Usaha Besar sebagai mitra usahanya dalam pelaksanaan hubungan kemitraan"

Kewenangan pengawasan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) terhadap pelaksanaan kemitraan diamanatkan oleh Pasal 119 PP No. 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Sebelumnya KPPU telah memiliki Peraturan Komisi Nomor 4 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pengawasan dan Penanganan Perkara Kemitraan, di mana KPPU memiliki kewenangan sebagai berikut:

- a. Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kemitraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dan ayat (2) PP No. 7 Tahun 2021 sesuai dengan ketentuan perundang-undangan;
- b. Dalam melakukan pengawasan tersebut Komisi Pengawas Persaingan Usaha berkoordinasi dengan instansi terkait;
- c. KPPU membuat Peraturan Komisi pengawas Persaingan Usaha tentang ketentuan mengenai tata cara pengawasan;
- d. KPPU dapat melakukan pelaksanaan pengawasan dan evaluasi terhadap kemitraan bersama antara kementerian/lembaga Pemerintah non kementerian terkait dengan Komisi Pengawas Persaingan Usaha;

- e. KPPU dapat menerima laporan dari UMKM yang merasa dirugikan atas adanya kepemilikan dan/atau penguasaan yang dilakukan oleh Usaha menengah/usaha besar, atau dari masyarakat, ataupun melakukan inisiatif pengawasan kemitraan;
- f. Berdasarkan laporan ataupun inisiatif, KPPU melakukan pemeriksaan pendahuluan. Dalam hal terdapat dugaan pelanggaran kepemilikan dan/atau penguasaan, KPPU dapat memberikan Peringatan Tertulis kepada pelaku usaha untuk melakukan perbaikan atas dugaan pelanggaran yang dilakukan;
- g. Jika pelaku usaha tidak mematuhi peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam tenggang waktu yang ditetapkan KPPU, dan tidak melaksanakan perbaikan, maka proses dilanjutkan kepada acara pemeriksaan lanjutan;
- h. Berdasarkan hasil pemeriksaan lanjutan, KPPU dapat mengeluarkan putusan berupa sanksi administratif kepada pelaku usaha besar atau menengah yang telah melakukan pelanggaran;
- i. KPPU dapat memerintahkan pencabutan izin usaha kepada pejabat pemberi izin yang wajib mencabut izin pelaku usaha bersangkutan dalam waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari setelah putusan memperoleh kekuatan hukum tetap;
- j. Ketentuan terkait sanksi administratif diatur dalam UU No. 20 Tahun 2008 Pasal 39. Jika Usaha Besar melanggar ketentuan Pasal 35 ayat (1) UU No. 20 Tahun 2008 dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin usaha dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah) oleh instansi yang berwenang. Sedangkan, Usaha Menengah yang melanggar ketentuan Pasal 35 ayat (2) UU No. 20 Tahun 2008 dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin usaha dan/atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) oleh instansi yang berwenang;
- k. Ketentuan pidana diatur dalam UU No. 20 Tahun 2008 Pasal 40, yang berbunyi:
"Setiap orang yang menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan mengaku atau memakai nama Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah sehingga mendapatkan kemudahan untuk memperoleh dana, tempat usaha, bidang dan kegiatan usaha, atau pengadaan barang dan jasa untuk Pemerintah yang diperuntukkan bagi Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah)".

Dari tugas dan wewenang yang dimiliki berdasarkan UU No. 20 tahun 2008 dan peraturan pelaksanaannya, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 (PP No. 17 Tahun 2013) yang diperbaharui dengan PP No. 7 tahun 2021, KPPU dapat melakukan pengawasan, menerima laporan, melakukan inisiatif dan penegakan hukum terhadap perusahaan transportasi *online* jika diduga terjadi pelanggaran pelaksanaan kemitraan.

III. Hasil Penelitian dan Pembahasan

A. Hubungan Antara Mitra pengemudi ojol dengan perusahaan aplikasi

Dalam Pasal 1 Angka 14 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan disebutkan bahwa "Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak". Sedangkan, dalam Pasal Angka 15 disebutkan bahwa "Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah". Dalam menentukan hubungan antara pengemudi ojol dengan perusahaan aplikasi dapat berkaca kepada putusan Mahkamah Agung (MA) No. 841K/Pdt.Sus/2009 dalam perkara antara sopir taksi dengan perusahaan taksi, MA menyatakan tidak ada unsur upah karena sopir taksi menerima prosentase dari pembayaran argo oleh penumpang. Tidak terdapat juga unsur perintah dalam hubungan ini, karena sopir taksi bebas mencari sendiri penumpangnya. Sebaliknya, dalam Putusan MA No. 276K/Pdt.Sus/2013 perkara antara perusahaan di bidang logistik dengan sopir, MA sepakat dengan putusan tingkat sebelumnya bahwa terdapat perintah dan pekerjaan karena sopir hanya mengangkut barang/muatan yang disediakan perusahaan dan tidak dicari sendiri oleh sopir.⁶

a. Unsur perintah

Unsur perintah mensyaratkan adanya perintah dari perusahaan terhadap pekerja/buruh untuk melakukan suatu pekerjaan. Sedangkan, unsur pekerjaan merupakan objek perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja. Dalam hubungan kerja sama antara perusahaan aplikasi dan mitra pengemudi ojol, pengemudi hanya menjalankan pesanan/order berdasarkan

apa yang mereka terima dari aplikasi. Dalam hubungan ini, unsur perintah terpenuhi karena pengemudi ojol tidak mencari sendiri penumpangnya.

b. Unsur pekerjaan

Terkait unsur pekerjaan, pemesanan dilakukan oleh penumpang untuk pengangkutan orang atau pengiriman barang melalui aplikasi, namun pembagian order merupakan kewenangan dari perusahaan aplikasi dengan menggunakan algoritma di dalam aplikasi. Pengemudi ojol meskipun bisa menolak pesanan, tidak memiliki kebebasan untuk menentukan order mana yang akan masuk ke aplikasi. Sehingga, unsur pekerjaan terpenuhi karena pengemudi hanya melaksanakan pekerjaan yang sudah diberikan perusahaan melalui aplikasi.

c. Unsur upah

Pada Pasal 1 angka 30 UU No. 13 Tahun 2003 disebutkan pengertian upah sebagai berikut:

"Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari perusahaan atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilaksanakan."

Kompensasi yang diberikan oleh pemesan jasa aplikasi adalah pembayaran, baik secara tunai maupun dengan menggunakan uang elektronik menggunakan aplikasi. Pembayaran ini kemudian dibagi secara proporsional sesuai kesepakatan antara perusahaan aplikasi dengan mitra pengemudi ojol. Umumnya pembagian yang digunakan adalah 20:80, di mana 20% (dua puluh per seratus) pembayaran menjadi hak perusahaan aplikasi, sedangkan 80% (delapan puluh per seratus) menjadi hak mitra pengemudi ojol. MA dalam Putusannya No. 841K/Pdt.Sus/2009, menilai tidak ada unsur upah karena sopir taksi menerima prosentase dari pembayaran argo oleh penumpang. Oleh karena itu, pembayaran penumpang yang dibagi sesuai pembagian yang disepakati untuk pengemudi ojol dan perusahaan aplikasi tidak dapat digolongkan sebagai upah, sehingga unsur upah tidak terpenuhi. Berdasarkan uraian tersebut, disimpulkan bahwa hubungan kerja sama antara pengemudi ojol dengan perusahaan aplikasi bukan merupakan hubungan kerja karena tidak terdapat unsur upah dalam hubungan tersebut.

⁶ disarikan dari <https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt50924dbf2ad1f/status-hubungan-pengojek-dan-perusahaan-aplikasi-layanan-ojek/> diakses 30 September 2021

B. Ojol sebagai Mitra Perusahaan Aplikasi

Pengaturan khusus terkait penggunaan kendaraan roda dua sebagai angkutan bagi orang diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Pasal 15 Permenhub No. 12 Tahun 2019 berbunyi sebagai berikut:

- 1) Hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan Pengemudi merupakan hubungan kemitraan.
- 2) Pengaturan mengenai hubungan kemitraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan peraturan ini, maka hubungan antara pengemudi ojol dan perusahaan aplikasi adalah hubungan kemitraan. Dalam Pasal 1 angka 13 UU No. 20 Tahun 2008 disebutkan bahwa:

"Kemitraan adalah 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."

Dari pengertian tentang kemitraan tersebut diatas, kemitraan melibatkan setidaknya 2 (dua) pihak, yaitu Usaha Mikro, Kecil atau Menengah dan Usaha Besar. Kriteria Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UKM) diatur dalam Pasal 35 ayat (3) dan ayat (5) PP No. 7 Tahun 2021 sebagai berikut:

Tabel 1
Kriteria UMKM

KRITERIA USAHA	MODAL USAHA	PENJUALAN TAHUNAN
Usaha Mikro	≤ 1 miliar	≤ 2 miliar
Usaha Kecil	> 1 miliar – 5 miliar	> 2 miliar – 15 miliar
Usaha Menengah	> 5 miliar – 10 miliar	> 15 miliar – 50 miliar
Usaha Besar	-	> 50 miliar

Perusahaan aplikasi merupakan perusahaan dengan aset besar. Jumlah aset dari perusahaan aplikasi Gojek dan Grab diperkirakan mencapai Rp.336.000.000.000.000,00 (tiga ratus tiga puluh enam triliun rupiah),⁷ sehingga perusahaan

⁷ <https://insight.kontan.co.id/news/merger-gojek-dan-grab-bisa-mempengaruhi-iklim-bisnis-transportasi-di-asean> diakses 30 September 2021

aplikasi masuk dalam kategori Usaha Besar. Mitra pengemudi ojek *online* digolongkan sebagai usaha mikro di mana ojek *online* merupakan usaha produktif perseorangan dengan aset dibawah kriteria diatas. Sehingga, keberadaan kedua pihak yaitu UKM dan Usaha Besar terpenuhi. Kedua pihak juga memiliki keterkaitan usaha, di mana perusahaan aplikasi memiliki usaha penyediaan jasa transportasi berbasis aplikasi, dan pengemudi ojek *online* merupakan pelaksana layanan jasa dimaksud.

Dalam Pasal 26 UU No. 20 Tahun 2008 diatur tentang bentuk-bentuk kemitraan, antara lain adalah:

- a. inti-plasma;
- b. subkontrak;
- c. waralaba;
- d. perdagangan umum;
- e. distribusi dan keagenan; dan
- f. bentuk-bentuk kemitraan lain, seperti: bagi hasil, kerja sama operasional, usaha patungan (*joint venture*), dan penyumberluaran (*outsourcing*).

Sonhaji (2018), menilai bahwa tidak terdapat hubungan kerja dalam hubungan antara mitra pengemudi dengan Gojek, karena Mitra pengemudi diharuskan membagi upah yang ia terima dari konsumen kepada Gojek, sehingga hubungan yang terjadi adalah hubungan kerja sama bagi hasil.⁸ M. Kharis Mawanda dan Adam Muhsi dari Universitas Jember meneliti tentang pengaturan ojek *daring* dalam perundang-undangan di Indonesia, analisis perjanjian kemitraan antara mitra ojek *daring* dengan Gojek, dan upaya hukum yang dapat dilakukan mitra ojek *daring* apabila terjadi perselisihan dalam pelaksanaan perjanjian kemitraan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Gojek merupakan perusahaan aplikasi dan bukan perusahaan pengangkutan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Perjanjian antara Gojek dan mitra termasuk dalam perjanjian kerja sama kemitraan dan bukan perjanjian kerja sehingga UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak bisa diterapkan dalam perjanjian kerja sama ini. Perjanjian kemitraan diatur dalam PP No. 17 Tahun 2013.⁹

Kerja sama bagi hasil sendiri merupakan salah satu bentuk pola kemitraan lainnya yang diatur dalam Pasal 26 huruf (f). Dalam Peraturan pelaksanaan UU No. 20 tahun 2008, yaitu PP No. 7 Tahun 2021, dalam pasal 113 dijelaskan bahwa pola kemitraan bagi hasil sebagai berikut:

⁸ Sonhaji, (2018)

⁹ Mawanda, M. Kharis dan Muhsi, Adam (2019)

- 1) Dalam pola kemitraan bagi hasil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) huruf a:
 - a. Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah berkedudukan sebagai pelaksana yang menjalankan usaha yang dibiayai atau dimiliki oleh usaha besar; atau
 - b. Usaha Mikro dan Usaha Kecil berkedudukan sebagai pelaksana yang menjalankan usaha yang dibiayai atau dimiliki oleh Usaha Menengah.
- 2) Para pihak yang bermitra dengan pola bagi hasil memberikan kontribusi sesuai dengan kemampuan dan sumber daya yang dimiliki serta disepakati kedua belah pihak yang bermitra.
- 3) Besarnya pembagian keuntungan yang diterima atau kerugian yang ditanggung para pihak yang bermitra dengan pola bagi hasil berdasarkan pada perjanjian yang disepakati.

Dari ketentuan tersebut diatas, maka pengemudi merupakan pelaksana atas usaha yang dibiayai atau dimiliki oleh usaha besar, perusahaan aplikasi, sehingga ketentuan teknis pelaksanaan kegiatan menjadi hak dari perusahaan aplikasi. Pengemudi memberikan kontribusi sesuai dengan kemampuan (antara lain tenaga, pulsa, kendaraan roda dua, telepon seluler) sesuai dengan kesepakatan sebagai mitra pengemudi perusahaan aplikasi. Disimpulkan bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan mitra pengemudi ojol merupakan hubungan kemitraan dengan pola bagi hasil.

C. Perlindungan bagi pengemudi ojol dalam pelaksanaan hubungan kemitraan dengan perusahaan aplikasi

Sebagaimana diuraikan diatas, hubungan antara pengemudi ojol dengan perusahaan aplikasi merupakan hubungan kemitraan. Hubungan kemitraan dapat diartikan adanya hubungan yang setara antara usaha besar dan UKM dalam bekerja sama. Hal ini berbeda dengan hubungan kerja di mana terdapat hubungan tidak setara antara pemberi kerja dengan pekerja/buruh yang melakukan pekerjaan. Terdapat hubungan subkoordinasi antara pemberi kerja dan pekerja. Meskipun tidak setara, dalam perjanjian kerja pekerja terlindungi oleh peraturan-peraturan ketenagakerjaan terutama dalam hal pendapatan minimum, keamanan dan keselamatan kerja, jaminan kesehatan, jaminan hari tua, jam kerja dan lembur, cuti, sakit atau *maternity*, dan lain-lain. Di sisi lain, mitra ojol justru menjadikan mitra rentan karena ketiadaan jaminan upah minimum, jaminan kesehatan, pesangon, upah lembur, hak libur, hingga jam kerja layak.

Penelitian dari *Institute of Governance and Public Affairs* (IGPA) menilai bahwa kemitraan yang ada antara perusahaan aplikasi dan ojol adalah kemitraan palsu karena; (1) Semua keputusan penting dalam proses kerja menjadi kewenangan perusahaan platform, (2) Perusahaan mengontrol proses kerja dari ojol, (3) Perusahaan memonopoli akses informasi dan data, dan (4) Hubungan kemitraan yang dijalankan bertentangan dengan aturan hukum di Indonesia, di mana terdapat kedudukan tidak setara antara para pihak dan adanya kekuasaan dalam pembuatan keputusan dari satu pihak seperti dalam pembuatan isi perjanjian kemitraan dan pengambilan keputusan. Riset ini juga menggarisbawahi pentingnya perlindungan pihak yang lemah dan menegakkan hubungan kemitraan yang sejati. UU No. 20 Tahun 2008 dinilai tidak secara spesifik mengatur hubungan kemitraan dalam ekonomi gig, sementara Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 terbatas pada ojol roda dua. Peraturan Menteri Perhubungan ini tidak memasukkan permasalahan penting terkait kesalahan-pengklasifikasian atau penghindaran penerapan kemitraan sejati yang dilakukan oleh perusahaan platform.¹⁰ Penelitian oleh De Ruyter dan Rachmawati yang menyebutkan bahwa ojol merupakan pekerja *gig worker*, dan keberadaan ojol sebagai mitra adalah cara terbaru bagi perusahaan untuk menghindari peraturan ketenagakerjaan. De Ruyter dan Rachmawati menilai perlunya peraturan ketenagakerjaan yang dapat mengakomodir keberadaan *gig work* dalam kondisi kerja yang lebih aman dan lebih nyaman.¹¹

Penelitian oleh Haerani meneliti tentang ketentuan hukum yang ada dalam perjanjian kemitraan Gojek dengan mitra dan pelaksanaannya yang terjadi didalam masyarakat. Penelitian dilakukan dengan melakukan wawancara terhadap beberapa responden yang dianggap dapat memberikan informasi mengenai pelaksanaan penegakan hukum atas perjanjian tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Gojek menyediakan perlindungan bagi pengguna aplikasinya berupa bantuan keuangan hingga Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) jika pengguna mengalami kecelakaan, menderita cedera, atau meninggal. Gojek juga bekerja sama dengan BPJS ketenagakerjaan untuk memberikan bantuan perlindungan dengan premi sebesar Rp. 16.800/bulan. Adapun tanggung jawab Go-

¹⁰ Disarikan dari <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832> diakses 30 September 2021

¹¹ De Ruyter, Alex dan Rachmawati, Riani; (2020)

jek akan dibatasi dengan jumlah total yang sebenarnya dibayar oleh dan/atau terutang pada driver. Jika ada perubahan substansi perjanjian sepihak oleh Gojek, maka driver dapat menuntut hukum perdata perjanjian kerja sama.¹²

M. Kharis Mawanda dan Adam Muhsi dalam penelitiannya menilai masih terdapat ketidakseimbangan, ketidakadilan dan berat sebelah dalam perjanjian antara Gojek dan mitranya, sehingga pihak yang lemah daya tawarnya (calon mitra) hanya sekedar 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. Upaya hukum dalam memberikan perlindungan hukum terhadap mitra dapat melalui perlindungan hukum preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif dapat dilakukan oleh Pemerintah melalui peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan. Pemerintah dapat melakukan perlindungan hukum bagi pihak dalam perjanjian kemitraan bagi hasil sebagaimana dilakukan dalam pola kemitraan waralaba. Sedangkan, perlindungan hukum represif dapat dilakukan jika terjadi perselisihan atau sengketa. Pemerintah seharusnya membuat peraturan yang menjamin legalitas ojek *daring* dan peraturan yang mengatur tentang pola kemitraan bagi hasil.¹³

Penelitian yang dilakukan Rahandy Rizki Pratama dan Zil Aidi menunjukkan bahwa hubungan hukum antara mitra pengemudi dengan perusahaan aplikasi adalah hubungan kemitraan yang tidak tunduk pada UU Ketenagakerjaan. Namun, pola hubungan kemitraan merupakan bentuk baru hubungan kerja pada revolusi industri 4.0 yang hingga saat ini belum ada pengaturan khusus. Pelaksanaan perjanjian sangat tidak seimbang karena perjanjian dirancang oleh perusahaan penyedia aplikasi dalam bentuk kontrak baku. Perlu dilakukan revisi UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan untuk memberikan perlindungan hukum kepada mitra pengemudi.¹⁴

Pada awal tahun 2021, Supreme Court United Kingdom telah memutuskan memberikan status pekerja bagi pengemudi Uber. Dalam keterangan pers pengadilan menyatakan, "Pengemudi berada dalam posisi subkoordinasi dan ketergantungan dalam hubungannya dengan Uber, sehingga mereka memiliki sedikit dan bahkan tidak ada sama sekali ke-

mampuan untuk meningkatkan posisi ekonomi mereka melalui kemampuan profesional atau kewirausahaan mereka. Satu-satunya cara mereka dapat meningkatkan pendapatan adalah dengan bekerja mengambil jam kerja yang lebih lama untuk memenuhi ketentuan performa yang ditetapkan oleh Uber."¹⁵ Putusan ini memberi angin segar bagi Gig ekonomi. Pengemudi Uber yang juga merupakan *Gig Worker* telah menjadi pekerja dan dengannya hak-hak pengemudi sebagai pekerja juga diberikan. Di Indonesia, *Gig worker* di Indonesia masih terbentur dengan peraturan ketenagakerjaan, sehingga hubungan kerja sama antara pengemudi ojol dengan perusahaan aplikasi belum dapat dikategorikan sebagai hubungan kerja sebagaimana diuraikan diatas.

Mitra ojol dalam melaksanakan pekerjaannya seringkali merasa terjadi eksploitasi dengan menerima pesanan-pesanan, khususnya pesanan pengiriman barang yang melanggar standar ukuran pengiriman barang. Pada gambar 1, terlihat kondisi pengepakan barang yang akan dikirim dengan jasa layanan pengiriman barang ojol. Kondisi ini banyak terjadi salah satunya di kawasan Jembatan Lima, Jakarta. Barang yang melewati dimensi maksimal dipaksa dikirim dengan menggunakan ojol.

Gambar 1

Pengepakan Barang Kiriman Menggunakan Jasa Ojol.



Dalam Permenhub No. 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, sudah ditentukan standar barang yang boleh dikirim menggunakan kendaraan roda dua. Pengaturan dalam Permenhub ini antara lain sebagai berikut:

¹² Haerani, Ruslan (2012)

¹³ Mawanda, M. Kharis dan Muhsi, Adam (2019)

¹⁴ Rizki Prananda, Rahandy dan Aidi, Zil (2019)

¹⁵ <https://techcrunch.com/2021/02/19/uber-loses-gig-workers-rights-challenge-in-uk-supreme-court/> diakses 30 September 2021

- a. **Pasal 1 angka 3** Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran
- b. **Pasal 2 ayat (1)** Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor **harus menggunakan Mobil Barang**
- c. **Pasal 3 (1)** Dalam kondisi tertentu Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor
- d. **Pasal 3 (5)** Persyaratan teknis untuk sepeda motor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
 - i. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
 - ii. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) millimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
 - iii. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

Dalam Permenhub tersebut, diatur bahwa pengangkutan barang seharusnya menggunakan mobil barang. Dalam kondisi tertentu pengiriman dapat menggunakan sepeda motor, dengan ketentuan harus diletakkan di belakang pengemudi, lebarnya tidak melebihi stang dan tingginya tidak lebih dari 900 mm. Namun demikian, pemesan dan pengirim sering kali melanggar peraturan ini. Mitra pengemudi ojol seringkali terpaksa menerima order yang melanggar peraturan karena takut sepi order atau bahkan terkena sanksi *suspend* atau putus mitra.¹⁶ Pengiriman yang melebihi standar membahayakan keselamatan mitra pengemudi ojol dan pengguna jalan lainnya berbeda dengan jasa pengantaran orang. Hingga saat ini, belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang jasa pengiriman barang dengan menggunakan ojol.

Gambar 2

Barang Kiriman Menggunakan Jasa Ojol



¹⁶ <https://oto.detik.com/berita/d-5281783/tanggapan-gojek-soal-order-kurir-yang-kelebihan-muatan diakses 30 September 2020>

Meskipun ojol di Indonesia bukanlah pekerja, dan karenanya tidak mendapatkan hak-hak selayaknya seorang pekerja, peraturan perundang-undangan sedikit-banyak telah memberikan perlindungan bagi mitra pengemudi ojol. Terdapat perlindungan-perlindungan baik bagi pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang termuat dalam Peraturan Perundang-undangan. Beberapa aturan perlindungan tersebut antara lain:

- a. **Perlindungan Keamanan dan Keselamatan dalam Pengangkutan Orang**
Keselamatan pengguna angkutan orang dan pengemudi ojol diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 khususnya Pasal 4 (mengatur standar perlengkapan keamanan pengemudi dan penumpang), pasal 5 (pemenuhan aspek keamanan dari kejahatan, termasuk *panic button* dalam keadaan darurat), dan pasal 6 (etika pengemudi). Peraturan ini juga memuat tentang Perlindungan Masyarakat di Bab V Pasal 16 s.d. 18.
- b. **Perlindungan Pendapatan**
Formulasi Perhitungan Biaya Jasa; diatur dalam Bab III, Pasal 11 s.d Pasal 13. Dalam Pasal 12 (2) diatur bahwa dalam menetapkan biaya jasa, Perusahaan aplikasi diwajibkan melakukan pembahasan dengan pemangku kepentingan. Penetapan biaya jasa ditetapkan oleh Menteri dan ditandatangani oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri.
- c. **Perlindungan dalam Pelaksanaan Kemitraan**
Terkait dengan Suspend dan putus mitra, dalam Pasal 14 Permenhub No. 12 Tahun 2019 telah diatur bahwa perusahaan aplikasi harus membuat SOP terkait *suspend* dan putus mitra dengan melibatkan mitra pengemudi ojol. Hal ini diatur dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 Bab IV, Pasal 14 s.d Pasal 15 terkait Mekanisme penghentian operasional sementara (Suspend) dan Putus Mitra (PM). Dalam pasal 14 (3) diatur bahwa Perusahaan Aplikasi wajib melakukan pembahasan dengan mitra kerja (ojol) sebelum SOP Suspend dan PM ditetapkan. Mitra memiliki hak untuk ikut serta dalam penyusunan SOP Suspend dan PM. Berdasarkan Permenhub, perusahaan Aplikasi wajib memiliki Pusat layanan pengaduan Suspend dan PM. Hal ini diatur dalam Pasal 18 Permenhub No. 12 Tahun 2019.

Penyusunan dan perubahan SOP secara sepihak menunjukkan adanya penguasaan pengambilan keputusan yang dilakukan pihak perusahaan dan merupakan Pelanggaran pasal 35 ayat (1) UU No. 20 tahun 2008. KPPU dalam kewenangannya melakukan pengawasan ter-

hadap pelaksanaan kemitraan dan kemampuan Usaha Besar/Menengah untuk melakukan terminasi atau penghentian sementara perjanjian kemitraan secara sepihak. Masih terdapat pekerjaan rumah dalam pelaksanaan Pasal 14 (3) Permenhub No. 12 Tahun 2019, di mana perusahaan aplikasi wajib melakukan pembahasan dengan mitra pengemudi ojol, khususnya terkait perwakilan mitra. Berbeda dengan pekerja yang memiliki serikat buruh, Pengemudi ojol tidak memiliki serikat resmi sebagaimana buruh yang memiliki serikat buru. Kondisi ini mengakibatkan ketidakjelasan siapa pihak yang dapat dianggap mewakili mitra pengemudi ojol dalam berdiskusi dengan perusahaan aplikasi untuk menentukan “aturan main” bagi ojol.

V. Kesimpulan

Simpulan

1. Perjanjian kerja sama antara perusahaan aplikasi dan mitra pengemudi ojol bukanlah perjanjian kerja karena tidak terdapat unsur upah. Perjanjian tersebut merupakan perjanjian kemitraan dengan pola kemitraan bagi hasil.
2. Mitra pengemudi merupakan *gig worker*, yang dalam putusan Supreme Court United Kingdom merupakan pekerja bagi perusahaan aplikasi. Namun, status pekerja bagi *gig worker* masih belum dapat diakomodir dalam peraturan ketenagakerjaan karena tidak ada unsur upah.
3. Status mitra bagi pengemudi ojol mengakibatkan pengemudi rentan karena tidak memiliki hak-hak selayaknya pekerja, termasuk di antaranya pendapatan minimal dan BPJS Ketenagakerjaan.
4. Pemerintah telah berupaya memberikan perlindungan bagi pengemudi ojol yang melakukan jasa pengantaran orang, namun masih belum ada peraturan yang secara khusus mengatur tentang jasa pengiriman barang dengan menggunakan jasa ojol.

Saran

1. Pemerintah perlu menentukan arah kebijakan apakah pengemudi ojol dikategorikan sebagai mitra atau pekerja.
2. Perlu kerja sama antara Kementerian dan Lembaga (K/L) terkait dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) untuk menindak pengiriman barang dengan ojol yang melanggar aturan dan membahayakan pengemudi dan pengguna jalan lain.
3. Perlu diterbitkan peraturan yang menjadi pedoman pelaku usaha dalam penentuan standar keamanan, teknis pengiriman serta

perhitungan tarif dalam jasa pengiriman barang dengan menggunakan ojol.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih disampaikan kepada Deputi Penegakan Hukum dan Direktur Pengawas Persaingan Usaha atas kesempatan penulis untuk meneliti permasalahan yang menjadi pokok bahasan dalam tulisan ini.

Terima kasih disampaikan kepada Staf Khusus Menteri Ketenagakerjaan dan Direktorat Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja atas undangan diskusi Hubungan Kemitraan dalam Sistem Pelayanan Jasa Pengangkutan Berbasis Aplikasi, yang memberikan wawasan lebih luas bagi penulis.

Terima kasih kepada pengurus Paguyuban Gaspoll, Forum Komunikasi Mitra *Daring* Indonesia, dan rekan-rekan pelaku usaha Ojek *Online* yang telah memberikan masukan-masukan serta materi yang dipergunakan penulis dalam menyusun tulisan ini.

Daftar Pustaka

- [1] Pujiastuti, Endah, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan*, Semarang University Press: 2008
- [2] Hartiwiningsih dkk, *Metode Penelitian Hukum*; Penerbit Universitas Terbuka, Tangerang Selatan, 2019
- [3] De Ryter, Alex dan Rachmawati, Riani, *Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia's Online Ojek Riders*; Journal Sosial-Politik.CH Vol. 2/2020
- [4] Haerani, Ruslan, *Perjanjian Kemitraan Antara PT. Gojek Indonesia Dengan Driver Transportasi Berbasis Teknologi Di Pulau Lombok (Study Di Pulau Lombok)*, Jurnal Res Justusia: Jurnal Ilmu Hukum Volume 1 No. 2 Juli 2021, Universitas Bina Bangsa, Banten, 2021
- [5] Mawanda, M. Kharis dan Muhsi, Adam, *Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia*, Jurnal Lentera Hukum Volume 6 Issue 1 2019, Universitas Jember 2019
- [6] Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A., *Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol*, The Conversation, sumber: <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>, 2021

- [7] Sonhaji, *Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan*; *Administrative Law & Governance Journal*; Vol. 1 Issue 4 Nop 2018
- [8] Rachman, Asep Iswahyudi; *Perlindungan Hukum Dengan Hak-hak Pekerja di PT. Grab Semarang*; *Jurnal Daulat Hukum* Vol. 1 No. 1 Maret 2018
- [9] Rizki Prananda, Rahandy, dan Aidi, Zil, *Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online*, *Law, Development & Justice Review* Volume 2 Number 2 Oktober 2019
- [10] www.hukumonline.com
- [11] www.insight.kontan.co.id
- [12] www.theconversation.com
- [13] www.techcrunch.com
- [14] www.tirto.id