



JIHP:
Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik

E-ISSN: 2747-1993
P-ISSN: 2747-2000

<https://dinastirev.org/JIHP> ✉ dinasti.info@gmail.com ☎ +62 811 7404 455

DOI: <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i4>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Platform Layanan Transportasi Online Sebagai Modalitas Regulatif Para Pengemudi Online

Nurangga Firmanditya¹

¹ Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, Indonesia, n.firmanditya@gmail.com

Corresponding Author: n.firmanditya@gmail.com

Abstract: Online drivers have a greater degree of flexibility and autonomy when compared to conventional workers. However, in practice, the freedom they should have from these two aspects is often limited by the configuration of the digital system that creates their work ecosystem. Both the architecture of the platform and the values it promotes are natural products of the organisation of the digital system, so its construction should not be exclusively in the hands of its architects. Using pathetic dot theory as its main analytical knife, this paper seeks to illustrate how platform owners apply certain configurations to their digital systems and ultimately create pseudo-standards that online drivers need to meet for the sake of their work sustainability.

Keywords: Online drivers, Pathetic dot theory, Law and Technology.

Abstrak: Para pengemudi *online* dalam bekerja memiliki fleksibilitas dan otonomi dalam porsi yang lebih besar ketika dibandingkan dengan pekerja konvensional. Namun begitu pada praktiknya, kebebasan yang seharusnya mereka miliki dari keberadaan dua aspek tersebut justru sering kali dibatasi oleh konfigurasi yang ada di dalam sistem digital yang menciptakan ekosistem kerja mereka. Bahwa baik arsitektur platform maupun nilai-nilai yang diusungnya merupakan produk alami dari penyelenggaraan sistem digital, sehingga konstruksinya selayaknya tidak berada secara eksklusif di tangan para arsiteknya. Menggunakan teori *pathetic dot* sebagai pisau analisis utamanya, karya tulis ini berusaha untuk menggambarkan bagaimana pemilik platform menerapkan konfigurasi tertentu pada sistem digital mereka dan pada akhirnya menimbulkan standar-standar semu yang menjadi tolak ukur perlu dipenuhi oleh para pengemudi *online* demi keberlangsungan kerja mereka.

Kata kunci: Pengemudi *online*, *Pathetic dot theory*, Hukum dan Teknologi.

PENDAHULUAN

Proses bisnis tradisional pada umumnya membutuhkan adanya kepemilikan sejumlah aset produksi sebagai prasyarat penunjang kegiatan bisnis pelakunya. Hal ini meliputi sarana prasarana seperti fasilitas tempat, mesin-mesin, dan perlengkapan kerja, hingga termasuk para pekerja yang melakukan aktivitas produksi itu sendiri. Dalam industri transportasi hal-hal ini bisa meliputi bangunan kantor, garasi, serta kendaraan yang digunakan dan para pengemudi

yang mengoperasikannya. Kebutuhan yang demikian berubah ketika model bisnis yang menerapkan *sharing economy* bermunculan. Kepemilikan aset kini bisa berada di tangan sejumlah pelaku usaha yang saling berbagi aset dalam upaya mereka meningkatkan efisiensi dan keberlanjutan proses bisnis mereka. Contohnya dapat diamati ketika seseorang memesan makanan melalui platform digital. Dari makanan tersebut dipesan hingga sampai ke depan pintu rumahnya, setidaknya terdapat 3 pelaku usaha yang berbagi aset: pemilik restoran, pemilik platform, dan pengemudi *online* yang di samping mengantarkan pesanan juga berperan sebagai pemilik aset kendaraan.

Model bisnis *sharing economy* semacam ini dapat terjadi berkat penerapan sistem teknologi informasi dan komunikasi yang membentuk hubungan antara pihak-pihak yang terlibat tersebut. Sistem tersebut menetapkan peran dan penggunaan aset dari para pelaku usaha yang terlibat, seakan mereka berada pada suatu organisasi yang sama. Proses organisasi sendiri dapat dianggap sebagai sebuah teknologi informasi dan komunikasi ketika keberadaannya berperan dalam mempertemukan sejumlah individu untuk bekerja dan mencapai tujuan bersama, memangkas batasan rasional dan kognitif yang pada umumnya membatasi interaksi mereka. Di satu sisi, organisasi dapat berfungsi di ranah pemrosesan informasi dan pembuatan keputusan, sementara di sisi lain, terobosan digital dalam teknologi informasi dan komunikasi (e.g. penerapannya dalam layanan transportasi *online*) berfungsi pada ranah perubahan bentuknya.

Sedikitnya jumlah aset, ditambah dengan alur birokratis yang lebih pendek, memberikan keuntungan bagi pemilik platform digital dalam bentuk modal yang lebih kecil dan ketersediaan tenaga kerja yang lebih besar. Kanal-kanal relasi yang terbangun antar pelaku usaha dan membentuk jaringan dalam *sharing economy* mendorong tidak hanya pertumbuhan pesat platform digital itu sendiri namun juga potensinya dalam mendominasi pasar. Ketika sebuah monopoli dalam suatu bentuk tertentu dapat diraih, maka pemilik platform digital dapat mendikte segala tata cara bertransaksi yang ada di dalam ekosistem kerja yang diciptakannya. Meski hal ini baik bagi pemilik platform, namun terdapat pihak-pihak tertentu yang harus menanggung dampak buruk dari penerapan sistem dalam platform yang mereka implementasikan.

Salah satunya, yang mana sekaligus akan menjadi obyek bahasan utama tulisan ini, merupakan para pengemudi *online*. Umumnya, dalam bekerja di sebuah platform transportasi *online*, mereka terikat oleh perjanjian tanpa nama yang menempatkan diri mereka sebagai mitra. Meski bekerja sebagai mitra, namun karena sistem digital yang menjadi landasan ekosistem kerja ada di tangan pemiliknya, maka para pengemudi *online* tidak banyak memiliki andil terkait bagaimana kebijakan-kebijakan berikut dengan konfigurasi algoritma sistem diterapkan. Hal ini menyebabkan praktik kerja yang kurang akomodatif terhadap kesejahteraan mereka seperti mulai dari bagaimana sistem pembagian pesanan yang mereka anggap tidak adil, hingga kurang adaptifnya sistem terhadap situasi darurat e.g. pandemi. Bahkan batasan-batasan yang diterapkan oleh sistem cenderung memangkas aspek fleksibilitas yang dimiliki oleh pekerjaan pengemudi *online*, sehingga praktik eksploitasi sering ditemui.

Ada banyak karya tulis ilmiah yang telah lebih dulu melakukan pembahasan terkait pengemudi *online* berikut dengan berbagai permasalahan yang mereka hadapi. Mulai dari memandang pekerja *gig* dalam platform digital secara umum, hingga yang mengerucut ke pengemudi *online* mengenai permasalahan status mitra yang dilabelkan kepada para mereka beserta perlindungan hukum yang tersedia maupun karakteristik dari pekerjaan mereka yang dilingkupi ketidakpastian.

Tulisan ini hendak membahas topik mengenai pengemudi *online* yang berbeda dari karya-karya sebelumnya dengan, *pertama*, memulai pembahasan dengan bertolak dari karakteristik utama pekerjaan pengemudi *online* (yaitu fleksibilitas dan otonomi). Keduanya merupakan karakteristik utama dari pekerjaan para pengemudi *online* ketika disandingkan

dengan milik mereka yang bekerja pada perusahaan swasta melalui hubungan kerja tradisional. *Kedua*, karya tulis ini akan menjabarkan bagaimana kedua karakteristik utama tersebut, ketika diterapkan dalam sistem platform yang dibangun sedemikian rupa oleh pemiliknya, justru menjadi aspek yang mendorong para pengemudi *online* untuk masuk ke dalam lingkungan kerja yang buruk. Hal ini tentu saja ditambah dengan kurangnya peran dari institusi negara dalam menerbitkan maupun menegakkan regulasi terkait jenis pekerjaan yang sulit diletakkan ke dalam definisi umum golongan pekerja.

Bangunan argumen dalam tulisan ini akan dibentuk dengan banyak merujuk pada teori *pathetic dot* yang digagas oleh Lawrence Lessig. Bahwa dalam segala aspek kehidupannya, manusia tidak dapat lepas dari 4 (empat) modalitas regulatif yang selalu hadir yaitu hukum, norma, pasar, dan arsitektur. Tulisan ini akan menitikberatkan pembahasannya pada yang keempat, yaitu arsitektur. Dalam kasus ini, lebih khususnya, arsitektur dari platform digital yang berperan dalam memberikan batasan terhadap fleksibilitas dan otonomi para pengemudi *online*.

METODE

Karya tulis ini menerapkan konsepsi dalam teori *pathetic dot* yang digagas oleh Lawrence Lessig untuk menggambarkan batasan-batasan yang membentuk standar perilaku tertentu di kalangan para pengemudi *online*. Bahwa meskipun pengemudi *online* memiliki fleksibilitas dan otonomi tertentu, terdapat modalitas-modalitas regulatif yang, di samping dapat membatasi penerapan keduanya, juga turut dapat mengubah kedua karakteristik tersebut menjadi dorongan bagi para pengemudi *online* untuk bekerja dalam kondisi yang buruk. Teori tersebut digunakan sebagai pisau analisis demi memperoleh konstruksi berpikir terhadap aspek regulatif yang tidak terbatas di ranah aturan negara, mengingat di lapangan, hukum negara tidak secara eksklusif mengatur perilaku subjeknya, melainkan berbagi ruang dengan modalitas lain seperti norma, pasar, dan (yang akan menjadi fokus tulisan ini) arsitektur.

Penelitian kecil yang mendasari tulisan ini menerapkan *desk study*. Data yang digunakan sebagai dasar argumen diperoleh melalui kanal-kanal jurnal ilmiah dan situs resmi organisasi yang relevan. Selain itu portal berita yang kredibel juga akan disertakan dalam rangka memberikan gambaran atas realitas yang terjadi di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Layanan transportasi *online* yang hadir dan beroperasi dengan menerapkan platform transportasi digital di Indonesia dalam dekade belakangan ini merupakan sebetulnya bentuk disrupsi yang melanda industri layanan transportasi. Sebagai suatu konsep, disrupsi sendiri merupakan hasil gagasan dari Clayton Magleby Christensen, seorang akademisi dan konsultan bisnis dari Amerika Serikat. Singkatnya, konsep disrupsi dapat diartikan sebagai suatu inovasi yang kedatangannya diiringi dengan tata cara baru yang hadir dan mengesampingkan tata cara yang lama. Meski cakupannya luas, namun konsep disrupsi sering kali merujuk pada dampak penerapan teknologi digital ke dalam suatu aktivitas bisnis dan dengan kehadirannya tersebut membawa hal baru yang lebih efisien.

Disrupsi berbasis teknologi digital dapat dipandang sebagai hal yang positif dikarenakan karakteristik kreatifnya. Kehadirannya membawa manfaat dalam bentuk terciptanya proses bisnis yang lebih efisien dan bersamaan dengan itu tarif layanan dan barang yang lebih murah. Meskipun begitu, kehadirannya tidak tanpa dampak negatif, karena karakteristiknya yang transformatif memiliki potensi dalam memberikan pengaruh tertentu yang mengganggu atau mengobrak-abrik tatanan yang sudah ada terlebih dahulu. Lebih jauh lagi, hal tersebut turut menyaratkan upaya adaptasi tertentu dari mereka-mereka yang bukan merupakan inisiator disrupsi. Mereka bisa memilih untuk mengubah kaidah-kaidah rutin mereka dan beradaptasi,

atau tetap mengukuhkan diri di tengah keberadaan dirupsi dan menghadapi risiko untuk tersingkir.

Kaidah-kaidah lama yang disinggung di atas bisa diasosiasikan, di antaranya, pada bagaimana bisnis layanan transportasi diselenggarakan secara tradisional. Satu aspek utamanya yaitu menyaratkan si pelaku usaha untuk memiliki sejumlah aset tertentu sebagai prakondisinya. Sebelum menjalankan bisnisnya, seorang pelaku usaha layanan transportasi harus memiliki aset tertentu yang dibutuhkan untuk melakukan aktivitas produktifnya seperti kendaraan bermotor, fasilitas pelatihan, bengkel, serta para tenaga kerja pengemudi. Namun dengan membangun platform digital yang menerapkan *sharing economy*, maka aset-aset tersebut tidak perlu dimilikinya sendiri. Kepemilikan aset bisa berada pada pihak-pihak tertentu, pada entitas berbeda, namun satu sama lain terhubung dalam suatu jaringan dan saling berbagi. Keberadaan dari kendaraan bermotor untuk mengangkut penumpang atau mengantar barang yang tadinya perlu dimiliki oleh perusahaan kini, melalui platform transportasi digital, kepemilikannya bisa berada pada si pekerja yang mengemudikannya. Aktivitas transportasi yang tadinya menggunakan kendaraan milik perusahaan kini tidak lagi demikian berkat kebanyakan dari pengemudi *online* dalam bekerja menggunakan kendaraan pribadi mereka masing-masing. Dengan begini, modal yang diperlukan perusahaan untuk memulai dan menjalankan suatu bisnis menjadi lebih ringan, sehingga bisa berujung pada penentuan tarif layanan yang lebih terjangkau.

Seperti yang telah dibahas pada bagian sebelumnya, suatu dampak yang hadir ketika dirupsi dibawa ke dalam suatu industri oleh seorang pelaku usaha adalah munculnya dorongan untuk melakukan adaptasi. Hal ini dapat terjadi di dalam tubuh perusahaan pelaku usaha yang menginisiasi dirupsi. Dalam kasus ini, organ-organ internal perusahaan miliknya harus menyesuaikan diri ke kaidah-kaidah baru agar bisa mengikuti transformasi dalam lingkungan kerja. Namun di sisi lain, proses adaptasi turut dapat terjadi di luar tubuh perusahaan. Praktik kepemilikan aset yang didasarkan pada *sharing economy* tersebut dapat dipandang sebagai suatu kaidah baru yang hadir dan berusaha untuk menggeser kaidah-kaidah lama melalui kompetisi bisnis. Entitas pesaing bisa memilih untuk ikut membangun platform digitalnya sendiri, bergabung ke dalam yang sudah ada, atau bisa tetap kukuh dalam kaidah lama mereka dengan segala risiko yang ada. Ketika layanan yang mereka berikan kalah efisien dan kurang terjangkau, maka pelanggan yang berpikir rasional akan beralih ke produk-produk kompetitor. Di ranah lapangan kerja, adaptasi juga turut dilakukan oleh para pengemudi ojek pengkolan. Di satu sisi, mereka dapat memilih untuk beradaptasi dengan cara mengajukan diri untuk bekerja sebagai pengemudi *online*. Di sisi lain, mereka juga bisa bertahan dengan identitas mereka tersebut, namun dengan risiko bahwa pengemudi *online* memiliki daya gapai yang lebih luas sehingga lahan kerja yang ada akan kian menyusut.

Pada umumnya, mudah untuk melihat bahwa mereka yang beralih untuk bekerja sebagai pengemudi *online*, atau mereka yang mendaftar ke dalam pekerjaan ini, bebas untuk mempertimbangkan jenis karier yang lain. Terlebih jika mempertimbangkan bahwa perusahaan-perusahaan penyedia layanan transportasi *online* yang ada menawarkan klausul-klausul yang tidak menjamin kesejahteraan para pengemudi *online*. Bahwa di akhir hari, hal yang mendorong seorang individu untuk mengajukan diri dan mendaftar sebagai pengemudi *online* adalah persetujuan dan keinginan diri pribadinya sendiri. Agensi para pengemudi *online* yang mendorong mereka untuk bekerja di dalam ekosistem kerja yang tercipta melalui sistem platform. Perspektif yang sejalan dengan asas kebebasan berkontrak.

Pada umumnya, perjanjian kemitraan merupakan pintu masuk bagi seseorang untuk bekerja sebagai pengemudi *online*. Perjanjian tersebut berisikan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu oleh perusahaan dan hanya memberikan pilihan pada pendaftar untuk setuju dan mengajukan diri sebagai pengemudi *online* atau tidak menyetujuinya dan kemudian melanjutkan hidup untuk mencari pekerjaan di lain tempat. Namun ketika diskusinya

menyangkut kota besar, e.g. yang ada di DKI Jakarta dan sekitarnya maka, ketika seseorang membutuhkan mode angkutan barang atau orang, pilihan layanan yang tersedia akan didominasi oleh layanan transportasi *online*. Mode transportasi yang lebih tradisional, seperti ojek pengkolan, menjadi pilihan kedua berkat adanya disrupsi. Keberadaan dominasi tersebut, belum lagi dengan memperhitungkan sulitnya mencari pekerjaan di kondisi ekonomi saat ini, dan turut mempertimbangkan kebutuhan untuk memenuhi konsumsi harian, kian memperkuat dorongan bagi banyak individu dalam mengajukan diri untuk bekerja sebagai pengemudi *online*.

Hal yang harus ditanggung ketika seseorang menyatakan setuju pada sebuah perjanjian kemitraan tersebut adalah tidak diperolehnya hak-hak yang umumnya tersemat pada status pekerja. Seseorang perlu memiliki identitas sebagai pekerja (dan diakui keberadaannya oleh otoritas negara) sebelum bisa menuntut hak-hak yang melekat pada identitasnya tersebut. Secara khusus, di Indonesia Undang-undang Ketenagakerjaan memberikan batasan terhadap konsep hubungan kerja, yang mana didefinisikan sebagai hubungan antara pihak pengusaha dengan pekerja/buruh yang didasari oleh adanya perjanjian kerja di samping hadirnya aspek pekerjaan, upah, dan perintah. Merujuk ke definisi yang sedemikian rupa membawa konsekuensi bahwa suatu hubungan kerja hanya dapat diakui keberadaannya di muka hukum ketika ada perjanjian kerja yang melandasinya. Sementara itu, perjanjian yang digunakan sebagai dasar hubungan antara pemilik platform dengan para pengemudi *online* adalah perjanjian kemitraan. Perjanjian yang menciptakan hubungan kemitraan, alih-alih hubungan kerja. Oleh karena itu, mereka yang terlibat dalam perjanjian kemitraan untuk bekerja sebagai pengemudi *online* tidak memiliki status sebagai pekerja dan beriringan dengan hal tersebut tidak memiliki kuasa dalam menuntut hak-hak yang umumnya melekat pada status pekerja. Meskipun demikian, konfigurasi hubungan hukum yang demikian akan dapat lebih terjabarkan secara komprehensif apabila argumentasinya tidak hanya sebatas pada konstruksi legalitasnya.

Di atas, telah dijelaskan bagaimana pengemudi ojek tradisional dihadapi pilihan untuk bergabung atau bertahan. Pada bagian selanjutnya akan dijabarkan bahwa sebagai pengemudi *online*, seseorang juga turut memiliki kebebasan dalam membuat pilihan ketika bekerja. Kebebasan yang secara sepintas lebih besar ketika dibandingkan dengan jenis pekerja lain yang terikat kontrak kerja dengan perusahaan. Hal ini erat kaitannya dengan dua karakteristik utama yang dimiliki oleh pengemudi *online* (dan oleh pekerja *gig* secara umum), yaitu fleksibilitas dan otonomi.

Meskipun telah dijabarkan bahwa hak-hak sebagai pekerja tidak dapat dituntut oleh para pengemudi *online*, sebagai gantinya, status mereka sebagai mitra membawa fleksibilitas dan otonomi yang tidak dimiliki oleh pekerja/buruh pada umumnya. Tanpa status pekerja, maka batasan-batasan yang umumnya mengikat pekerja konvensional jadi tidak ditemui dalam aktivitas kerja mereka (*i.e.* jam kerja yang ajek serta perintah dan pengawasan langsung dari atasan). Tidak seperti pekerja konvensional yang umumnya menerima upah setelah bekerja dalam satu periode tertentu, pengemudi *online* menerima upah di setiap akhir pesanan yang mereka selesaikan. Semakin tinggi kuantitas pesanan yang diselesaikannya dalam sehari, maka semakin banyak upah yang diterimanya, dan hal tersebut juga berlaku sebaliknya. Inilah yang memberikan karakteristik fleksibel dari pekerjaan ini. Di atas kertas, waktu kerja yang demikian memberikan kebebasan bagi pengemudi *online* untuk memilih apakah akan meluangkan waktu dan tenaga dalam jumlah besar atau kecil. Konsekuensi sebatas pada jumlah pendapatan yang disesuaikan dengan waktu dan tenaga yang dihabiskan.

Absennya otoritas berupa atasan langsung yang secara fisik memonitor dan memberi perintah dalam aktivitas kerja para pengemudi *online*, pada akhirnya membentuk para pengemudi *online* menjadi entitas yang otonom. Mereka memiliki kebebasan dalam mematok baik waktu kerja maupun tata cara yang mereka gunakan dalam bekerja. Interaksi antara

perusahaan dengan mereka sehari-hari dilakukan melalui aplikasi pada ponsel pintar. Hubungan interpersonal menjadi sebuah aktivitas yang terbatas.

Meski begitu, tidak lantas otonomi tersebut dapat diterapkan sebebaskan yang para pengemudi *online* kehendaki, karena kenyataannya terdapat modalitas-modalitas tertentu yang berperan sebagai patok batasannya. Teori *Pathetic Dot*, yang diperkenalkan oleh Lawrence Lessig, dapat digunakan untuk menjelaskan keberadaan dari empat modalitas regulatif (*i.e.* hukum, norma, pasar, dan arsitektur) yang menjadi batasan bagi setiap individu dalam bertindak. Hukum memberikan batasan dalam bentuk ancaman hukuman, norma dalam bentuk sanksi sosial, pasar di antaranya dalam bentuk harga maupun permintaan dan penawaran, sementara arsitektur membatasi melalui batasan fisik. Keempat hal tersebut hadir secara bersamaan dan saling tumpang tindih. Salah satu bisa menguatkan maupun mengerdilkan satu sama lain.

Seorang pengemudi *online* bisa saja secara bebas menentukan waktu dan cara kerja mereka. Namun batasan hukum hadir dalam bentuk regulasi-regulasi negara yang harus mereka patuhi (e.g. undang-undang lalu-lintas, kebijakan ganjil-genap, rambu-rambu, maupun kehadiran instrumen penegak hukum) agar tidak berurusan dengan aparat dan memperoleh pidana atau denda. Batasan norma hadir dalam bentuk standar-standar sosial yang perlu mereka patuhi (e.g. sopan santun dan asusila) agar tidak menyulut teguran atau bahkan amukan dari masyarakat. Batasan pasar hadir bisa dalam bentuk standar kebutuhan harian yang perlu mereka penuhi maupun perhitungan tarif perjalanan di dalam aplikasi yang fluktuatif, yang mana mendorong para pengemudi *online* untuk aktif bekerja di waktu tertentu demi memaksimalkan selisih pendapatan dan pengeluaran. Sementara batasan arsitektur hadir di antaranya dalam bentuk desain tata letak jalan, bangunan, atau bahkan yang natural seperti gravitasi itu sendiri, yang mana mendorong pengemudi untuk mengemudi di lintasan yang aman dan dapat dilalui secara fisik. Di samping itu, pengemudi *online* dalam bekerja tidak hanya hadir di ruang nyata, namun juga di ruang siber yang dibentuk melalui sistem di dalam platform. Ruang siber juga memiliki desain arsitekturnya sendiri dan hal ini yang akan mendapat porsi bahasan utama dalam tulisan ini.

Batasan arsitektur yang dibangun melalui bagaimana platform mengonfigurasi penghitungan upah tersebut dikonstruksi melalui kode yang ditulis pada algoritma sistem. Baik kode, peranti lunak, maupun desain arsitektur yang diterapkan, dipilih berdasarkan keputusan yang diambil oleh penulis kode. Ketika hukum membatasi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh seorang individu, batasan yang dibentuk oleh arsitektur menentukan apa yang bisa dan tidak bisa dilakukan oleh seseorang (dalam hal ini di ruang siber). Seorang pengemudi bisa saja memiliki motivasi yang tinggi untuk bekerja di satu hari, namun ketika sistem memutuskan untuk tidak mendistribusikan pesanan kepadanya, maka tidak ada pelanggan yang bisa dia antarkan. Kode yang ditulis menjadi penentu apakah nilai-nilai yang ada di ruang nyata akan dibawa masuk ke dalam ruang digital dan bersemi atau justru ditinggalkan.

Ketika keberadaan arsitektur ruang digital tersebut dipertimbangkan oleh pengemudi *online* bersama dengan ketiga modalitas yang lain (*i.e.* hukum, norma, dan pasar), maka akan terdapat standar semu yang pola perilaku kerja para pengemudi *online* ke dalam pola tertentu. Atau mungkin lebih akurat jika dikatakan untuk bekerja sesuai dengan pola yang dikehendaki oleh para pembuat keputusan yang memegang andil dalam konstruksi batasan-batasan tersebut. Para pemilik kebebasan tersebut dapat diibaratkan sebagai sebuah titik malang (*pathetic dot*) yang pola tingkah lakunya selalu dibatasi oleh modalitas-modalitas regulatif di dalam ruang beradanya.

Salah satu modalitas regulatif pasar yang difasilitasi oleh arsitektur digital hadir melalui bagaimana penerapan tarif perjalanan yang dihitung per pesanan tidak hanya dihitung dengan mempertimbangkan variabel jarak tempuh, namun turut juga menimbang hal-hal yang tidak tetap (*i.e.* kuantitas pesanan yang ada di satu waktu di suatu wilayah tertentu maupun di waktu apa pesanan dilakukan). Pesanan dengan jarak tempuh serta titik antar dan jemput yang sama

bisa jadi dikenai tarif yang berbeda ketika didistribusikan di waktu yang lain. Hal ini memberikan insentif yang kuat bagi para pengemudi *online* untuk mematok jam kerja mereka di waktu-waktu tertentu di mana tarif yang dikenakan ke pengguna layanan cenderung tinggi, terutama ketika seorang pengemudi *online* berusaha untuk memaksimalkan selisih antara pengeluaran dan penerimaan.

Batasan-batasan yang lebih kaku dapat dijumpai ketika membicarakan perihal bagaimana para pengemudi *online* berinteraksi dengan para pengguna layanan. Sempat disinggung pada bagian sebelumnya bahwa dalam bekerja, pengemudi *online* tidak diawasi secara langsung oleh otoritas kerjanya dalam bentuk atasan langsung yang hadir dan memberi perintah secara fisik. Meski begitu, para pengemudi *online* tidak lantas dapat bekerja dengan sikap sesuai kehendak mereka sendiri ketika berhadapan dengan pengguna layanan. Pada umumnya, pemilik platform menerapkan suatu konfigurasi tertentu di dalam sistem transportasi *online* mereka di mana reputasi kerja para pengemudi *online* yang menggunakan platformnya diagregat dan disebarluaskan. Konfigurasi demikian, yang mana disebut sebagai sistem reputasi, kerap kita temui wujudnya dalam bentuk *rating* pengemudi pada aplikasi transportasi *online*. Reputasi yang direpresentasikan (umumnya melalui angka dan bintang) sedemikian rupa tersebut di satu sisi bermanfaat bagi pengguna layanan, karena dengan hadirnya informasi itu mereka memperoleh ukuran secara umum atas kualitas bekerja seorang pengemudi *online*. Dari ukuran tersebut, seorang pelanggan dapat mengira-ngira kualitas kerja si pengemudi di pesanan-pesanan sebelumnya dan dengan begitu dapat meramalkan kualitasnya di masa yang akan datang. Terutama ketika menyangkut perjalanan yang akan dilakukan.

Di sisi lain, bagi pengemudi *online*, sistem yang demikian mendorong mereka untuk berperilaku dengan standar tertentu selama bekerja. Dari pengalaman yang diterima selama menggunakan layanan (atau dalam hal ini selama diantarkan pengemudinya dari titik A ke titik B), seorang pengguna layanan bisa menyampaikan rasa puas atau kecewa melalui fitur umpan balik langsung yang terdapat di halaman aplikasi (biasanya berupa ulasan dan pemberian *rating*). Umpan balik positif diberikan sebagai apresiasi terhadap pengemudi *online* yang memberikan pelayanan yang memuaskan, sementara umpan balik negatif diberikan sebagai hukuman kepada mereka yang berlaku sebaliknya. *Input* dari pengguna layanan tersebut selanjutnya akan ditangkap oleh sistem dan dihimpun dalam data reputasi pengemudi yang ada di dalam basis data untuk selanjutnya diproses dan digunakan untuk melakukan penghitungan performa terbaru pengemudi. *Rating* tersebut kemudian terpampang di halaman aplikasi sebagai informasi yang dapat mudah dicerna oleh calon penumpang selanjutnya.

Pada akhirnya, kebebasan pengemudi *online* dalam konteks interaksinya dengan pelanggan kenyataannya turut dibatasi oleh sejumlah modalitas regulatif. Arsitektur yang diterapkan di dalam sistem platform dikonfigurasi sedemikian rupa dengan melibatkan sistem reputasi yang hadir sebagai standar kerja bagi para pengemudi *online*. Sementara penyediaan sarana umpan balik langsung menggeser peran sebagai pemberi penghargaan dan hukuman, yang umumnya ada di dalam kuasa pemberi kerja, ke tangan para pengguna layanan (meski dalam taraf tertentu, karena upaya agregatnya tetap berada di tangan pemilik platform). Ditambah lagi, pemilik platform sebagai penguasa sistem memiliki akses terhadap data reputasi pengemudi *online* pada platformnya dan dapat mengolah data tersebut ke dalam penghitungan penilaian performa. Penilaian tersebut dapat, tidak hanya untuk menentukan bonus yang diterima, namun juga bagaimana pesanan didistribusikan. Pada ujungnya, penilaian performa dan konsekuensi-konsekuensi kerjanya dapat mengambil peran besar dalam menentukan standar semu yang membentuk pola dan perilaku kerja tertentu di pihak para pengemudi *online*. Semakin seorang pengemudi *online* menyesuaikan aktivitas kerjanya ke dalam standar semu tersebut, maka semakin banyak manfaat kerja yang diterimanya (*e.g.* upah yang lebih besar dan kemudahan dalam memperoleh distribusi pesanan) dan demikian pula sebaliknya.

Peranan besar sistem dalam membentuk perilaku para pengemudi *online* yang demikian sering kali tersamar berkat keberadaan fleksibilitas dan otonomi yang ada pada lingkungan kerja para pengemudi *online*. Gagasan bahwa mereka punya agensi yang dominan dalam lingkungan kerja mereka, dan oleh karenanya segala ganjaran yang mereka terima merupakan konsekuensi dari pilihan-pilihan mereka sendiri, tetap dipegang teguh oleh sejumlah pengemudi *online*. Mereka mengonsepsikan bahwa konsekuensi-konsekuensi tertentu selayaknya datang sebagai dampak dari kebebasan yang mereka miliki. Di antaranya menganggap bahwa upah yang akan mereka terima di akhir hari merupakan hasil dari seberapa besar waktu dan tenaga yang mereka curahkan. Selain itu juga konsepsi bahwa penilaian performa yang diberikan kepada mereka merupakan cerminan dari keseriusan dalam bekerja. Hingga ada di antaranya yang berpendapat bahwa para pengemudi *online* sebaiknya tidak menolak segala pesanan yang didistribusikan kepada mereka, terlepas seberapa kurang menguntungkan, maupun berbahayanya.

Dari gambaran di atas, tampaknya masih terdapat pengemudi *online* yang masih belum cukup mempertimbangkan sejauh apa pemilik platform memiliki akuntabilitas dalam penciptaan kondisi kerja yang buruk tersebut. Dengan penghitungan performa dan distribusi pesanan yang dilakukan secara otomatis melalui algoritma di dalam sistem, memang mudah untuk berperspektif bahwa tuntutan kerja dalam bentuk durasi yang panjang, maupun adopsi terhadap standar kerja tertentu, merupakan konsekuensi natural dari penerapan teknologi informasi dan komunikasi ke dalam suatu sistem layanan transportasi. Namun seperti yang sempat disinggung sebelumnya, baik bangunan arsitektur ruang digital maupun algoritma yang menjadi fondasinya merupakan hasil dari rentetan kode. Bagaimana deretan kode tersebut ditulis merupakan hasil dari keputusan-keputusan dari penulis kode ketika sistem didesain pada awalnya.

Memperhitungkan gagasan tersebut, tidak salah untuk menganggap bahwa standar-standar semu yang tercipta, sebagian besar berkat konstruksi sistem di dalam platform, di dalam ekosistem kerja para pengemudi *online* merupakan konsekuensi dari pilihan-pilihan yang dibuat oleh pihak pemilik platform (lebih khususnya mereka yang terlibat dalam penulisan kode) di saat barisan-barisan kode yang menjadi fondasi sistem platform ditulis. Bahwa rancangan algoritma yang mereka susun memiliki kapasitas regulatif untuk mencetak perilaku tertentu di pihak para aktor yang berinteraksi di dalam ruang digital yang tercipta di dalam platform.

Oleh karenanya, tidak berlebihan ketika sejumlah akademisi pada ranah hukum dan teknologi membuat klaim bahwa aktivitas usaha yang seperti itu dapat dilihat sebagai upaya dari perusahaan teknologi informasi untuk memperkuat kontrol melalui penggunaan algoritma dalam membuat keputusan otomatis. Teknologi yang demikian, disebut dengan *automatic decision making* (pengambilan keputusan otomatis), memiliki karakteristik desain tertentu yang berfungsi untuk mengatur dan mengendalikan perilaku individu di tempatnya diterapkan. Hal tersebut dicapai melalui proses konglomerasi data secara otomatis, analisis, serta penganugerahan insentif secara positif maupun negatif. Sehingga individu yang tergantung pada sistem menjadi terdorong untuk melakukan tindakan dalam tata cara tertentu yang sejalan dengan tujuan yang hendak dicapai dan telah ditetapkan sebelumnya oleh pemilik teknologi.

Dalam konteks transportasi *online*, upaya kontrol diterapkan oleh para pemilik platform dengan cara pembentukan perilaku tertentu di sisi pengemudi *online*. Upaya yang tersamar berkat implementasi teknologi informasi dan komunikasi yang ke dalam sistem platform. Sejumlah akademisi bahkan menempatkan praktik semacam ini ke dalam argumen yang relatif pesimis. Mulai dari melihatnya sebagai sebetulnya *biopower* yang mempekerjakan kehidupan dari para pengemudi *online* itu sendiri, hingga menganggap bahwa status pengemudi *online* sebagai mitra merupakan kemenangan di pihak kapitalis digital dan di saat yang sama kekalahan di pihak pekerja digital.

Konfigurasi sistem yang menimbulkan dorongan bagi para pengemudi *online* untuk membuat keputusan tertentu dalam aktivitas kerjanya sekilas menyerupai konsep *libertarian paternalism* yang digagas oleh Thaler dan Sunstein. Di satu pihak, terdapat upaya untuk membentuk perilaku yang diterapkan sebuah otoritas dengan tidak mencederai kebebasan dari pembuat pilihan (dalam hal ini para pengemudi *online* dan dengan segenap fleksibilitas dan otonomi yang mereka miliki) dengan mengonstruksi sebuah arsitektur pilihan yang tidak mendikte namun, secara tidak langsung, memberi pengaruh tertentu terhadap tindakan pembuat pilihan. Begitu pun, perlu digarisbawahi bahwa konsep demikian hanya dapat terealisasi dan membawa dampak positif ketika upaya pembentukan perilaku yang ada di pusat penyelenggaraannya dilakukan demi kesejahteraan para individu yang disodori pilihan. Namun yang terjadi dalam kasus yang dibahas dalam argumen-argumen tulisan ini, hal tersebut dilakukan demi kepentingan pemilik platform.

Regulasi yang ada saat ini, di antaranya Undang-Undang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Penyelesaian Hubungan Industrial, dan Undang-Undang tentang Serikat Buruh, tidak memberikan definisi pekerja yang dapat menyertakan aplikasi klausul-klausulnya terhadap hubungan antara pengemudi *online* dengan pemilik platform. Terlebih lagi, keberadaan dari perjanjian kemitraan semakin mengukuhkan identitas para pengemudi *online* sebagai bukan pekerja di mata hukum. Ketika menelisik industri ini melalui pengalaman bekerja mereka, terdapat aspek upah, pekerjaan, dan perintah. Meskipun ketiganya akan lebih sulit untuk dilacak sumbernya ke pemberi kerja ketika di dibandingkan dengan hubungan kerja konvensional (berkat keberadaan sistem digital yang mengaburkan hubungan antara pekerja dan pemberi kerja).

Namun demikian, relasi antara pegemudi *online* dan pemilik platform bisa dipandang lebih dekat sebagai hubungan industri pada umumnya ketika sistem digital tidak dilihat sebatas sebagai sebuah wadah yang berlaku pasif. Sistem digital, atau kode yang ditulis dan menjelma sebagai fondasi sistem itu sendiri dapat dilihat sebagai sebuah modal yang dikuasai pemilik platform dalam kaitannya dengan kemampuannya dalam mengatur aset-aset produksi serta membuat keuntungan. Seperti yang telah dijabarkan sebelumnya, sistem tersebut membatasi dan bahkan meregulasi segala aktivitas kerja para pengemudi *online*, atau lebih akuratnya terhadap separuh kehidupan mereka yang hadir di ruang siber. Penguasaan modal tersebut secara sepihak berkontribusi pada konfigurasi relasi kuasa yang tidak seimbang.

KESIMPULAN

Para pengemudi *online* masuk ke dalam lingkungan kerja yang diciptakan oleh pemilik platform dengan cara mengikatkan diri pada perjanjian tanpa nama. Melalui perjanjian tersebut mereka memperoleh identitas mereka sebagai mitra dan di saat yang sama menanggalkan hak-hak yang umumnya didapatkan oleh pekerja. Meski pun dihadapkan dengan absennya hak-hak tersebut (*e.g.* hak untuk membentuk serikat secara resmi maupun untuk memperoleh jaminan-jaminan sosial), sebagai gantinya para pengemudi *online* dapat memperoleh fleksibilitas di ranah waktu dan durasi kerja serta otonomi dalam menentukan waktu dan tata cara kerja.

Namun begitu, arsitektur ruang digital yang dibangun oleh pemilik platform pada kenyataannya justru membawa batasan-batasan khusus yang membelenggu baik karakteristik fleksibel maupun otonom yang dimiliki oleh para pengemudi *online*. Bahkan sering kali justru keduanya, saat diaplikasikan ke dalam lingkungan bekerja yang sarat akan penerapan sistem reputasi dan mekanisme pemberian suspensi, justru menjadi aspek pendorong yang membawa para pengemudi *online* untuk masuk ke dalam kondisi kerja yang tidak menguntungkan. Seperti di antaranya durasi kerja yang panjang, upah yang tidak setara dengan waktu dan tenaga yang mereka keluarkan, hingga hadirnya ketidakpastian dalam berbagai level aktivitas kerja mereka.

Saran

Para pemangku kepentingan, terutama yang berkuasa di ranah industri transportasi serta teknologi informasi dan komunikasi, selayaknya lebih mempertimbangkan pengalaman-pengalaman hidup para pengemudi *online* ketika menyusun regulasi atas pekerjaan mereka. Ketika kebijakan dibuat hanya dengan mempertimbangkan apa yang tertulis di atas dokumen dan kurang memperhitungkan realitas yang terjadi, maka hukum yang tercipta akan sulit untuk mencegah dampak-dampak negatif atas ketimpangan kuasa seperti eksploitasi dan penindasan.

Selain itu, diperlukan adanya regulasi baru yang dapat mengakomodasi realitas kerja para pengemudi *online*. Hal ini dapat dicapai dengan, di antaranya mulai dari menambah atau memperkuat penerapan regulasi yang secara spesifik mengatur pekerjaan pengemudi *online*, hingga merefleksikan kembali definisi dari hubungan kerja yang dikonsepsikan oleh hukum negara yang ada. Ketika penerapan teknologi informasi dan komunikasi ke dalam industri transportasi dapat dipandang sebagai sebuah disrupsi yang mengacak-acak cara lama dan di waktu yang sama menciptakan cara-cara baru, maka regulasi yang ada selayaknya dapat mengimbangnya. Dengan begitu, manfaat yang ada dapat dituai secara maksimal dan dampak negatifnya diredam.

REFERENSI

- Aminuddin, Nur Afifah dan Erna Dyah Kusumawati, "Legal Protection of the Digital Platform Workers in Indonesia: Lesson Learned From Germany and the United Kingdom," *Indonesian Journal of Law and Society* 4, no. 2 (2023): 98–126.
- Anggraeni, Fitria Nur. "Survey Motivasi Kerja Driver Ojek Online Grab." *Scientific Journal of Reflection: Economic, Accounting, Management and Business* 3, no. 3 (July 1, 2020): 251–60. <https://doi.org/10.5281/ZENODO.3930682>.
- Davis, Gerald F. dan Aseem Sinha. "Varieties of Uberization: How Technology and Institutions Change the Organization(s) of Late Capitalism." *Organization Theory* 2, No. 1 (2021).
- González, Aitor Jiménez. "Law, Code and Exploitation: How Corporations Regulate the Working Conditions of the Digital Proletariat." *Critical Sociology* 48, no. 2 (2021): 361.
- Hossein, Mokter, "Sharing Economy: A Comprehensive Literature Review," *International Journal of Hospitality Management* 87 (2020): 103–5.
- Kasali, Rhenald. *Disruption: Tak Ada Yang Tak Bisa Diubah Sebelum Dihadapi Motivasi Saja Tidak Cukup*. Gramedia, 2017.
- Kumpanan, "Tarif Jam Sibuk Gojek, Ini Besaran Dan Jadwalnya," 29 Desember 2022, <https://kumpanan.com/berita-bisnis/tarif-jam-sibuk-gojek-ini-besaran-dan-jadwalnya-1zWimP9WWPF/4>, terakhir diakses pada 20 Desember 2024.
- Lessig, Lawrence. *Code Version 2.0*. United States of America: Basic Books, 2006.
- Lesmana, Agung Sandy dan Yosea Arga Pramudita, "Curhatan Sopir Ojol: Pilih Ditilang Polisi Daripada Anak Tak Bisa Beli Susu," 9 April 2020, <https://www.suara.com/news/2020/04/09/153749/curhatan-sopir-ojol-pilih-ditilang-polisi-daripada-anak-tak-bisa-beli-susu?page=all>, terakhir diakses pada 20 Desember 2024.
- Mawanda, M. Kharis, and Adam Muhshi. "Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring Di Indonesia," *Lentera Hukum*, 6, no. 1 (2019): 35.
- Ningsih, Baiq Fuzira, and H Salim. "Pelaksanaan Perjanjian Kemitraan Antara Pengemudi Dengan Penyedia Layanan Grab (Studi Di Kota Mataram)." *Private Law* 2, no. 3 (2022): 619–28.

- Perwira, Luqman Tifa dan Muhammad Hidayat. "Memahami Dinamika Bekerja Dalam Ketidakpastian: Tinjauan Fenomenologis Pengalaman Bekerja Pengemudi Ojek Online." *PSYMPATHIC : Jurnal Ilmiah Psikologi* 7, no. 7 (2020): 249.
- Permana, Muhammad Yorga, Nabiyla Risfa Izzati, dan Media Wahyudi Askar, "Measuring the Gig Economy in Indonesia: Typology, characteristics, and distribution," *Jurnal Manajemen Teknologi* 21, no. 3 (2022): 339–58.
- Pratnyawan, Agung dan Rezza Dwi Rachmanta, "Driver Ojol Keluhkan Sistem Pembagian Order, Kerja Belasan Jam Demi Poin," 21 February 2020, <https://www.suara.com/tekno/2020/02/21/172423/driver-ojol-keluhkan-sistem-pembagian-order-kerja-belasan-jam-demi-poin>, terakhir diakses pada 20 Desember 2024.
- Risdiyanto, Risdiyanto, Tanjung Kurniawan, and Johary Alfred. "Dampak Kenaikan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Pengemudi dan Kepuasan Penumpang: Tinjauan Sebelum Pandemi Covid 19." *Jurnal Teknik Sipil* 10, no. 2 (November 29, 2021): 64–71. <https://doi.org/10.24815/jts.v10i2.20727>.
- Stemler, Abbey. "Feedback Loop Failure: Implications for the Self-Regulation of the Sharing Economy." *Minn. JL Sci. & Tech.* 18 (2017): 673.
- "Tarif Jam Sibuk Gojek, Ini Besaran Dan Jadwalnya," December 29, 2022. <https://kumparan.com/berita-bisnis/tarif-jam-sibuk-gojek-ini-besaran-dan-jadwalnya-1zWimP9WWPF/4>.
- Thaler, Richard, and Cass Sunstein. *Nudge: Improving Decisions about Health, Wealth, and Happiness*. Penguin Books, 2009.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- Vallas, S., & Schor, J. B. What do platforms do? Understanding the gig economy. *Annual review of sociology* 46, no.1 (2020): 273-294.
- Walker, Michael, Peter Fleming, dan Marco Berti. "'You Can't Pick up a Phone and Talk to Someone': How Algorithms Function as Biopower in the Gig Economy." *Organization* 28, no. 1 (January 2021): 26–43.