

Hukum dan Sosial dalam Hubungan Kemitraan Jasa Angkutan Aplikasi Daring

Yuhastina

Prodi Sosiologi dan Antropologi, Universitas Sebelas Maret

*corresponding author e-mail: yuhastina@gmail.com

Article Info	Abstract
<p>Keywords: Partnership; Online services; Precariatization</p>	<p>This study analyzes the partnership relationship between Online Application Transportation Service companies (JAAD) and drivers in legal sociology. The transportation service company is an association of several capital owners to create an application-based transportation business in the network (online). Its presence is not necessarily followed by the availability of adequate statutory instruments. As a result, quite complicated legal issues arise related to the weak legal protection of partners from the JAAD company. Weak legal protection can lead to social and legal precariatization of partners by citizenship. This is important considering that the partners of the In-network Application Transportation Services (JAAD) company, of whom there are millions, are citizens of the Republic of Indonesia who are under the auspices of the constitution. This study used a qualitative research method with a normative and comparative approach to a number of laws, government regulations, and ministerial regulations. In addition, the legal sociology approach was used to obtain qualitative data related to social and legal aspects of vulnerability and resistance. The results of the study showed that JAAD requires many people to earn income but the legal protection for JAAD's corporate partners is weak, so they tend to be disadvantaged, exploited so that partners experience social, political and legal precariatization.</p>
<p>Article history: Received 25 January 2023 Revised 20 June 2023 Accepted 28 June 2023 Published 29 June 2023</p>	<p>Abstrak Kajian ini menganalisis hubungan kemitraan antara perusahaan Jasa Angkutan Aplikasi Daring (JAAD) dengan pengemudi secara sosiologi hukum. Perusahaan jasa angkutan tersebut merupakan perhimpunan dari beberapa pemilik modal untuk menciptakan bisnis angkutan berbasis aplikasi dalam jaringan (daring). Kehadirannya tidaklah secara serta merta diikuti oleh ketersediaan instrumen perundangan yang memadai. Akibatnya muncul persoalan hukum yang cukup</p>
<p>Info Artikel Kata Kunci: Hubungan kemitraan; Jasa daring; Prekariatisasi</p>	

pelik terkait dengan lemahnya perlindungan hukum terhadap mitra dari perusahaan JAAD. Lemahnya perlindungan hukum dapat menyebabkan perentanan (prekariatisasi) sosial dan hukum bagi pihak mitra secara kewarganegaraan. Hal ini penting mengingat mitra perusahaan Jasa Angkutan Aplikasi Dalam jaringan (JAAD) yang jumlahnya jutaan adalah warga negara Republik Indonesia yang berada dalam naungan konstitusi. Kajian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan normatifitas dan komparatif terhadap sejumlah Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri. Selain itu pendekatan sosiologi hukum digunakan untuk memperoleh data kualitatif terkait dengan aspek kerentanan dan perentanan sosial dan hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa JAAD diperlukan banyak orang untuk mendapatkan penghasilan namun perlindungan hukum terhadap mitra perusahaan JAAD lemah, sehingga cenderung dirugikan, tereksplorasi sehingga menjadikan mitra mengalami prekariatisasi secara sosial, politik, dan hukum.

Pendahuluan

Keberadaan perusahaan-perusahaan Jasa Angkutan Aplikasi Daring (JAAD) merupakan perkembangan lanjut dari ekonomi neoliberal yang terus berupaya melakukan efisiensi usaha. Para pemilik modal berhimpun menciptakan bisnis berbasis aplikasi dalam jaringan (*online*). Mereka tidak perlu ruang kerja berupa gedung kantor yang mahal operasionalnya, tidak pula perlu pekerja dalam jumlah besar yang harus digaji, namun hanya perlu mitra yang dapat menghasilkan uang melalui bagi hasil. Perusahaan pun tidak perlu memodali mitranya karena mitra lah yang mempersiapkan modal kerjanya sendiri. Model ekonomi seperti ini disebut sebagai ekonomi kolaboratif untuk menanggung keuntungan semaksimal mungkin dengan modal minimal (Dredge & Gyimóthy, 2017).

Kehadiran sektor usaha berbasis aplikasi di Indonesia tidaklah secara serta merta disertai oleh ketersediaan instrumen hukum yang memadai, sehingga menimbulkan kemungkinan munculnya persaingan usaha yang tidak sehat. Dikarenakan lemahnya payung hukum yang memadai, kehadiran JAAD dapat menjadi persoalan dalam persaingan usaha dan kewargaan. Efek yang ditimbulkannya pun dapat menciptakan ketidakadilan dalam relasi usaha antara orang yang bermitra dengan perusahaan. Dredge dan Gyimothy (2017) tidaklah mempermasalahkan lemahnya suatu sistem hukum di suatu negara yang menjalankan sistem ekonomi kolaboratif yang berbasis pada kekuatan pemodal global, namun lebih menjelaskan bahwa sistem ekonomi tersebut menjadi kecenderungan baru dalam akumulasi modal dalam aktivitas ekonomi.

JAAD sebagai bisnis kolaboratif global yang hadir di Indonesia semenjak tahun 2014 dianggap mampu menciptakan aktivitas ekonomi yang memberi penghasilan. Dalam kenyataannya individu-individu yang terlibat tidak dapat disebut sebagai kerja secara hukum melainkan hanya bermitra. Kondisi mereka, menurut Standing (2009, 2011), berada

dalam situasi prekariat secara sosial, ekonomi, dan dalam hubungannya dengan institusi negara. Perusahaan-perusahaan JAAD tersebut antara lain Gojek (Indonesia), Grab (Singapura), Uber (telah diakuisisi oleh Grab di Asia Tenggara), dan paling akhir adalah Maxim (Rusia). Semua itu tumbuh menasional dalam waktu cepat sekaligus juga mengglobal. Penerimaan bisnis JAAD yang cepat tersebut menunjukkan adanya keterbatasan struktural di bidang hukum di setiap negara, termasuk Indonesia.

Sejumlah kajian dari perspektif ilmu hukum mengenai hubungan antara pengemudi JAAD dengan pihak perusahaan telah dilakukan namun semuanya tidak ada yang membahas dari perspektif Sosiologi Hukum. Kajian tentang aspek hukum ketenagakerjaan atas layanan dari JAAD berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (2003) (Halilintarsyah, 2021; Sonhaji, 2018) menunjukkan bahwa dalam kasus ojek *online* pada dasarnya bukanlah hubungan kerja melainkan hubungan kemitraan yang tidak memperoleh perlindungan hukum dari UU No. 13/2003. Kajian tersebut juga menunjukkan bahwa unsur upah tidaklah terpenuhi dalam perjanjian antara keduanya karena lebih merupakan bagi hasil. Menurutny, UU No. 13/2003 tidak memberikan perlindungan hukum kepada mitra yang pendapatannya berbasis dari bagi hasil.

Senada dengan Sonhaji (2018), kajian Rachman (2018) sama-sama menyimpulkan bahwa pengemudi Grab berstatus hubungan kemitraan bukan karyawan. Meskipun demikian, Rahman sedikit berbeda karena menjelaskan posisi hukum mitra Grab bahwa dalam posisi hubungan tersebut pihak mitra tidak dapat mengajukan tuntutan hak hukum yang berkaitan dengan UU No. 13/2003. Berdasarkan hasil kajiannya, Rahman merekomendasikan agar perusahaan Grab memberikan perhatian terkait dengan keselamatan mitra pengemudi dan penumpang pada saat mengoperasikan armadanya sesuai dengan UU yang berlaku dan merekomendasikan tentang perlindungan hukum agar mitra terlindungi hak-haknya. Namun, kajian tersebut tidak menjelaskan bagaimana memenuhi rekomendasi yang Rahman ajukan karena mitra tidak dapat menuntut hak sesuai dengan UU No. 13/2003.

Selain mereka berdua, Mawanda & Muhshi (2019) juga menganalisis aspek perlindungan hukum terhadap perjanjian kemitraan pada perusahaan JAAD. Selain itu keduanya juga mendiskusikan upaya hukum bagi mitra jika terjadi perselisihan di antara kedua belah pihak. Kajiannya menemukan bahwa dasar perjanjian tersebut berbasis pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (2009) bukan perjanjian kerja yang diatur oleh UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Menurut Mawanda & Muhshi (2019), semestinya hubungan kemitraan tidak dapat menggunakan perjanjian kerja sama karena PP No. 17 Tahun 2013 mengatur perjanjian hubungan kemitraan. Akibatnya, posisi mitra (pengemudi) berada pada posisi yang lemah karena menuntut secara hukum posisinya dapat dengan mudah untuk dihentikan dari perjanjian tersebut. Oleh karena itu ia merekomendasikan upaya perlindungan hukum preventif maupun represif untuk melindungi mitra sebagai pihak yang lemah.

Sementara itu, kajian dari *Institute of Government and Public Affair* (Keban dkk., 2021; Novianto dkk., 2021) menyimpulkan bahwa dalam hubungan kemitraan perusahaan JAAD, partisipasi pihak mitra lemah dalam pengambilan keputusan sehingga tidak memiliki nilai

keadilan dan kesetaraan. Bahkan, kajian tersebut menegaskan bahwa hubungan kemitraan dengan perusahaan JAAD merupakan kerja sama palsu. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (2008), *Institute of Government and Public Affair* (IGPA) menilai pengaturan hubungan kemitraan dalam UU tersebut tidak spesifik dalam kasus kemitraan seperti di JAAD, sementara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 (2019) memiliki keterbatasan pada JAAD untuk roda dua (ADW, 2021). Kajiannya menyimpulkan bahwa pengambilan keputusan terkait dengan hubungan kemitraan merupakan kewenangan perusahaan bukan pihak mitra. Artinya, mitra tidak memiliki kekuatan suara untuk dirinya dalam kebijakan perusahaan. Kesimpulan dari kajian tersebut menunjukkan bahwa hubungan kemitraan pada dasarnya berseberangan dengan aturan hukum yang ada. Selain itu, kajian IGPA juga menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kontrol yang dominan terhadap proses kerja dari mitra selaku pengemudi. Di dalam dominasi tersebut diperparah dengan adanya monopoli akses informasi dan data oleh perusahaan, sehingga mitra tidak memiliki hak transparansi (ADW, 2021).

Sementara itu, Muhammad (2022) menganalisis persoalan mitra perusahaan JAAD berdasarkan sumber hukum berupa peraturan Menteri Perhubungan. Menurutnya, ada masalah inkonsistensi penegakkan aturan atas hak-hak pengemudi taksi *online*. Kajian ini berangkat dengan telaah terhadap Peraturan Menteri Perhubungan No. 118/2018 (tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus) tentang persoalan tarif minimum yang lebih rendah dibandingkan taksi biasa jika berdasarkan pada Permenhub tersebut di atas. Selain itu juga kajian tersebut membahas lemahnya perlindungan keselamatan dan kesejahteraan pengemudi sebagai mitra JAAD.

Lemahnya perlindungan hukum juga telah ditunjukkan dalam kajian (Handayati dkk., 2020; Prananda & Aidi, 2019). Menurut mereka, UU No. 22/2009 (tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan) tidak meregulasi alat transportasi berbasis daring. Sehubungan dengan hal itu, pemerintah kemudian memberikan payung hukum bagi pelaksanaan JAAD melalui sejumlah Peraturan Pemerintah dan Menteri termasuk PP No. 74/2014 tentang angkutan jalan; Permenhub No. 12/2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek. Permenhub tersebut kemudian direvisi menjadi Permenhub No. 108/2017 dan Permenhub No. 118/2018 tentang Penyelenggaraan Persewaan Kendaraan. Payung hukum berikutnya dirumuskan dalam Permenhub No. 12/2019 (2019) tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Perlindungan tersebut bersifat lebih luas sehingga tidak hanya ditujukan kepada mitra perusahaan JAAD.

Berbeda dengan analisis di atas, Haerani (2021) menunjukkan sisi positif dalam kasus kemitraan di PT. Gojek Indonesia dengan pengemudi di Pulau Lombok. Ia menemukan bahwa dalam perjanjian kemitraan terdapat peluang bagi perusahaan JAAD untuk menyediakan perlindungan bagi pengguna aplikasinya. Misalnya jika mitra mengalami kecelakaan, menderita cedera, atau meninggal, mereka dapat memperoleh santunan hingga Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Kebijakan ini merupakan hasil kerja sama antara PT. Gojek dengan BPJS ketenagakerjaan untuk menjamin adanya perlindungan bagi mitra.

Hasil kerja sama tersebut mendorong mitra untuk membayar premi sebesar Rp16.800/bulan yang dipotong dari hasil kerja mereka. Jika perusahaan JAAD ingkar secara sepihak dalam hal santunan kecelakaan kerja, mitra dapat menuntut berdasarkan KUHPerdata terkait perjanjian kerja sama.

Persoalan hukum yang cukup pelik terkait dengan masih belum adanya instrumen hukum baru yang dapat menjadi dasar hukum bagi keberadaan perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* memaksa digunakannya instrumen yang ada untuk mengatur berbagai macam regulasi terkait. Sehingga, dengan adanya keterbatasan hukum maka dasar hukum yang digunakan adalah instrumen perundang-undangan yang diambil dari KUHPerdata (n.d.) tentang hubungan kerja dengan pola kemitraan pasal 1313 dan Pasal 1338. Pasal ini menjelaskan tentang kebolehan setiap orang membuat suatu perjanjian, dan prinsip hukum tentang asas kebebasan berkontrak.

Persoalan yang muncul adalah istilah hubungan kemitraan digunakan dalam KUHPerdata sementara itu dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (2003) dan UU No. 11 Tahun 2020 (tentang Cipta Kerja) tidak mengenal istilah hubungan kemitraan. Akibatnya, mitra perusahaan JAAD tidak memperoleh perlindungan sebagai tenaga kerja secara hukum. Kondisi tersebut menjadikan hubungan antara pengemudi ojek *online* dengan perusahaannya lebih diatur melalui pola kemitraan dalam KUHPerdata pasal 1313 dan Pasal 1338 tentang kebolehan setiap orang membuat suatu perjanjian dan prinsip hukum tentang asas kebebasan berkontrak. Dalam situasi tersebut, posisi pemberi jasa pada perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* memungkinkan untuk tidak memberi perlindungan hukum terhadap mitranya karena mereka tidak termasuk dalam kategori sebagai pekerja.

Kajian di atas menunjukkan bahwa kehadiran modal ekonomi kolaboratif JAAD telah memperbanyak jumlah orang yang memiliki penghasilan namun tidak berstatus sebagai pekerja melainkan sebagai mitra. Sebagai mitra, mereka tidak memperoleh perlindungan hukum seperti halnya yang telah diatur dalam UU Ketenagakerjaan. Kajian Sosiologi Hukum perlu dimulai dari pemahaman terhadap pola hubungan kerja, pemilikan alat produksi, dan payung hukum yang menaungi JAAD maupun perusahaan, serta efek sosiologis yang ditimbulkan ketika payung hukum yang ada tidak mencukupi sebagai perlindungan warganegara.

Berdasarkan hasil kajian terdahulu maupun hasil wawancara dengan sejumlah pengemudi JAAD mereka memiliki hubungan kerja sebagai mitra perusahaan JAAD. Pada aspek penguasaan alat produksi pihak pengemudi JAAD harus memiliki modal alat produksi berupa kendaraan terlebih dahulu sebelum bermitra. Sementara itu perusahaan JAAD cukup dengan memiliki dan menjalankan sistem aplikasi daring untuk mengelola tata kerja mitra JAAD. Ini berbeda dengan pekerja yang mensyaratkan modal pengetahuan yang diukur dari pendidikan. Kajian ini memfokuskan pada aspek efek sosiologis dari lemahnya payung hukum yang tersedia untuk melindungi pengemudi JAAD. Kajian dengan Sosiologi Hukum ini menjadi berbeda dan menyumbangkan kebaruan akademik untuk melengkapi kajian hukum maupun sosiologi.

Kondisi hubungan kerja antara pengemudi dan perusahaan JAAD merefleksikan adanya kesenjangan perlindungan hukum kepada mitra kerja dalam hubungan kemitraan yang tidak menggunakan Undang-Undang Ketenagakerjaan. Akibat sosiologis dari lemahnya perlindungan hukum adalah proses perentanan pihak mitra dalam memperoleh perlindungan hukum. Ini adalah masalah yang serius terhadap mitra perusahaan jasa angkutan berbasis aplikasi *online* yang kemitraannya melibatkan jutaan warga negara. Sehubungan dengan hal itu, kajian ini mempertanyakan dua hal yaitu 1) apakah instrumen hukum yang digunakan dalam hubungan kemitraan dapat melindungi pihak pengemudi dalam bermitra?; dan 2) Apa efek secara sosiologi hukum terhadap mitra dengan keterbatasan instrumen hukum yang digunakan dalam hubungan kemitraan?

Metode Penelitian

Untuk menjawab pertanyaan penelitian pertama, kajian ini menggunakan pendekatan yang bersifat kualitatif. Metode penelitian hukum yang digunakan adalah pendekatan normatif dan komparatif antar produk hukum (Nasution, 2008). Teknis analisis komparasi data dilakukan terhadap sejumlah produk peraturan perundang-undangan yang meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri secara kualitatif terkait dengan aspek ketenagakerjaan, kemitraan, dan angkutan yang semestinya melindungi warga negara dalam hubungan kemitraan. Adapun Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri yang akan diuji melalui pendekatan normatif dan komparatif mencakup:

1. (Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Amandemen)
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (n.d.), pasal 1313 tentang perjanjian; pasal 1320; dan pasal 1338
3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik
4. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
6. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
7. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
8. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat
10. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan, dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan
12. Putusan Mahkamah Agung No. 841/Pdt.Sus/2009

13. Putusan Mahkamah Agung No. 276K/Pdt.Sus/2013

Kajian ini dilakukan selama empat bulan pada bulan September-Desember 2022 dengan teknik pengumpulan data berupa kajian dokumen hukum, kemudian kajian sosiologis dengan mengumpulkan data melalui observasi terhadap lingkungan sosial dan ekonomi pengemudi JAAD, dan mewawancarai tiga pengemudi JAAD bermobil dan tiga pengemudi JAAD beroda dua di Yogyakarta. Teknis analisis untuk data kualitatif dari hasil wawancara dan observasi menggunakan metodologi Tafsir Reflektif Kritis (Mundayat, 2021). Validasi hasil observasi terhadap kehidupan informan ditriangulasikan dengan cara mewawancarai mereka secara mendalam. Selain itu, data juga ditriangulasikan dengan sumber informasi di luar informan kunci. Melalui cara tersebut, validitas data dapat terjamin dan terkonfirmasi kebenarannya. Selain itu, kajian ini juga menggunakan sumber data sekunder dari sumber yang telah dipublikasikan. Untuk menjawab pertanyaan penelitian kedua, kajian ini menggunakan pendekatan sosiologi hukum untuk menganalisis dampak yang ditimbulkan oleh hubungan kemitraan secara sosial di dalam konteks keterbatasan perlindungan hukum. Pendekatan sosiologi hukum dengan menggunakan konsep prekariat (Standing, 2009, 2011) digunakan sebagai pisau analisis dalam kajian ini.

Hasil dan Pembahasan

A. Kerja Merdeka JAAD: Propaganda Semu untuk Abai Hukum

Dalam konteks hubungan kerja kemitraan, mereka yang bermitra dengan perusahaan JAAD memiliki kondisi kerja yang dianggap merdeka, dalam arti soal penentuan waktu kerja. Kerja dalam bentuk hubungan kemitraan tersebut dirasakan bagi pihak yang sedang memerlukan pemasukan ekonomi. Oleh karena itu, kerja secara merdeka tersebut menjadi tawaran yang menarik sebagai pekerjaan sementara atau tambahan. Pandangan terkait pekerjaan sementara atau tambahan ini telah memunculkan sikap abai terhadap perlindungan hukum bagi diri mereka sendiri sebagai mitra. Pengemudi JAAD menyatakan hal itu sebagai berikut.

“Saya sebagai orang yang baru lulus S1 tidaklah mudah untuk langsung memperoleh pekerjaan, meskipun sudah memasukkan lamaran kerja ke mana-mana. Sementara, kebutuhan akan uang kontan setiap harinya tidaklah dapat saya hindarkan. Satu-satunya jalan untuk memperoleh uang yang tidak memerlukan proses yang rumit memang menjadi pengemudi taksi daring. Pertama ada kebebasan soal jam kerja, kedua bisa menjadi kerja sambilan dari pekerjaan lain yang lebih bernilai dari segi ekonomi. Kerja sebagai pengemudi taksi daring saya anggap bukan pekerjaan penting karena saya tetap berharap memperoleh pekerjaan tetap kantoran. Tapi ini sudah dua tahun lebih saya belum juga diterima kerja, jadi mau menganggap tidak penting tapi saya perlu uang. Jadi tepatnya ya ini pekerjaan dalam keterpaksaan ekonomi.”

(Wawancara personal dengan pengemudi taksi daring pada bulan Oktober, 2022).

Dalam kenyataannya, mereka yang menganggap kemitraan sebagai kerja sambilan ternyata menjalani pekerjaan tersebut dalam waktu bertahun-tahun. Bahkan, ada yang telah bekerja sejak awal berdirinya perusahaan JAAD pada tahun 2014 hingga akhir tahun 2022.

Artinya, secara sosiologi hukum pekerjaan yang semula dianggap sambilan dalam kenyataannya ternyata dijalankan dalam jangka panjang, dan akibatnya keabaian mereka terhadap aspek hukum terkonstruksi sebagai hal yang lumrah. Ini adalah kesadaran semu yang telah menyesatkan pihak mitra menjadi tidak memikirkan soal aspek hukum. Mereka abai bahwa UU yang menjadi payung hukum penting untuk mereka sadari untuk melindungi mereka.

Di balik kerja secara merdeka yang telah membuat mitra merasa sebagai pimpinan atas dirinya, fakta hukum menunjukkan bahwa pihak mitra tidak memperoleh pendapatan jika mitra tidak bekerja sesuai dengan perintah kerja dari aplikasi daring. Dari segi hukum, mereka yang bermitra tidak berada di bawah naungan hukum yang mengatur pengupahan yang diatur dalam UU No. 13/2003. Pasal 1 angka 30 UU No. 13/2003 menyebutkan pengertian upah seperti 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.”

(Pasal 1 angka 30 UU No. 13 Tahun 2003)

Sehubungan karena hubungan kemitraan perusahaan JAAD tidak memberikan upah minimum regional maka mitra hanya bergantung pada upah yang diberikan pengguna jasa melalui aplikasi *online* atau pelanggan dan tidak memperoleh jaminan apa pun seperti yang diatur dalam UU ketenagakerjaan tersebut. Upah dari pelanggan masuk ke dalam sistem keuangan aplikasi *online*, kemudian perusahaan pemilik aplikasi memotong 20% atas jasanya menghubungkan mitra dengan pelanggan, dan mitra akhirnya akan memperoleh 80% upah dari pelanggan.

Ini adalah mata rantai akumulasi modal yang dilakukan oleh perusahaan pemilik aplikasi *online* yang memiliki mitra dalam jumlah jutaan. Artinya pihak perusahaan memperoleh penghasilan sebesar 20% dari upah pelanggan yang diberikan kepada mitra dikalikan dengan jutaan mitra. Sementara itu mitra hanya mengakumulasi secara individual sebesar 80%. Dari sini tampak bahwa arus akumulasi modal berjalan secara asimetris yang bekerja melalui pola hubungan kemitraan. Apa yang dialami oleh pengemudi JAAD tersebut sebenarnya bertentangan dengan UURI No. 11/2009 tentang Kesejahteraan Sosial Pasal 1 Ayat 1 yang berbunyi:

“Kesejahteraan Sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya”

(UURI No. 11/2009)

Dalam hubungan kemitraan, pengemudi mitra perusahaan jasa angkutan berbasis aplikasi *online* tidak memperoleh Upah Minimum Regional (UMR) melainkan upah per kilometer hantaran. Jika dibandingkan dengan jenis pekerjaan yang sama, seperti kurir dari karyawan perusahaan jasa pengiriman, mereka memperoleh Upah Minimum Regional

(UMR). Selain itu, pengemudi mitra perusahaan jasa angkutan aplikasi *online* pada mulanya tidak memperoleh perlindungan dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) ketenagakerjaan. Dalam peraturan berikutnya, mitra pengemudi didorong oleh perusahaan untuk mendaftarkan diri agar memperoleh BPJS Ketenagakerjaan dengan pembayaran yang dipotong oleh perusahaan dari hasil upah yang didapat melalui transaksi berbasis aplikasi daring. Hal ini berbeda dengan orang yang bekerja pada jasa angkutan yang dasar hukumnya UU Ketenagakerjaan yang sejak awal memperoleh perlindungan kecelakaan dari BPJS Ketenagakerjaan.

Dalam situasi ketika pengemudi sebagai mitra belum mendaftarkan diri ke BPJS Ketenagakerjaan maka jika ada pelanggan yang meminta jasanya untuk membawa barang dengan ukuran besar dan berat yang diangkut dengan sepeda motor mengalami kecelakaan maka mereka tidak memperoleh jaminan kecelakaan kerja. Seperti apa yang dikatakan oleh pengemudi JAAD sebagai berikut.

"Saya pernah dapat orderan untuk mengirim barang dari pelanggan. Sesampai di lokasi pengambilan saya tidak mengira bahwa barang itu berupa kulkas kecil kira-kira setinggi 1 m. Dalam aplikasi tidaklah ada data tentang barang yang akan dikirim jadi saya tidak tahu. Pikiran saya adalah ambil orderan dan dapat uang atau dapat hukuman dari perusahaan jika saya tolak. Saya pilih uang tentu saja. Lumayan berat dan berbahaya sebenarnya, tapi dibantu oleh pengguna jasa saat menaikkan ke sepeda motor saya. Untung saja saya dan barang selamat sampai tujuan pengiriman."

(Wawancara personal dengan pengemudi JAAD roda dua pada Oktober 2022)

Peristiwa di atas menunjukkan bahwa sistem aplikasi juga tidak menunjukkan jenis barang yang akan dikirim, sehingga pengemudi terpaksa untuk mengambil orderan guna menghindari hukuman. Dalam situasi tersebut, posisi mitra tidak hanya berada dalam kondisi yang rentan secara hukum, tetapi sekaligus perentanan secara serius yang dapat berakibat pada perentanan keluarganya jika terjadi kecelakaan. Padahal kecelakaan kerja dalam pola kemitraan tidak dilindungi secara hukum, terlebih lagi jika pengemudi tidak memiliki kartu BPJS. Ini merupakan proses prekariatisasi yang menyebabkan kehidupan sosial ekonomi pengemudi JAAD menjadi berisiko tinggi secara sosial ekonomi (Standing 2011).

Analisis normatif dan komparatif terhadap Permenhub No. 60/2019 tentang penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor di jalan menunjukkan adanya standar ketentuan barang yang boleh dikirim atau diangkut menggunakan kendaraan roda dua. Namun demikian, hal itu masih banyak dilanggar oleh mitra karena pada saat memperoleh pesanan dari pelanggan mereka tidak mengetahui ukuran barang. Penolakan kepada pelanggan dapat berakibat pada sanksi dari perusahaan JAAD yang merugikan mitra. Sementara itu, dalam Permenhub tersebut pada Pasal 1 angka 3 dijelaskan sebagai berikut:

"Pasal 2 (1) Angkutan Barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor harus menggunakan Mobil Barang."

“Pasal 3 (1) Dalam kondisi tertentu, Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor.”

“Pasal 3 (5) Persyaratan teknis untuk sepeda motor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:

- a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
- b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
- c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

(Permenhub No. 60 Tahun 2019)

Berdasarkan wawancara dengan pengemudi JAAD dari semua perusahaan secara umum, mereka menjelaskan bahwa banyak pemesan dan pengirim tidak peduli ukuran barang yang diangkut. Sebagai Mitra yang hanya berpatokan pada aplikasi, mereka tidak dapat mengetahui ukuran barang; begitu mengetahui ukuran barang sangat besar dan bisa membahayakan, mereka tetap tidak dapat menolak karena menolak pelanggan akan berakibat pada sanksi dari perusahaan berupa prestasi negatif yang mengurangi bonus, atau digantung agar tidak dapat memberikan layanan kerja pada pelanggan, bahkan berisiko pada sanksi diputus sebagai mitra.

Situasi yang dihadapi oleh mitra JAAD berada di antara tekanan akan kebutuhan uang dan sanksi yang pada akhirnya mereka selaku mitra mau tidak mau mengambil barang dari pelanggan. Tindakan kesewenangan dari pihak perusahaan belum lah diatur oleh UU sehingga secara hukum tidak dapat dikatakan melanggar UU, meskipun bertentangan dengan sila ketiga Pancasila, yaitu “Kemanusiaan yang Adil dan Beradab”. Dalam konteks inilah posisi mitra sebagai warga negara tercerabut hak kewarganegaraannya secara hukum oleh pelaku bisnis JAAD, sehingga mengalami prekariatisasi hukum.

Pengabaian hukum tidak hanya dilakukan oleh perusahaan pemilik aplikasi *online* untuk jasa angkutan, namun juga pengemudi akhirnya juga abai terhadap perlindungan hukum yang ada. Hal itu terjadi karena pihak pengemudi selaku mitra berada pada situasi membutuhkan adanya penghasilan untuk diri dan keluarganya. Sementara itu, perusahaan bertujuan untuk mengakumulasi hasil ekonomi kolaborasi dalam situasi ketika instrumen hukum tidak memadai dan mitra memiliki kebutuhan ekonomi yang mendesak. Akibatnya, mitra menjadi abai karena tekanan akan kebutuhan uang kontan dalam kehidupan ekonomi mereka yang tidak terselesaikan karena kompetisi pasar kerja yang berat.

Membangun hubungan kemitraan dengan perusahaan jasa angkut dengan demikian lebih merupakan keterpaksaan ekonomi yang akhirnya abai terhadap payung hukum yang harus melindunginya. Dalam situasi tidak memadainya payung hukum, pola ekonomi kolaborasi berbasis aplikasi daring, pengemudi menyatakan bahwa mereka tidak memperoleh pendapatan minimum. Selain itu, mereka juga tidak memperoleh jaminan keamanan dan keselamatan kerja, bahkan tanpa jaminan kesehatan maupun jaminan hari tua. Pola kerja mereka pun tidak ada jam kerja yang pasti dan tidak ada uang lembur. Tidak ada cuti sakit atau *maternity* (melahirkan) dan lainnya. Kondisi ini senada dengan kehidupan prekariat dalam karya Standing (2011).

Mitra tidak memperoleh tunjangan kerja karena tidak dianggap sebagai kerja sehingga tidak memperoleh perlindungan berupa tunjangan keluarga. Upah kepada mitra ditentukan berdasarkan kesepakatan hubungan kemitraan dengan perusahaan pemilik aplikasi *online* yaitu 20% pembayaran merupakan hak perusahaan aplikasi, sedangkan 80% menjadi hak mitra. Tawaran dengan pola kerja merdeka semestinya mitra lah yang menentukan perintah kerja bukan perusahaan. Perusahaan hanya memfasilitasi pilihan-pilihan untuk melayani dan menjalankan pilihan apa yang harus dilakukan oleh mitra, namun yang terjadi adalah apa yang ada pada sistem aplikasi berkesan sebagai perintah kerja.

Kondisi tersebut dibenarkan oleh mitra, bahwa dengan pola kerja tersebut memang memberi kebebasan, namun mitra juga mengatakan bahwa pilihan menjadi mitra sebenarnya keterpaksaan akan keadaan sulitnya mencari pekerjaan. Bagi mereka yang penting memperoleh pengupahan dari kerja-kerja yang mereka lakukan dalam pola kemitraan. Secara hukum hal itu bukanlah pengupahan berdasarkan perintah kerja melainkan bagi hasil. Kondisi ini bagi mitra tidaklah mereka pedulikan sehingga situasi tersebut menjadi celah hukum yang dimanfaatkan oleh perusahaan.

Putusan MA No. 841/Pdt.Sus/2009 terkait dengan kasus taksi menilai bahwa tidak ada unsur upah sopir menerima pembagian persentase dari nilai bayar pada argo dari penumpang. Sementara itu dalam kasus hubungan kemitraan JAAD bayaran penumpang masuk ke dalam sistem aplikasi dan oleh perusahaan dibagi sesuai dengan perjanjian. Jadi tidak memenuhi unsur sebagai upah dalam putusan MA tersebut. Artinya, pengemudi sebagai mitra perusahaan JAAD tidak memperoleh upah melainkan bagi hasil. Kemudian berdasarkan Putusan MA No. 276L/Pdt.Sus/2013 dalam perkara antara perusahaan di bidang logistik dengan sopir, dinyatakan bahwa terdapat perintah dan pekerjaan. Sopir dalam hal ini tidak mencari barang yang harus diangkut melainkan ia hanya mengangkut barang/muatan dari perusahaan.

Berdasarkan putusan MA tersebut tampak adanya perbedaan antara bekerja sebagai pengemudi taksi dengan bermitra seperti pengemudi angkutan berbasis aplikasi *online*. Sementara itu dalam hubungan kemitraan perusahaan JAAD, pengemudi selaku mitra hanya melaksanakan pesanan dari pelanggan. Pelanggan hanya memanfaatkan aplikasi untuk memerintah mitra kerja perusahaan untuk menjalankan kerja. Artinya perintah kerja datang dari pelanggan melalui aplikasi *online* perusahaan dan mitra menjalankan perintah dan tidak mencari sendiri. Artinya ada unsur perintah dan unsur kerja yang pengupahannya berdasarkan jarak kerja tanpa memedulikan beratnya barang yang diangkut.

Kerja berbasis pada hubungan kemitraan pada dasarnya tetap mengikuti pola perintah kerja. Oleh karena itu penting untuk menelaah aspek yang terkait dengan unsur perintah dalam konteks kemitraan secara hukum. Unsur perintah dalam hubungan kerja yang diatur UU Ketenagakerjaan dan putusan MA menunjukkan adanya unsur bahwa perusahaan mengeluarkan perintah kerja kepada pekerja/buruh sehingga memiliki unsur kerja. Sementara itu hubungan kemitraan tidak memiliki unsur yang sama yang diatur oleh UU Ketenagakerjaan dan Putusan MA.

Dalam situasi tanpa perlindungan hukum yang kuat pihak pengemudi tetap menjalankan hubungan kemitraan sebagai pilihan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Berdasarkan hasil wawancara pilihan tersebut adalah keterpaksaan karena adanya tekanan kebutuhan ekonomi yang sulit untuk diperoleh. Akhirnya mau tidak mau mereka menerima perjanjian hubungan kemitraan yang ada, betapa pun mereka anggap tidak adil. Situasi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan JAAD mengambil kesempatan atas sulitnya pasar kerja untuk menggaet mitra di dalam konteks minimnya instrumen hukum yang tersedia.

Aspek perlindungan kepada pihak mitra yang berperan sebagai pengemudi hanya memperoleh perlindungan hukum yang minimal. Misalnya Perlindungan Keamanan dan Keselamatan dalam Pengangkutan Orang dijamin dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 yang mencakup sejumlah perlindungan yang mencakup pengaturan standar perlengkapan keamanan pengemudi dan penumpang (Pasal 4). Kemudian, keamanan dari kejahatan dimungkinkan dengan adanya alat *panic button* untuk situasi darurat (Pasal 5). Bahkan etika pengemudi pun juga diatur (Pasal 6) dan peraturan yang terkait dengan perlindungan masyarakat (Bab V Pasal 16 hingga 18).

Selain perlindungan keselamatan juga terdapat Perlindungan Pendapatan. Ada pun pengaturan rumusan terhadap biaya jasa yang pengaturannya terdapat dalam Bab III, Pasal 11 hingga Pasal 13. Kemudian pengaturan penetapan biaya jasa, pengaturannya terdapat pada Pasal 12 (2) yang mana pihak perusahaan JAAD wajib untuk melakukan pembicaraan bersama pemangku kepentingan terkait dengan biaya jasa. Perlindungan Pelaksanaan Kemitraan juga dijamin dalam Permenhub Pasal 18 No. 12 Tahun 2019 Bab IV, Pasal 14 dan Pasal 15 yang mengatur pembuatan SOP terkait dengan *suspend* dan putus mitra. Kemudian Pasal 14 (3) pihak perusahaan JAAD harus membuat SOP bersama pengemudi. Dalam hal ini secara hukum mitra berhak untuk berpartisipasi dalam penyusunan SOP Suspend dan PM. Dalam permenhub tersebut juga disebutkan bahwa penyusunan dan perubahan SOP secara sepihak akan melanggar pasal 35 ayat (1) UU No. 20 tahun 2008.

Lemahnya perlindungan hukum dalam pola hubungan kemitraan pada jasa angkutan berbasis aplikasi juga tampak bahwa pihak mitra tidak memiliki hak untuk mendirikan serikat kemitraan yang dapat berfungsi seperti halnya serikat pekerja dalam pola hubungan kerja. Artinya Pasal 14 (3) Permenhub No. 12 Tahun 2019, keterwakilan pihak mitra dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan SOP *suspend* dan PM tidak dapat diterapkan sepenuhnya. Dalam situasi itu maka semua keputusan ditentukan oleh pihak perusahaan. Meskipun hasil keputusan mengandung kecacatan hukum terhadap permenhub tersebut, tindakan preventif dan represif tidak lah diterapkan untuk memenuhi rasa keadilan bagi mitra yang berada pada pihak yang lemah. Aspek tersebut menunjukkan bahwa hubungan kemitraan mengondisikan relasi politik dalam pengambilan keputusan yang asimetris karena perusahaan menentukan secara sepihak, sehingga dalam konteks sosiologi hukum mitra menjadi pihak yang lemah.

B. Lemahnya Perlindungan Hukum dan Sosial Hubungan Kemitraan JAAD

Posisi pengemudi sebagai mitra dari perusahaan JAAD hanya mensyaratkan modal kerja berupa surat izin mengemudi, kendaraan berupa mobil atau sepeda motor berumur tidak lebih dari lima tahun pada saat mendaftarkan diri sebagai mitra. Pendidikan sama sekali tidak menjadi persyaratan untuk bermitra. Jika belum memiliki kendaraan bermotor maka pihak perusahaan menyediakan pengambilan kredit yang pembayarannya dipotong dari bagi hasil sebagai mitra. Peran perusahaan tersebut dianggap oleh mitra meringankan upaya mereka dalam memperoleh modal. Bagi mereka yang penting memperoleh kendaraan dan uang kontan setiap hari dan abai terhadap lemahnya perlindungan hukum. Selain itu juga bermitra dengan perusahaan JAAD dianggap sebagai penambah penghasilan di saat mencari kerja sulit diperoleh (Hasil olahan wawancara dengan pengemudi ojek *online*, 2 September 2022).

Sebagai mitra mereka memiliki hak untuk memilih perusahaan mana yang akan dijadikan mitra, bahkan dapat bermitra dengan lebih dari satu perusahaan dengan penggunaan aplikasi daring secara bergantian. Selaku mitra mereka juga memiliki kebebasan untuk menentukan kapan harus memulai dan menentukan jumlah jam kerja. Tawaran dari perusahaan adalah bekerja secara merdeka dan menjadi pimpinan atas dirinya sendiri. Tampaknya hal itulah yang membuat kaum muda yang belum memperoleh pekerjaan atau ingin menambah pekerjaan sambil bermitra dengan perusahaan angkutan berbasis aplikasi (Hasil olahan wawancara dengan pengemudi ojek *online*, 2 September, 2022).

Perkembangan teknologi virtual telah memfasilitasi pertumbuhan dari bisnis kolaboratif secara global (Inglese, 2019). Hal itu telah mendorong bangkitnya sektor ekonomi kolaboratif berbasis aplikasi daring yang merupakan tantangan baru di bidang hukum dan sosial. Tantangan tersebut berupa *disruption* (gangguan) secara hukum bagi pemerintah dan masyarakat. Secara sosiologis akan berakibat pada lemahnya perlindungan hukum kepada warganya. Kajian Dredge & Gyimóthy (2017) dan Albinsson & Perera (2018) mendiskusikan bangkitnya ekonomi berbagi dengan menganalisis fenomena bisnis ekonominya, namun tidak pada aspek hukum dan dampak sosialnya. Oleh karena itu penting untuk menganalisis dampak hukum dan sosial model ekonomi kemitraan seperti yang dijalankan oleh perusahaan JAAD terhadap prekariatisasi warga yang bermitra.

Masih terkait dengan perkembangan ekonomi mutakhir, kajian Huws (2014) menjelaskan fenomena ekonomi, budaya, dan politik yang berbeda dari beberapa dekade terakhir yang membentuk kondisi ekonomi kapitalis global berbasis teknologi komunikasi. Kajiannya membahas aspek teknologi informasi dan komunikasi yang maju telah membuka bidang baru akumulasi modal. Menurut Huws, akumulasi modal tersebut mencakup pada aspek budaya yang terekspresikan dalam privatisasi layanan publik, dan dalam komodifikasi sosialitas manusia melalui perangkat seluler dan jejaring sosial. Kecenderungan ini pada gilirannya disertai dengan restrukturisasi dramatis tentang pengaturan kerja. Restrukturisasi tersebut dalam praktiknya membuka jalan bagi kontradiksi baru dan bentuk-bentuk baru solidaritas dan perjuangan pekerja di seluruh dunia.

Standing (2009, 2011) memperkenalkan istilah *Precariat* sebagai kelompok pekerja yang hidup dalam situasi yang *precarious* (rentan dan tidak pasti) dalam sistem ekonomi neoliberal kekinian. Kajian sosiologis Standing menjelaskan bahwa kehidupan prekariat merupakan efek dari perkembangan ekonomi neoliberal kekinian. Standing mengusulkan pentingnya perjuangan melawan paternalisme dalam globalisasi ekonomi melalui respons egaliter yang diinginkan terhadap prekariatisasi yang disebabkan oleh globalisasi. Respons itu adalah strategi untuk membangun kewargaan kerja (*working citizen*).

Pandangan kritis itu menempatkan prinsip kewarganegaraan karena sebagai warga negara individu memiliki kedudukan yang egaliter atau setara. Argumen tersebut didasarkan pada hak atas keamanan sosial-ekonomi secara universal dalam arti tidak ada perbedaan kewargaan antara mereka yang menjadi pemilik usaha maupun yang bekerja atau bermitra untuknya. Pandangan ini dalam konteks Indonesia senada dengan prinsip dari konstitusi (UUD) yang memungkinkan setiap warganegara mengembangkan kemampuan dan pekerjaan mereka untuk memenuhi kesejahteraannya.

Kajian Standing (2009, 2011) juga mengeksplorasi adanya kecenderungan global berupa penghapusan bertahap dari undang-undang perburuhan dan reorientasi perundingan bersama menuju perjanjian kemitraan. Dalam hal, ini ia menyoroti pentingnya peningkatan hubungan antara kelompok pekerja dan warga negara serta antara pekerja dan pemilik modal. Lebih lanjut Standing mengembangkan analisisnya pada kebijakan neoliberal dan perubahan institusionalnya yang telah menghasilkan sejumlah besar orang dengan pengalaman yang cukup umum untuk disebut kelas baru.

Jumlah mereka yang menjadi prekariat semakin banyak di seluruh dunia. Mereka hidup dan bekerja dengan susah payah, biasanya dalam serangkaian pekerjaan jangka pendek, tanpa bantuan identitas pekerjaan yang stabil, tanpa perlindungan sosial yang stabil, atau bahkan ketiadaan perlindungan hukum yang relevan bagi kehidupan mereka. Mereka termasuk pekerja migran, tetapi juga penduduk setempat. Standing berpendapat bahwa perluasan kelas prekariat dapat menghasilkan ketidakstabilan baru dalam masyarakat. Dalam situasi yang tidak menguntungkan mereka dalam sistem kerja yang ada akan membuat semakin frustrasi dan berbahaya karena mereka tidak memiliki suara secara politik. Situasi itu dapat membuat mereka rentan terhadap provokasi ekstrem. Kasus kemarahan pengemudi JAAD secara masal telah banyak diberitakan di media di Indonesia (Edi, 2021; Prabowo, 2022; Wawan, 2020).

Kajian Standing (2009, 2011), Huws (2014), Dredge & Gyimóthy (2017), dan Albinsson & Perera (2018) penting untuk membantu mengurai fenomena jasa angkutan berbasis aplikasi *online* yang juga menjadi instrumen untuk mengakumulasi modal bagi para pemilik perusahaan dan efek terhadap mitra secara sosiologis. Sementara itu, kajian dokumen berupa produk Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri dalam kajian terdahulu menunjukkan adanya perlindungan hukum yang rendah yang penting untuk dianalisis aspek hukumnya. Kombinasi keduanya dalam kajian ini merupakan pendekatan sosiologi hukum untuk menganalisis masalah hubungan kemitraan pada jasa angkutan berbasis aplikasi *online*.

Kajian dengan pendekatan sosiologis penting untuk menjelaskan munculnya pengaturan kerja seperti hubungan kemitraan antara satu perusahaan dengan jutaan mitra sebagai strategi akumulasi modal. Sementara itu kajian hukum menganalisis efek yang ditimbulkan dari perlindungan hukum yang lemah. Hubungan kemitraan dalam Ekonomi Digital Global menunjukkan adanya situasi yang dapat kita kritik secara tajam dengan perspektif sosiologi hukum terhadap kondisi kontemporer kehidupan sosial manusia kekinian. Kajian ini mengajukan tesis bahwa hubungan kemitraan di era teknologi digital pada dasarnya telah melampaui gagasan model hubungan produksi berbasis informasi yang mengalir bebas melalui teknologi digital. Akibatnya sisi seperti perbudakan terselubung, prekariatisasi sosial, ekonomi, politik, dan hukum menjadikan warga negara kehilangan perlindungan hukum. Kajian ini menjelaskan bagaimana sistem ekonomi digital menjadi mekanisme eksploitasi dan kontrol yang mengakar pada inti kapitalisme mutakhir abad ke-21 yang perlu dibongkar tidak hanya melalui kerangka pandang hukum, tetapi juga sosiologi hukum. Sebagian besar kajian hukum tidak membahas lebih jauh posisi bahwa mitra perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* berada pada situasi yang rentan (*precarious*) secara ekonomi, politik, dan hukum sekaligus, karena nyaris tanpa perlindungan.

C. Prekariatisasi Hukum dan Sosial: Efek Sosiologi Hukum Hubungan Kemitraan

Kehadiran perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* secara ketenagakerjaan memang telah menyediakan adanya alternatif penghasilan di saat situasi untuk memperoleh pekerjaan bukanlah hal yang mudah. Dalam situasi tersebut, mereka yang berkeinginan untuk memperoleh penghasilan bersikap pragmatis untuk bermitra dengan berbagai kondisi instrumen hukum yang belum dapat melindungi mereka. Lebih dari itu, situasi kelangkaan dan persaingan di pasar kerja yang berat membuat mereka mau tidak mau bermitra dengan perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* agar memperoleh penghasilan paling tidak sementara waktu. Hal itu membuat mereka yang bermitra memiliki potensi untuk menjadi *precariat* seperti dalam argumen Standing (2009, 2011).

Sejumlah karakteristik yang diargumenkan oleh Standing (2011) sebagai kelas *precariat* menyerupai kondisi mitra dari perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online*. Hal itu dapat dilihat dari hubungan khas dari proses produksi berupa kontrak kerja fleksibel. Selain itu bekerja sebagai pekerja lepas, bekerja paruh waktu, sebagai perantara jasa. Kondisi mereka berpenghasilan secara tidak stabil dan dianggap pekerjaan yang kurang aman secara ekonomi; tidak ada dianggap sebagai pekerjaan yang bisa mereka berikan untuk hidup mereka. Upah dari kerja mereka tidak dapat dikategorikan sebagai teremunerasi karena tidak mengikuti standar Upah Minimum Regional.

Precariat mengalami eksploitasi dalam hubungan untuk menghasilkan uang dalam situasi persaingan pasar tenaga kerja yang berat. Dalam bekerja, mereka tidak menggunakan kualifikasi pendidikan untuk pekerjaan yang mereka miliki. Karakteristik lain dari kondisi kaum *precariat* adalah hubungan yang membuat mereka sangat bergantung pada upah uang, tanpa tunjangan non upah, tanpa pensiun, tanpa cuti

berbayar, tanpa kompensasi jika mengalami pemutusan kerja, tanpa cakupan medis [Standing \(2011\)](#). Situasi tersebut menyerupai kondisi para mitra dari perusahaan JAAD.

Precariat merupakan istilah baru yang dicetuskan oleh [Standing \(2011\)](#) untuk mengidentifikasi kelas sosial yang terbentuk dari orang-orang yang menderita kerentanan kerja, dalam arti kerja tanpa ada kepastian atau keamanan yang memengaruhi kesejahteraan material atau psikologis kelas tersebut. *Precariat* tidak seperti kelas pekerja industri proletariat di abad ke-20 yang tidak memiliki alat produksi mereka sendiri dan karenanya menjual tenaga mereka untuk hidup. Kaum *precariat* hanya terlibat sebagian dalam kerja dan harus melakukan kegiatan ekstensif tanpa upah yang jelas secara hukum kecuali bagi hasil. Mereka menjalankan kerja yang rentan karena akses ke pekerjaan dan penghasilan yang layak semakin sulit mereka dapatkan.

Menurut [Standing \(2011\)](#) *precariat* memiliki tiga dimensi. **Pertama**, mereka menghadapi pola kerja yang khas dengan kerentanan, karena mereka dibiasakan dengan kehidupan kerja yang tidak stabil dan tidak aman. Kasualisasi kerja, sementara, kerja panggilan, kerja berbasis aplikasi, dan sebagainya yang semakin menyebar luas. Lebih penting lagi, mereka tidak memiliki identitas atau narasi pekerjaan untuk diberikan kepada kehidupan mereka, atau kehidupan organisasi mana pun. Mereka harus melakukan banyak “kerja-untuk-kerja” sehingga keberadaan mereka sering kali tidak dihitung dalam statistik kependudukan atau retorika politik. Biasanya mereka memperoleh pekerjaan tersebut tidak atas dasar pendidikan atau kualifikasi akademik mereka, dan memiliki mobilitas rendah ke atas. Akibatnya semua ini menciptakan rasa frustrasi, rasa tidak aman dan stres.

Kedua, *precariat* memiliki pendapatan sosial yang khas dalam arti harus bergantung hampir sepenuhnya pada pengupahan dari hasil kerja. Mereka tidak memperoleh tunjangan non upah yang bahkan pada masa industrialisasi awal abad ke-20 diperoleh kaum proletar, seperti liburan yang dibayar perusahaan, cuti kesehatan dan prospek pensiun yang berarti bagi masa depan mereka. *Precariat* bahkan harus mengeluarkan modal untuk bekerja tanpa gaji yang pasti. Secara sosiologis hal ini dapat berakibat pada berkembangnya ketimpangan sosial ekonomi yang melebihi apa yang ditunjukkan statistik pendapatan. Upah riil mereka biasanya mengalami kemandekan atau bahkan jatuh, dan menjadi lebih tidak stabil. Artinya semakin banyak ketidakpastian yang tidak dapat mereka asuransikan untuk jaminan kesejahteraan. Ini mengarah pada aspek penting dalam kehidupan seperti terpuruk secara sosial dan ekonomi yang dapat meresahkan.

Ketiga adalah hubungan khusus dengan negara. *Precariat* kehilangan hak kewarganegaraan. Mereka sering kali tidak menyadari hingga berada pada titik membutuhkan perlindungan hukum. Prekariatisasi yang terjadi pada pekerja migran menghilangkan hak-hak budaya, sipil, sosial, ekonomi dan politik. Mereka merasa dikucilkan dari komunitas yang akan memberikan identitas dan solidaritas; mereka tidak dapat memperoleh proses hukum jika pihak yang berwenang tempat ia bekerja menolak pembagian keuntungan mereka. Bahkan mereka tidak dapat mempraktikkan apa yang layak untuk hidupnya, dan tidak mampu melihat dalam spektrum politik yang mewakili kepentingan dan kebutuhan mereka.

Berdasarkan pengertian *precariat* tersebut maka prekariatisasi di dalam konteks hukum dapat didefinisikan sebagai proses perentanan karena adanya ketidakpastian akan perlindungan hukum bagi warganegara yang bekerja berdasarkan hubungan kemitraan yang tidak memiliki kepastian sosial, ekonomi, budaya, dan politik. Definisi ini merupakan pengembangan dari dimensi ketiga *precariat* dari Standing (2011). Kajian ini menunjukkan bahwa hubungan kemitraan dalam jasa angkutan dengan menggunakan aplikasi *online* mengalami kerentanan dan perentanan hukum.

Secara teknologi layanan JAAD bertujuan untuk mempermudah aktivitas manusia seperti dalam pandangan Huws (2014). Meskipun demikian, kemudahan justru tidak terjadi dibidang hukum bagi mitra perusahaan melainkan lebih kepada pemilik perusahaan JAAD. Kemudahan bagi pihak perusahaan untuk menjalankan praktik hubungan kemitraan tidaklah perlu didasarkan pada UU No. 13/2003 melainkan dapat menggunakan Perjanjian kemitraan dalam Pasal 1313 KUHPerduta. Pada dasarnya Pasal tersebut mengatur perjanjian antara seseorang atau satu pihak yang berjanji kepada seorang atau pihak lain untuk melaksanakan suatu hal.

Persyaratan yang harus dipenuhi secara sah mengikut Pasal 1320 KUHPerduta mencakup 4 aspek yaitu: (1) sepakat para pihak; (2) kecakapan berbuat menurut hukum; (3) objek harus jelas; dan (4) kausa yang diperbolehkan (halal). Kemudian secara khusus pengaturan hubungan kemitraan ada pada Pasal 1618 dan Pasal 1652 KUHPerduta (terkait persekutuan perdata). Menurut Pasal 1618 KUHPerduta, persekutuan perdata merupakan:

“suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu (inbreng) dalam persekutuan dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya.”

(KUHPerduta, Pasal 1618).

Prinsip hukum inilah yang digunakan oleh semua perusahaan JAAD bahwa pihak perusahaan tunduk pada prinsip perjanjian untuk mendirikan perusahaan sesuai dengan perjanjian konsensual. Perjanjian dianggap terjadi karena telah ada persetujuan kehendak dari pihak. Artinya, kesepakatan kata dari para sekutu untuk mendirikan perusahaan walau pun belum ada transaksi untuk memasukkan aset non tunai, perusahaan dianggap telah ada. Kondisi hukum tersebut mempermudah perusahaan untuk mengakumulasi modal melalui pendirian perusahaan berbasis kemitraan dengan instrumen aplikasi *online* dalam konteks kapitalisme global, meskipun instrumen hukum belum memadai untuk melindungi mitra yang cenderung lemah.

Undang-undang yang tidak mensyaratkan cara pendirian perusahaan telah mengakibatkan terjadinya perjanjian berbasis kemitraan dengan perusahaan dalam bentuk bebas. Dalam praktiknya, hal itu sering kali diwujudkan dalam bentuk perjanjian berdasarkan akta otentik ataupun akta di bawah tangan. Bahkan secara hukum tidak ada ketentuan bagi perusahaan yang mengharuskan pendaftaran dan pengumuman. Kondisi tersebut tampak jelas lebih berpihak kepada perusahaan daripada kepada mitra.

Celah hukum inilah yang menjadi kesempatan bagi munculnya perusahaan JAAD dalam mengakumulasi modal melalui mitranya yang tidak terlindungi oleh UU No. 13/2003 dalam arti tidak dilindungi dasar penghasilan yang mereka peroleh karena tidak

menggunakan ketentuan Upah Minimum. Situasi ini telah mengondisikan mereka mengalami prekariatisasi ekonomi karena tidak memiliki kepastian upah apakah pada akhirnya nanti dapat memberikan kesejahteraan atau tidak.

Dokumen hukum seperti Pasal 15 Permenhub No. 12 Tahun 2019 cenderung memfasilitasi terjadinya kesepakatan hubungan kemitraan sesuai dengan isinya seperti 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. (Permenhub No. 12Tahun 2019)

Atas dasar dokumen hukum di atas tampak bahwa hubungan kemitraan merupakan dasar kesepakatan antara pengemudi selaku mitra dengan perusahaan JAAD. Secara komparatif, Pasal 1 Angka 13 UU No. 20/2008 menunjukkan pengertian kemitraan sebagai berikut:

"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."

(UU No. 20 Tahun 2008)

Sementara itu arti dari perjanjian kerja berdasarkan UU 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."

(Pasal 1 Angka 14UUNo. 13 Tahun 2003)

Lebih lanjut, dari perjanjian kerja tersebut kemudian terdapat pengaturan yang berbunyi sebagai berikut:

"Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah."

(Pasal 1Angka15UU No. 13Tahun 2003)

Berdasarkan dua dasar hukum tersebut jelas bahwa hubungan kemitraan dengan hubungan kerja memiliki perbedaan yang mendasar. Artinya, untuk memahami pola hubungan kemitraan diperlukan UU yang terkait dengan UMKM yaitu Pasal 35 Ayat (3) dan Ayat (5) PP Np. 7.2021 tentang kemitraan.

Definisi kemitraan secara hukum haruslah mengikuti logika isi hukum UU No. 20/2008 terkait dengan aspek permodalan UMKM, yaitu jumlah aset paling tinggi sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) dan jumlah omzet paling besar Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Sementara itu perusahaan JAAD memiliki aset rata-rata di atas 100 triliun rupiah. Misalnya, untuk aset Gojek Rp151,123 triliun per Maret 2022; Maxim memperoleh pendanaan pada tahun 2015 senilai US\$750 juta dan yang lainnya

diperkirakan juga mencapai triliunan rupiah. Artinya, Perusahaan JAAD bukanlah UMKM namun memanfaatkan sebagian UU untuk UMKM.

Bentuk-bentuk kemitraan diatur dalam UU No. 20 Tahun 2008 Pasal 26 seperti kemitraan yang berbasis pada bagi hasil, kerja sama operasional, usaha patungan (*joint venture*), dan penyumberluaran (*outsourcing*). Berdasarkan pasal tersebut, hubungan kemitraan antara pengemudi selaku mitra dengan perusahaan JAAD diletakkan pada pola "bagi hasil" dari pekerjaan yang dijalankan oleh mitra melalui perusahaan sebagai penyedia aplikasi. Dalam hal upah hubungan kemitraan UMKM tetap mengikuti UU No.13/2003 sehingga memiliki upah yang mengikuti UMR. Sementara itu pengemudi sebagai pelayan jasa angkut tidak memperoleh upah dari perusahaan, melainkan dari pengguna melalui aplikasi milik perusahaan sebagai penampung uang. Dalam hubungan ini upah dari pengguna layanan dibagi hasilnya, 80% untuk pengemudi dan 20% untuk perusahaan. Berdasarkan kondisi yang ada pengupahan yang terjadi adalah merupakan fungsi dari hubungan kerja sama bagi hasil.

Pemerintah Indonesia juga mengeluarkan aturan kerja sama bagi hasil dan kemitraan melalui PP No. 7/2021 Pasal 113 yang berbunyi:

- 1) Dalam pola kemitraan bagi hasil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1006 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. (PP No. 7 Tahun 2021, pasal 113)

Berdasarkan isi normatifnya, tampak bahwa pengemudi selaku mitra merupakan pelaksana atas usaha yang dimiliki oleh usaha besar aplikasi *online* bukan UMKM. Dalam teknis pelaksanaan kegiatan transaksional yang terjadi antara pelanggan dengan mitra merupakan hak perusahaan JAAD. Pengemudi sebagai mitra harus menyediakan modal berupa tenaga, alat komunikasi seluler beserta pulsa, kendaraan roda dua atau empat, dan bahan bakar. Dengan modal tersebut mitra perusahaan JAAD memperoleh hak bagi hasil sebesar 20:80.

Kondisi di atas, pihak mitra tampak bahwa kehidupannya mengalami prekariatasi secara ekonomi, sosial, dan hukum karena tidak memperoleh perlindungan hukum secara memadai. Lebih lanjut, jika dilihat dalam konteks Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena mitra tidaklah sepenuhnya terlindungi oleh aturan hukum tersebut. Banyak mitra yang melayani pelanggan untuk membawa barang yang melampaui ukuran kendaraan yang dapat membahayakan mitra dalam ruang lalu

lintas jalan raya. Situasi ini telah mengakibatkan munculnya kerentanan dalam segala aspek pada pihak mitra, sementara itu pihak perusahaan terus mengakumulasi milyaran rupiah dari bagi hasil.

Simpulan

Kajian ini menunjukkan bahwa bermitra dengan perusahaan JAAD menjadikan mereka yang berpendidikan rendah memperoleh penghasilan di saat situasi sulit untuk memperoleh pekerjaan apakah untuk pekerjaan utama maupun sampingan. Namun demikian sebagai mitra JAAD merasakan bahwa perlindungan hukum dari perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* berada pada situasi yang lemah, dirugikan, tereksplorasi, dan menjadikan mitra rentan secara sosial-ekonomi, hukum, dan politik sekaligus. Dalam kondisi mitra JAAD yang prekariat secara hukum dan sosial sehingga mudah frustrasi. Dalam situasi prekariat, Standing mempertimbangkan satu cara menuju masyarakat baru yang lebih baik yaitu pentingnya upah dasar tanpa syarat untuk semua orang, yang disumbangkan oleh negara, yang dapat diisi ulang melalui pekerjaan. Buku Standing ini menunjukkan keprihatinan dengan meningkatnya masalah ketidakamanan pekerjaan dan *civic disengagement* (keterputusan hubungan kewargaan) yang relevan dengan kajian dalam artikel ini untuk menjelaskan bahwa prekariat tidak hanya secara sosial dan ekonomi namun juga pada aspek hukum.

Mitra menyepakati pola hubungan kemitraan bukan karena mereka menyadari aspek hukum yang akan melindunginya namun merupakan keterpaksaan akan kebutuhan ekonomi sehingga pola apa pun itu akan mereka terima selama menghasilkan uang. Kesadaran kerja seperti ini membuat mereka terkondisikan untuk abai terhadap masalah hukum. Di lain pihak perusahaan memanfaatkan situasi tersebut untuk mengakumulasi keuntungan ekonomi. Secara sosiologi hukum situasi tersebut menunjukkan adanya gejala yang mengarah pada *precarization* (perentanan) tidak hanya dibidang sosial, ekonomi, politik, namun juga hukum yang tidak berkeadilan dan tidak berperikemanusiaan. Lebih dari itu mitra pada akhirnya menormalisasi hubungan kemitraan yang rendah perlindungan hukumnya. Ini artinya kesadaran akan pentingnya hukum cenderung terabaikan dan posisi mereka sebagai warga negara mengalami peminggiran secara sistematis dari hukum negara yang semestinya melindungi mereka.

Hal itu tentunya bertentangan dengan sumber dari segala sumber hukum, yaitu Pancasila, khususnya sila kedua yaitu: "Kemanusiaan yang Adil dan Beradab" dan sila kelima yaitu: "Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia". Selain itu pola hubungan kemitraan pada perusahaan JAAD juga bertentangan dengan UUD sebab amanah dari Pasal 27 ayat (2) menyatakan bahwa: "Setiap Warga Negara Indonesia berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan". Pada tingkat UU juga bertentangan dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial Pasal 1 ayat 1.

Pola untuk memperoleh penghasilan dengan hubungan kemitraan yang masih minim perlindungan hukum secara jelas bertentangan Pancasila, UUD, dan UU No. 11/2009 akibatnya posisi mitra perusahaan JAAD lemah, tidak berdaya, tereksplorasi, rentan,

terugikan dan terpuruk kesejahteraannya dan tidak memperoleh perlindungan hukum secara berkeadilan. Artinya mitra tersebut sebagai warga negara Indonesia mengalami marginalisasi terhadap hak asasi mereka secara hukum. Sebagai warga negara semestinya mereka memperoleh perlindungan hukum dari negara tanpa diskriminasi. Pembiaran beroperasinya perusahaan JAAD secara hukum dan sosial telah mendiskriminasi mitra yang sedang memerlukan penghasilan dan terpaksa mengambil pola hubungan kemitraan. Di sisi lain pemerintah memberikan keleluasaan hukum bagi perusahaan JAAD selagi instrumen hukum belum disiapkan untuk mengakumulasi modal ekonomi semaksimal mungkin.

Daftar Pustaka

- Albinsson, P. A., & Perera, B. Y. (2018). *The Rise of the Sharing Economy: Exploring the Challenges and Opportunities of Collaborative Consumption*. Preager.
- Dredge, D., & Gyimóthy, S. (2017). *Collaborative Economy and Tourism: Perspectives, Politics, Policies and Prospects*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-51799-5>
- Edi, P. (2021). *Ratusan Ojol Serbu Warung "Mie Gacoan" Gara-gara Pesanan*. Merdeka. <https://www.merdeka.com/peristiwa/ratusan-ojol-serbu-warung-mie-gacoan-gara-gara-pesanan.html>
- Haerani, R. (2021). Perjanjian Kemitraan antara PT. Gojek Indonesia dengan Driver Transportasi Berbasis Teknologi di Pulau Lombok (Study di Pulau Lombok). *Jurnal Res Justitia: Jurnal Ilmu Hukum*, 1(2), 157–167. <https://doi.org/https://doi.org/10.46306/rj.v1i2.10>
- Halilintarsyah, O. (2021). Ojek Online, Pekerja atau Mitra? *Jurnal Persaingan Usaha*, 2, 64–74. <https://doi.org/10.55869/kppu.v2i.24>
- Handayati, N., Taslim, G. L., & Suryaagust, S. (2020). Pengangkutan Online Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. *Lex Journal: Kajian Hukum & Keadilan*, 3(2). <https://doi.org/10.25139/lex.v3i2.2187>
- Huws, U. (2014). *Labor in the Global Digital Economy: The Cybertariat Comes of Age*. Monthly Review Press.
- Inglese, M. (2019). *Regulating the Collaborative Economy in the European Union Digital Single Market*. Springer.
- Keban, Y. T., Hernawan, A., & Novianto, A. (2021). *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1313, 1320, 1338.*
- Kondisi Kerja Ojol dan Sengkarut Hubungan Kemitraan dalam Ekonomi Gig di Indonesia.* (2021). IGPA. <https://igpa.map.ugm.ac.id/2021/10/01/kondisi-kerja-ojol-dan-sengkarut-hubungan-kemitraan-dalam-ekonomi-gig-di-indonesia/>

- Mawanda, M. K., & Muhshi, A. (2019). Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia. *Lentera Hukum*, 6(1), 33. <https://doi.org/10.19184/ejlh.v6i1.9203>
- Muhammad, R. B. (2022). Perlindungan Hukum Taksi Online di Ibukota Jakarta Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (*J-PSH*) *Jurnal Pendidikan Sosiologi Dan Humaniora*, 13(2), 302–313.
- Mundayat, A. A. (2021). Menuju Tafsir Reflektif Kritis, Kajian Antropologi-Sosiologi. Impluse. <https://theconversation.com/riset-empat-alasan-kemitraan-gojek-grab-hingga-maxim-merugikan-para-ojol-159832>
- Nasution, J. (2008). *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Mandar Maju.
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (2021). *Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim Merugikan para Ojol*. The Conversation.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*, (2019).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan*, (2019).
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan, dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah*, (2021).
- Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik*, (2012).
- Prabowo, R. S. (2022). Balas Dendam Keroyok Tukang Parkir hingga Tewas, 4 Driver Ojek Online di Semarang Jadi Tersangka. Suara Jawa Tengah. <https://jateng.suara.com/read/2022/09/27/194102/balas-dendam-keroyok-tukang-parkir-hingga-tewas-4-driver-ojek-online-di-semarang-jadi-tersangka>
- Prananda, R. R., & 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), 135–162. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v2i2.6139>
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 276K/Pdt.Sus/2013*, (2013).
- Putusan Mahkamah Agung Nomor 841K/Pdt.Sus/2009*, (2009).
- Rachman, A. I. (2018). Perlindungan Hukum dengan Hak-Hak Pekerja di PT Grab Semarang. *Jurnal Daulat Hukum*, 1(1). <https://doi.org/10.30659/jdh.v1i1.2637>
- Sonhaji, S. (2018). Aspek Hukum Layanan Ojek Online Perspektif Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. *Administrative Law and Governance Journal*, 1(4), 371–385. <https://doi.org/10.14710/alj.v1i4.371-385>
- Standing, G. (2009). *Work after Globalization: Building Occupational Citizenship*. Elgar.
- Standing, G. (2011). *The Precariat: The New Dangerous Class*. Bloomsbury.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, (1945).
<https://www.mkri.id/public/content/infoumum/regulation/pdf/UUD45%20ASLI.pdf>

Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, (2008).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, (2003).

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, (2016).

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, (2008).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, (2009).

Wawan, J. H. (2020). *Massa Ojol Ribut dengan Kelompok Debt Collector di Sleman*. Detik News.
<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-4926895/massa-ojol-ribut-dengan-kelompok-debt-collector-di-sleman>