

ANALISIS HUKUM KETENAGAKERJAAN TERHADAP PERMINTAAN BENEFIT THR OLEH MITRA *PLATFORM* TRANSPORTASI DALAM JARINGAN (*ONLINE*)

Parlin Bachtiar Sinaga

Faculty Of Law, Air Marshal Suryadarma University

Email : parlin@stiebp.ac.id

Citation: Parlin Bachtiar Sinaga. Analisis Hukum Ketenagakerjaan Terhadap Permintaan Benefit THR Oleh Mitra Platform Transportasi Dalam Jaringan (Online). *LEX LAGUENS: Jurnal Kajian Hukum dan Keadilan* 4.1.2026. 1-12

Submitted: 10-11-2025 **Revised:** 10-12-2025 **Accepted:** 01-01-2026

Abstrak

Keberadaan transportasi dengan *platform* digital, beberapa tahun terakhir ini makin dirasakan manfaatnya oleh masyarakat Indonesia. Ini bukan saja membantu masyarakat pengguna jasanya, yang dimudahkan dengan pemesanan via *online*, tapi juga pengemudi transportasi yang lebih dikenal dengan istilah ojek *online* tersebut. Lebih dari jutaan pengemudi saat ini menggantungkan hidupnya dengan mencari nafkah via transportasi *online*. Pekerjaan ini dirasakan relatif mudah untuk “dilamar”. Di sisi lain, mekanisme kerjanya dilakukan dengan skema kemitraan, bukan hubungan pekerja dengan pemberi kerja. Akibatnya, ada kekosongan hukum di mana tidak ada perlindungan yang setara yang diatur oleh Undang-undang Ketenagakerjaan atas Mitra (pengemudi) transportasi *online*. Puncak gunung esnya terjadi pada saat menjelang lebaran tahun 2025, di mana sejumlah pengemudi ojek *online* menuntut benefit THR (Tunjangan Hari Raya), sebagaimana pekerja pada umumnya. Tulisan ini mencoba menganalisis aspek hukum yang timbul karenanya. Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (*legal research*) biasanya “hanya” merupakan studi dokumen, di mana menggunakan sumber bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan dan ketentuan lain, teori hukum, dan pendapat para sarjana, diharapkan ke depan analisis pada tulisan ini bisa bermanfaat bagi pemangku kepetingan untuk keadilan dan kepastian hukum.

Kata Kunci : Kekosongan Hukum, Transportasi *Online*, Mitra Ojek *Online*

Abstract

The existence of digital transportation platforms has been increasingly felt by the Indonesian public in recent years. This not only helps users, who are facilitated by online bookings, but also drivers, better known as online motorcycle taxis. More than a million drivers currently rely on online transportation for their livelihoods. This job is considered relatively easy to "apply for." Furthermore, the work mechanism is carried out through a partnership scheme, not an employee-employer relationship. As a result, there is a legal vacuum where there is no equal protection regulated by the Labor Law for online transportation partners (drivers). The tip of the iceberg occurred during the run-up to Eid al-Fitr 2025, when a number of online motorcycle taxi drivers demanded THR (Holiday Allowance) benefits, like workers in general. This article attempts to analyze the legal aspects that arise from this. The research method used in this research is normative legal research (legal research) which is usually "only" a document study, which uses legal material sources in the form of laws and regulations and other provisions, legal theories, and opinions of scholars. It is hoped that in the future the analysis in this paper can be useful for stakeholders for justice and legal certainty.

Keyword : Lack Of Regulation, Online Transportation, Online Taxi Driver

A. PENDAHULUAN

Disrupsi digital sepuluh tahun terakhir ini sangat signifikan mempengaruhi pola hidup masyarakat Indonesia, salah satunya adalah transportasi dengan *platform* digital. Mulai dari perubahan cara memesan makanan hanya melalui gadget, sampai dengan memesan kendaraan

“sewa” menuju tempat kerja dan aktivitas lain, juga bisa dengan satu jari, tanpa harus datang ke pangkalan ojek.¹

Jumlah pengemudi gojek pun, dalam 3 tahun terakhir pun meningkat. Berikut adalah statistik jumlah driver ojek *online* (ojol) di Indonesia selama empat tahun terakhir:

- a) Pada akhir tahun 2021, Gojek memiliki sekitar 2,6 juta mitra pengemudi yang terdaftar. Jumlah ini meningkat menjadi sekitar 2,7 juta pada akhir tahun 2022, bertambah sekitar 100 ribu orang dari tahun sebelumnya. Data ini mencakup pengemudi GoRide, GoCar, serta kurir dari layanan lain dalam aplikasi Gojek.
- b) Menurut data dari Asosiasi Ojol dan beberapa sumber pada tahun 2023, jumlah driver ojek online di Indonesia diperkirakan sudah mencapai 4 juta orang. Ini menggambarkan pertumbuhan dari tahun-tahun sebelumnya dan mencakup pengemudi aktif di berbagai platform.²
- c) Untuk tahun 2024, laporan PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk menyebutkan jumlah mitra pengemudi sekitar 3 juta, yang sedikit menurun dari sekitar 3,1 juta mitra pada akhir 2023. Perlu dicatat bahwa angka 3 juta ini juga mencakup driver mobil dan taksi online, tidak hanya ojek sepeda motor.
- d) Selain itu, data dari BPJS Ketenagakerjaan mencatat sekitar 2 juta driver ojol yang terdaftar sebagai peserta BPJS hingga tahun 2025, dengan sebagian besar driver yang belum terlindungi asuransi.
- e) Jumlah driver ojol yang sering disebutkan dalam diskusi dan data lain beragam, antara 2 juta hingga 7 juta, tergantung apakah data mencakup hanya pengemudi motor, atau juga kurir dan taksi online. Namun, angka yang paling sering dijadikan acuan adalah sekitar 4 juta driver aktif.

Berikut kutipan sejumlah media online yang memberitakan kegaduhan THR bagi mitra ojek *online*:

- a) *"Sejumlah mitra driver ojek online (Ojol) mengaku kecewa dengan besaran bonus hari raya (BHR) yang diberikan aplikator. Mereka menilai BHR tidak manusiawi dan berencana melaporkan ke Kementerian Ketenagakerjaan".*

¹ Roni Setiawan dan Rika Ratna Permata, “Transformasi Ekonomi Digital dan Perubahan Pola Konsumsi Masyarakat di Era Platform,” *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*, Vol. 13 No. 2, 2022, p. 145–156.

² Muhammad Aziz dan Lalu Hadi Adha, “Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online dalam Hubungan Kerja Ekonomi Platform di Indonesia,” *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol. 30 No. 1, 2023, p. 112–128.

- b) *"Pengemudi ojek online dapat 'bonus hari raya', tapi bukan THR. Mereka melakukan unjuk rasa dan mematikan aplikasi menuntut pemerintah segera mengatur pembayaran THR bagi mitra ojol"*.
- c) *"Mitra ojol akan menggeruduk posko THR Kementerian Ketenagakerjaan karena pembayaran BHR hanya berkisar Rp 50 ribu hingga Rp 100 ribu, jauh dari ketentuan imbauan 20% dari rata-rata pendapatan"*.
- d) *"Sejumlah pengemudi ojol protes mendapat bonus hari raya Rp 50 ribu, yang dianggap tidak manusiawi dan melanggar ketentuan Surat Edaran Menteri Ketenagakerjaan"*.
- e) *"Driver Ojol menuntut pengurangan potongan biaya aplikasi dari yang kini mencapai 50%, menggelar aksi protes besar-besaran dan pemadaman layanan aplikasi secara masal di beberapa kota besar"*.
- f) *"Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) menyatakan menolak THR ojol yang tidak manusiawi dan menyerukan aksi massa ke posko THR Kemenaker"*.
- g) *"Gojek menjelaskan bonus hari raya untuk mitra dibagi lima kategori, ada yang mendapat Rp 50 ribu hingga Rp 900 ribu, namun ini memicu protes dari pengemudi"*.

Kutipan-kutipan tersebut merefleksikan konflik antara harapan mitra ojol akan THR yang layak dan kebijakan imbauan bonus yang dianggap tidak memadai oleh para pengemudi.

Indonesia, sebagai negara hukum, juga menganut ajaran negara kesejahteraan, yang berarti bahwa pemerintah dan negara juga bertanggung jawab untuk mewujudkan dan menjamin kesejahteraan umum.³ Negara kesejahteraan dapat digambarkan sebagai intervensi pemerintah melalui kebijakan publik seperti peraturan ketenagakerjaan, peraturan perpajakan, kebijakan lingkungan, dan lain-lain yang berfokus pada kesejahteraan rakyatnya.

Berdasarkan teori keadilan John Rawls, prinsip keadilan harus memberikan penilaian langsung tentang praktik keadilan yang diterapkan oleh institusi. Menurutinya, prinsip keadilan harus selalu dipertahankan saat membuat kebijakan untuk memperbaiki ketidakadilan dalam struktur masyarakat yang mendasar (*Justice is the first virtue of social institutions, as truth is of systems of thought*). Hasil dari penerapan prinsip Rawls adalah bahwa hak dan kebebasan yang dimaksudkan oleh prinsip tersebut adalah hak dan kebebasan yang didefinisikan oleh aturan yang terkandung dalam struktur dasar tersebut. Kebebasan individu ditentukan oleh hak dan kewajiban yang dibangun oleh institusi sosial utama atau institusi sosial utama sehingga

³ Dwi Putri Lestari dan Ahmad Zubaidi, "Konsep Welfare State dalam Perspektif Hukum dan Implementasinya di Indonesia," *Jurnal Konstitusi*, Vol. 20 No. 2, 2023, p. 321–338.

tidak terjadi konflik antara hak-hak tersebut. Menurut teori keadilan Rawls, individu yang dimaksud adalah mereka yang memegang berbagai posisi sosial, jabatan, atau apapun yang telah diperkuat oleh struktur dasar. Selain itu, ekspektasi seseorang harus melihat kerangka hubungannya dengan orang lain karena ada hubungan yang absolut bahwa meningkatkan ekspektasi seseorang di masa depan akan menghasilkan peningkatan atau penurunan status sosialnya.

Kepastian hukum sangat penting bagi wajib pajak karena dengan adanya kebijakan Pengampunan Pajak, wajib pajak patuh dapat dimotivasi untuk mengelak membayar pajak atau menggelapkan uang pajak karena tindakan tersebut dapat dimaafkan dan merupakan dosa kecil, sehingga tidak ada tekanan psikologis bagi mereka untuk menghindari pembayaran pajak. Wajib pajak patuh dapat berasumsi bahwa program Pengampunan Pajak akan digunakan lagi di masa mendatang.

Pasal 1 ayat 1 berfokus pada kepastian hukum daripada keadilan sosial. Jika kita berpegang teguh pada asas legalitas sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP, pertanyaan ini tidak akan muncul karena konsekuensinya sudah jelas, yaitu terhadap perbuatan yang demikian tidak akan ada hukuman dan pelakunya bebas dari jerat hukum. Namun, pertanyaan ini menjadi lebih rumit jika dikaitkan dengan persoalan keadilan bagi para korban kejahatan, apakah hukuman terhadap perbuatan Perlu diingat bahwa itu akan merusak keadilan masyarakat, terutama keadilan yang ada di masyarakat.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan yuridis normatif, yang berarti mencari teori, aturan, dan prinsip hukum untuk menyelesaikan masalah hukum. Tujuan dari metode yuridis normatif adalah untuk memahami, mengkaji, dan menganalisis prinsip-prinsip hukum secara menyeluruh. Penelitian ini menggunakan metode perundang-undangan, kasus, konseptual, dan interpretasi hukum untuk mempertajam analisis masalah hukum yang terdapat ketidakjelasan dasar hukum. Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari sumber bahan hukum. Untuk memperoleh informasi atau data yang diperlukan guna menjawab rumusan masalah penelitian, peneliti menggunakan metode atau teknik pengumpulan data dengan Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Metode analisis data yang dipergunakan adalah metode analisis kualitatif, yaitu dengan cara mendalami serta membandingkan implementasi peraturan perundang-undangan dalam praktik.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hans Kelsen menganggap hukum sebagai sistem standar. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek "seharusnya", atau *das Sollen*, dengan menyertakan beberapa aturan untuk tindakan yang harus dilakukan. Norma adalah hasil dari tindakan dan keputusan yang dibuat oleh manusia secara sadar.⁴ Dalam masyarakat, undang-undang umum menjadi pedoman bagi bagaimana seseorang berperilaku, baik dengan orang lain maupun dengan masyarakat secara keseluruhan. Aturan-aturan ini menjadi batasan bagi masyarakat untuk membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Kepastian hukum dihasilkan dari adanya aturan dan pelaksanaannya. Menurut Gustav Radbruch, hukum harus mengandung tiga nilai identitas, yaitu Asas kepastian hukum (*rechtmatigheid*), yang dilihat dari sudut pandang yuridis; Asas keadilan hukum (*gerechtigheit*), yang dilihat dari sudut pandang filosofis, di mana keadilan adalah kesamaan hak untuk semua orang di depan pengadilan; Asas kemanfaatan hukum (*zwechmatigheid, doelmatigheid, atau utility*).⁵

Kepastian hukum dan kemanfaatan hukum adalah tujuan hukum yang mendekati realistik. Kaum Positivis lebih menekankan kepastian hukum, sedangkan kaum Fungsionalis lebih mengutamakan kemanfaatan hukum. Dalam hal ini, dapat dikatakan bahwa "*summum ius, summa injuria, summa lex, summa crux*", yang berarti bahwa hukum yang keras dapat melukai, kecuali keadilan yang dapat membantunya, sehingga keadilan bukan tujuan hukum satu-satunya. Menurut Utrecht, kepastian hukum memiliki dua pengertian: pertama, aturan yang umum membuat orang tahu apa yang boleh dan tidak boleh mereka lakukan; yang kedua, aturan yang umum membuat orang aman dari kuasa pemerintah karena membuat orang tahu apa yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap mereka.⁶ Ajaran Yuridis-Dogmatik berasal dari aliran pemikiran positivis di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang independen dan mandiri. Menurut penganut aliran ini, tujuan hukum adalah menjamin terwujudnya kepastian hukum. Hukum hanya membuat undang-undang yang bersifat umum. Sifat umum aturan hukum menunjukkan bahwa hukum tidak

⁴ Ahmad Redi dan Ibnu Sina Chandranegara, "Relevansi Pemikiran Hans Kelsen dalam Teori Hukum Modern," *Jurnal Konstitusi*, Vol. 19 No. 3, 2022, p. 567–582.

⁵ Budi Santoso, "Trias Nilai Hukum Gustav Radbruch dalam Perspektif Filsafat Hukum Kontemporer," *Jurnal RechtsVinding*, Vol. 11 No. 2, 2022, p. 213–227.

⁶ Dewa Gede Sudika Mangku dan Ni Putu Rai Yulianti, "Kepastian Hukum sebagai Prinsip Negara Hukum dalam Sistem Peradilan Indonesia," *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*, Vol. 9 No. 3, 2021, p. 598–610.

bertujuan untuk mencapai keadilan atau keuntungan, tetapi hanya untuk memberikan kepastian.

Kepastian adalah hal yang pasti, ketentuan, atau keputusan. Hakiki, hukum harus pasti dan adil. Ini karena mereka berfungsi sebagai pedoman kelakuan dan karena mereka harus mendukung suatu tatanan yang dianggap wajar. Hukum dapat berfungsi hanya jika dilaksanakan dengan benar dan adil. Menurutnya, kepastian dan keadilan adalah ciri-ciri hukum yang nyata, bukan hanya tuntutan moral. Hukum yang tidak pasti dan tidak adil bukan hanya hukum yang buruk, tetapi juga tidak melinkan sama sekali. Kedua sifat ini termasuk konsep hukum itu sendiri. Hukum adalah kumpulan aturan umum tentang bagaimana berperilaku dalam hubungan pribadi yang dapat dipaksakan dengan sanksi. Kepastian hukum adalah sifat yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama dalam hal undang-undang yang ditulis. Jika hukum tidak memiliki nilai kepastian, mereka tidak akan berguna lagi karena mereka tidak dapat digunakan untuk mengatur perilaku setiap orang. Jika tidak ada kepastian hukum, maka tidak ada hukum. Apeldoorn menyatakan bahwa kepastian hukum memiliki dua sisi. Pertama, masalah dapat ditetapkan hukum dalam hal yang spesifik. Ini berarti bahwa pihak-pihak yang mencari keadilan ingin mengetahui apakah hukum yang berlaku untuk kasus tertentu sebelum memulai perkara. Kedua, keamanan hukum adalah hasil dari kepastian hukum. Dengan kata lain, perlindungan bagi pihak terhadap kesewenangan hakim.

Jan Michiel Otto mengatakan bahwa kepastian hukum sebenarnya lebih yuridis. Otto, bagaimanapun, ingin menambah batasan kepastian hukum.⁷ Dengan demikian, kepastian hukum didefinisikan sebagai kemungkinan bahwa dalam kondisi tertentu:

- a) Ada aturan yang jelas (jernih), konsisten, dan mudah diperoleh, diterbitkan oleh dan diakui oleh negara (kekuasaan).
- b) Instansi penguasa (pemerintahan) menerapkan aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
- c) Individu secara prinsipil mengubah cara mereka berperilaku terhadap aturan-aturan tersebut;
- d) Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpihak menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten saat menyelesaikan sengketa hukum; dan
- e) Keputusan yang dibuat oleh peradilan secara nyata diterapkan.

⁷ Adi Sulistiyono dan Isharyanto, "Konsep Kepastian Hukum dalam Penegakan Hukum di Indonesia," *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, Vol. 52 No. 1, 2022, p. 92–108.

Untuk memastikan ketertiban dan keadilan dalam kehidupan masyarakat, hukum yang dibuat oleh lembaga penegak hukum yang bertanggung jawab untuk itu harus menjamin "kepastian hukum". Ketidakpastian hukum akan mengganggu masyarakat dan membuat orang bertindak sesuka hati mereka. Kehidupan terganggu oleh keadaan seperti ini. Kepastian hukum adalah "kepastian hukum itu sendiri". Kepastian hukum memiliki empat aspek. Pertama, hukum itu positif, atau perundang-undangan (*gesetzliches Recht*). Kedua, bahwa hukum itu didasarkan pada fakta (*Tatsachen*), bukan suatu rumusan tentang penilaian yang akan dilakukan oleh hakim; contohnya, "kemauan baik" atau "kesopanan". Ketiga, fakta harus dirumuskan dengan jelas sehingga mudah dipahami dan mudah dilaksanakan. Keempat, undang-undang positif itu tidak boleh diubah secara berlebihan.

Masalah kepastian hukum dalam hal pelaksanaan hukum benar-benar bergantung pada perilaku manusia. Kepastian hukum adalah sesuatu yang cukup rumit, banyak berhubungan dengan faktor di luar hukum itu sendiri, dan tidak bergantung pada prinsip "pencet tombol", yang dikenal sebagai subsumsi otomatis. Berbicara tentang kepastian, Radbruch mengatakan bahwa yang lebih tepat adalah kepastian adanya peraturan atau kepastian peraturan itu sendiri.

Hukum harus pasti karena hal-hal yang pasti dapat digunakan sebagai ukuran kebenaran dan untuk mencapai tujuan hukum yang menuntut kedamaian, ketentraman, kesejahteraan, dan ketertiban di masyarakat. Selain itu, kepastian hukum harus dapat menjamin kesejahteraan umum dan keadilan bagi masyarakat.

Jika kepastian sudah menjadi bagian dari suatu hukum, itu biasanya lebih diutamakan untuk aturan hukum tertulis. Tujuan utama dari hukum adalah kepastian. Jika hukum tidak memiliki nilai kepastian, mereka tidak lagi dapat digunakan sebagai pedoman untuk perilaku setiap orang. Secara historis, banyak diskusi tentang hukum sejak pemikiran pemisahan kekuasaan oleh Montesquieu.

Keteraturan masyarakat berkaitan erat dengan kepastian dalam hukum karena keteraturan merupakan inti dari kepastian itu sendiri. Keteraturan akan membuat seseorang hidup secara berkepastian dalam melakukan kegiatan yang diperlukan dalam kehidupan masyarakat. Kepastian hukum didefinisikan sebagai keyakinan bahwa hukum harus dilaksanakan dengan benar, menurut Sudikno Mertokusumo.⁸

⁸ Muhammad Aziz dan Lalu Hadi Adha, "Perlindungan Hukum bagi Pekerja dalam Ekonomi Digital dan Gig Economy di Indonesia," *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol. 30 No. 1, 2023, p. 112–128.

Kepastian hukum membutuhkan upaya pengaturan hukum yang dilakukan oleh pihak yang berwenang dan berwenang, sehingga undang-undang memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati. Dalam bukunya *The Morality of Law*, Lon Fuller menyarankan delapan prinsip yang harus dipenuhi oleh hukum, yang jika tidak dipenuhi, hukum tidak dapat disebut sebagai hukum, atau ada kepastian hukum. Ke-8 asas tersebut ialah sebagai berikut:

- a) Suatu sistem hukum yang terdiri dari peraturan-peraturan daripada putusan-putusan sesat untuk hal-hal tertentu;
- b) Peraturan diumumkan kepada publik; dan
- c) Tidak berlaku surut karena akan merusak integritas sistem;
- d) Harus dibuat dalam bentuk yang dapat difahami oleh semua orang;
- e) Tidak boleh ada peraturan yang saling bertentangan;
- f) Tidak boleh menuntut lebih dari apa yang dapat dilakukan;
- g) Tidak boleh diubah terlalu sering; dan
- h) Harus ada kesesuaian antara peraturan dan pelaksanaan undang-undang.

Fenomena kemitraan antara perusahaan penyedia transportasi online (seperti Gojek, Grab, dan lainnya) dengan para pengemudinya telah menimbulkan diskursus hukum yang luas di Indonesia.⁹ Diskursus ini terutama berkisar pada status para pengemudi sebagai "mitra" dan bukan "pekerja" sebagaimana dikonstruksikan dalam hukum ketenagakerjaan konvensional.

a) Status Kemitraan dan Dasar Hukumnya

Secara formil, hubungan antara perusahaan aplikasi transportasi online dan pengemudinya didasarkan pada perjanjian kemitraan, bukan perjanjian kerja. Dasar hukum utama perjanjian ini adalah Pasal 1313 KUH Perdata mengenai perikatan antara pihak-pihak yang saling mengikatkan diri, sementara tidak tunduk pada Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Regulasi yang mengakui status "mitra" antara perusahaan dan pengemudi di antaranya adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 yang secara eksplisit menyebut hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja². Oleh karena itu, pengemudi tidak diklasifikasikan sebagai pekerja atau karyawan, sehingga hak-hak normatif yang biasanya didapat pekerja tidak berlaku secara otomatis pada mitra pengemudi.

⁹ Rika Ratna Permata dan Roni Setiawan, "Kontrak Baku dalam Hubungan Kemitraan Transportasi Online dan Implikasinya terhadap Perlindungan Hukum Pengemudi," *Jurnal Yuridika*, Vol. 38 No. 2, 2023, p. 245–260.

b) Problematika Status Mitra

Kemitraan memicu diskursus karena banyak pihak yang menilai hubungan hukum ini tidak seimbang. Secara hukum, kemitraan seharusnya menempatkan kedua belah pihak pada posisi setara. Namun, dalam praktiknya, posisi tawar pengemudi sangat lemah karena perjanjian kemitraan umumnya disusun secara sepihak oleh perusahaan aplikasi dalam bentuk kontrak baku (*standard contract*), yang minim negosiasi substansial dari pihak pengemudi.

Hal ini berdampak pada minimnya perlindungan hukum dan sosial bagi para mitra pengemudi. Pemerintah sendiri juga sulit melakukan intervensi bila terjadi perselisihan karena hubungan kemitraan tidak diatur dalam rezim hukum ketenagakerjaan, dan pengemudi tidak dijamin hak-haknya seperti jaminan sosial, upah minimum, hingga perlindungan PHK.

c) Unsur-Unsur Hubungan Kerja yang Tidak Terpenuhi

Menurut Undang-Undang Ketenagakerjaan, hubungan kerja dilandasi tiga unsur utama yaitu adanya pekerjaan, perintah, dan upah. Dalam kasus kemitraan antara perusahaan transportasi online dan pengemudi:

- a) Di satu sisi unsur pekerjaan memang terpenuhi.
- b) Akan tetapi, unsur perintah dinilai tidak terpenuhi. Dalam pengertian instruksi langsung sehari-hari;
- c) Demikian juga upah, karena penghasilan pengemudi berasal dari bagi hasil, bukan gaji tetap.

Hal ini menjadi dalih utama bagi perusahaan aplikasi untuk menegaskan bahwa hubungan yang tercipta bukanlah hubungan kerja.

d) Imbas dan Tantangan Hukum

Status kemitraan menyebabkan sebagian besar pengemudi rentan terhadap eksploitasi dan tidak memperoleh hak-hak pekerja normatif. Kondisi ini memunculkan tuntutan reformulasi regulasi hukum untuk mengkonstruksi bentuk hubungan kerja baru yang mampu melindungi hak-hak pengemudi transportasi online, setidaknya mengadopsi konsep perlindungan pekerja sebagaimana diatur oleh *International Labour Organization* (ILO) atau memakai pendekatan “*gig economy*” yang lebih progresif.¹⁰

Tuntutan ini sangat jelas terutama dalam konteks SDGs 2030 yang mendorong pekerjaan layak dan pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Perlindungan yang diminta

¹⁰ Dwi Putri Lestari, “Perlindungan Hukum Pekerja Platform Digital dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan Indonesia,” *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 21 No. 1, 2024, p. 85–100.

mencakup: pengupahan layak, jaminan kesehatan dan keselamatan kerja (K3), hak istirahat, dan hak cuti. Hingga kini, solusi utama yang diajukan akademisi hukum adalah perlunya revisi dan penyesuaian undang-undang tentang ketenagakerjaan untuk mengakomodasi karakteristik hubungan kerja dalam ekonomi digital.

D. KESIMPULAN

1. Beberapa ketentuan dalam UU Ketenagakerjaan dan peraturan turunannya yang masih belum mengakomodir pekerja informal tertentu seperti driver ojek *online* yang biasa disebut sebagai mitra *platform* transportasi digital. yang menjadi sumber kekosongan hukum.
2. Memahami hak dan kewajiban bagi karyawan maupun perusahaan adalah hal terpenting untuk menciptakan hubungan kerja yang harmonis dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
3. UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang kemudian diubah menjadi UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, telah mengatur berbagai aspek hubungan kerja termasuk Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT), atau biasa disebut sebagai tenaga kontrak, Namun ironisnya belum mengakomodir kondisi unik dari hubungan kerja mitra (pengemudi) ojek *online*, yang harusnya mendapat perlakuan yang setara secara substansial, meski terminologi secara harafiah belum tercantum
4. Sehingga dipandang perlu untuk memasukkan terminologi mitra atau sejenisnya, demi rasa keadilan bagi segenap lapisan masyarakat, terlepas pengusaha *platform* transportasi digital punya strategi tertentu demi efisiensi proses bisnis, misalnya.

E. SARAN

Diskursus seputar status mitra pengemudi transportasi *online* memperlihatkan adanya kekosongan hukum dan ketimpangan posisi antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Reformasi regulasi sangat diperlukan agar skema kemitraan tidak menjadi modus penghindaran kewajiban perusahaan terhadap pekerja. Pemerintah didorong untuk:

1. Melakukan kajian dan revisi sesuai kebutuhan atas ketentuan yang secara khusus mengatur hubungan kerja dalam sektor ekonomi digital.
2. Memastikan ada akses yang setara atas pengemudi (termasuk ojek *online*) terhadap perlindungan sosial, jaminan keselamatan, dan hak normatif pekerja lainnya.

3. Memastikan ada mekanisme pengawasan atas implementasi perjanjian kemitraan agar prinsip keadilan dan kesetaraan bisa ditegakkan.

Dengan demikian, pengemudi transportasi *online* sebagai mitra atau terminologi apapun yang sejenis diharapkan mendapatkan perlindungan hukum yang lebih setara dan berkeadilan di masa depan. Pada akhirnya tidak ada lagi kegaduhan atau demo- demo yang tidak perlu yang tentunya mengganggu mobilitas masyarakat yang adalah pembayar pajak negeri ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Aziz, Muhammad dan Lalu Hadi Adha. “Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online dalam Hubungan Kerja Ekonomi Platform di Indonesia”. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*. Vol. 30 No. 1. 2023.
- Aziz, Muhammad dan Lalu Hadi Adha. “Perlindungan Hukum bagi Pekerja dalam Ekonomi Digital dan Gig Economy di Indonesia”. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*. Vol. 30 No. 1. 2023.
- Lestari, Dwi Putri dan Ahmad Zubaidi. “Konsep Welfare State dalam Perspektif Hukum dan Implementasinya di Indonesia”. *Jurnal Konstitusi*. Vol. 20 No. 2. 2023.
- Lestari, Dwi Putri. “Perlindungan Hukum Pekerja Platform Digital dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan Indonesia”. *Jurnal Legislasi Indonesia*. Vol. 21 No. 1. 2024.
- Mangu, Dewa Gede Sudika dan Ni Putu Rai Yulianti. “Kepastian Hukum sebagai Prinsip Negara Hukum dalam Sistem Peradilan Indonesia”. *Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan*. Vol. 9 No. 3. 2021.
- Permata, Rika Ratna dan Roni Setiawan. “Kontrak Baku dalam Hubungan Kemitraan Transportasi Online dan Implikasinya terhadap Perlindungan Hukum Pengemudi”. *Jurnal Yuridika*. Vol. 38 No. 2. 2023.
- Redi, Ahmad dan Ibnu Sina Chandranegara. “Relevansi Pemikiran Hans Kelsen dalam Teori Hukum Modern”. *Jurnal Konstitusi*. Vol. 19 No. 3. 2022.
- Santoso, Budi. “Trias Nilai Hukum Gustav Radbruch dalam Perspektif Filsafat Hukum Kontemporer”. *Jurnal RechtsVinding*. Vol. 11 No. 2. 2022.
- Setiawan, Roni dan Rika Ratna Permata. “Transformasi Ekonomi Digital dan Perubahan Pola Konsumsi Masyarakat di Era Platform”. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*. Vol. 13 No. 2. 2022.

Sulistiyono, Adi dan Isharyanto. “Konsep Kepastian Hukum dalam Penegakan Hukum di Indonesia”. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*. Vol. 52 No. 1. 2022.

Undang- undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja)

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perppu Cipta Kerja menjadi Undang-undang, yang merevisi UU No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.