



STATUS HUKUM PENGEMUDI OJEK ONLINE DALAM GIG ECONOMY: TANTANGAN PERLINDUNGAN SOSIAL DAN REFORMASI HUKUM DI INDONESIA

THE LEGAL STATUS OF ONLINE MOTORCYCLE TAXI DRIVERS IN THE GIG ECONOMY: THE CHALLENGES OF SOCIAL PROTECTION AND LEGAL REFORM IN INDONESIA

Ahmad Rifai

Universitas Islam Al Azhar

E-mail: ahmadrifai@unizar.ac.id

Khairul Aswadi

Universitas Islam Al Azhar

E-mail: khairulaswadi@unizar.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis Status Hukum Pengemudi Ojek Online dan Tantangan Perlindungan di Era Gig Economy, Metode penelitian yang digunakan adalah Yuridis normatif. penelitian ini menganalisis bagaimana hukum positif Indonesia memberikan perlindungan dan mengakui status pengemudi ojek online di tengah tantangan gig economy, sehingga dapat menjamin keadilan dan perlindungan sosial bagi pengemudi ojek online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Status hukum pengemudi ojek online dalam era gig economy adalah adanya diskrepansi antara definisi kontraktual “kemitraan” dengan praktik di lapangan yang menunjukkan pemenuhan unsur hubungan kerja formal (Pekerjaan, Upah, dan Subordinasi yang ketat melalui kontrol algoritma). Zona abu-abu hukum ini secara langsung menciptakan kerentanan social ekonomi bagi pengemudi karena berimplikasi pada minimnya perlindungan jaminan sosial dan potensi eksploitasi sepihak oleh perusahaan. Oleh karena itu, reformasi hukum perlu dilakukan, baik melalui penegasan status sebagai hubungan kerja formal, atau dengan menciptakan kategori hukum baru (sui generis) yang secara eksplisit mengakui pekerja platform, sehingga kewajiban perlindungan minimum (terutama jaminan sosial dasar dan transparansi algoritma) dapat diatur dan diintervensi oleh Pemerintah.

Kata Kunci: Hubungan Kerja; Ojek Online; Jaminan Sosial; Gig Economy; Kemitraan.

Abstract

This study aims to find out and analyze the Legal Status of Online Motorcycle Taxi Drivers and Protection Challenges in the Gig Economy Era, The research method used is normative juridical. This study analyzes how Indonesia's positive law provides protection and recognizes the status of online motorcycle taxi drivers in the midst of gig economy challenges, so as to ensure justice and social protection for online motorcycle taxi drivers. The results of the study show that the legal status of online motorcycle taxi drivers in the gig economy era is the discrepancy between the contractual definition of “partnership” and practices in the field that show the fulfillment of the elements of formal employment relations (Employment, Wages, and Subordination that are strict through algorithmic control). This legal gray zone directly creates socioeconomic vulnerability for drivers because it has implications for the lack of social security protection and the potential for unilateral

exploitation by companies. Therefore, legal reform needs to be undertaken, either through the affirmation of status as a formal employment relationship, or by creating a new legal category (sui generis) that explicitly recognizes platform workers, so that minimum protection obligations (especially basic social security and algorithm transparency) can be regulated and intervened by the Government.

Keywords: *Employment Relations; Online Motorcycle Taxis; Social Security; Gig Economy; Partnership.*

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah memicu revolusi industri (4.0), yang secara *fundamental* mengubah struktur ekonomi, sosial, dan hubungan kerja. Di Indonesia, hal ini ditandai dengan munculnya *platform digital* yang menghubungkan penyedia jasa dan konsumen secara langsung, menghasilkan model ekonomi baru yang dikenal sebagai ekonomi berbasis *platform* atau *gig economy*. Sektor transportasi, melalui layanan *ride-hailing* seperti Gojek dan Grab, menjadi perwujudan paling nyata dari fenomena ini.¹

Model bisnis *gig economy* bersifat transnasional, namun implementasinya di Indonesia harus berhadapan dengan kerangka hukum domestik yang pada dasarnya dirancang untuk hubungan kerja tradisional (majikan-pekerja). Kesenjangan antara *inovasi teknologi* dan ketertinggalan regulasi menciptakan *grey area* (area abu-abu) hukum, terutama mengenai status para pekerja *platform*. Secara konstitusional, Negara menjamin hak setiap warga negara atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 menjadi dasar filosofis penting bagi perlindungan semua bentuk tenaga kerja, termasuk ojol, bahwa setiap orang berhak mendapatkan pekerjaan dan imbalan yang adil dan layak. Perlindungan ini adalah mandat konstitusional yang harus dijabarkan dalam undang-undang sektoral.²

Sebelum munculnya *gig economy*, hubungan kerja di Indonesia diatur secara komprehensif dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Sehingga hubungan kerja adalah perjanjian yang menimbulkan unsur pekerjaan, upah, dan perintah (*work, wage, command*). Jika ketiga unsur ini terpenuhi, maka hubungan tersebut dikualifikasikan sebagai hubungan kerja, dan pekerja berhak atas perlindungan penuh. Perubahan signifikan terjadi dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja), yang kemudian diubah dan diatur kembali melalui Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 (Perpu Cipta Kerja), dan disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023.³ Meskipun fokus utamanya adalah penyederhanaan *regulasi* dan *investasi*, UU Cipta Kerja tidak secara spesifik mengatur status pekerja platform seperti ojol, sehingga perdebatan

1 Behl, A., Rajagopal, K., Sheorey, P., & Mahendra, A. (2022). Hambatan Masuk bagi Pekerja Lepas di Platform Gig: Menjelajahi Sisi Gelap Ekonomi Gig. *Aslib Journal of Information Management*, 74(5), 818–839. <https://doi.org/10.1108/ajim-08-2021-0235>

2 Prasetyo, EH (2024). Strategi Platform Digital di Indonesia: Menavigasi antara Teknologi dan Ekonomi Informal. *Teknologi dalam Masyarakat*, 76, 102414. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2023.102414>

3 Gunawan, L. . (2024). Exploring Impacts of Gojek Application as a Sharing Economy Tool on Indonesian Economics and Society: Systematic Literature Review Approach. *Journal of Ecohumanism*, 3(4), 1390–1405. <https://doi.org/10.62754/joe.v3i4.3670>

mengenai kualifikasi hubungan hukum tetap terbuka. Perusahaan aplikasi secara konsisten mengklasifikasikan pengemudi ojol sebagai Mitra (Hubungan Kemitraan), yang diatur berdasarkan perjanjian keperdataan (perdata *contract of service*), bukan sebagai Pekerja (Hubungan Kerja/Perburuhan) yang diatur oleh hukum publik (perburuhan *contract of employment*). Perbedaan mendasar ini terletak pada asumsi *fleksibilitas* dan kemandirian pengemudi.⁴

Dalam praktik ojol, unsur “perintah” menjadi titik perdebatan utama. Walaupun pengemudi tampak bebas menentukan waktu kerja, namun sistem *algoritma* aplikasi melalui penentuan tarif, skema bonus, skema rating dan penalty dianggap oleh sebagian pihak sebagai bentuk kontrol tersembunyi (*disguised command*). Kontrol ini secara subtil membatasi kemandirian pengemudi, membuat unsur perintah sesungguhnya terpenuhi.

Pemerintah telah mencoba mengisi kekosongan hukum melalui *regulasi* di sektor transportasi. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menjadi tonggak penting. *Regulasi* Permenhub tersebut lebih menitikberatkan pada aspek keselamatan pengguna jasa dan penetapan tarif batas atas/bawah, bukan pada hubungan kerja antara pengemudi dan perusahaan aplikasi. *Regulasi* ini mengakui adanya kerja sama atau kemitraan, tetapi secara eksplisit menghindari penetapan status pengemudi sebagai karyawan.⁵

Meskipun tidak diakui sebagai karyawan, Permenhub nomor 12 tahun 2019 secara tidak langsung mengakui eksistensi pengemudi ojol dalam hukum publik (hukum administrasi negara), memberikan dasar hukum yang minimal bagi operasional mereka. Namun, *regulasi* ini belum cukup untuk menyelesaikan isu perlindungan jaminan sosial dan ketenagakerjaan. Profesi pengemudi ojol memiliki risiko kerja yang sangat tinggi. Mereka rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, tindak kriminal, dan menghadapi tekanan psikologis akibat target kinerja yang ketat dan perubahan tarif sepihak. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang SJSN dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang BPJS mewajibkan setiap pekerja, baik formal maupun informal, untuk mendapatkan perlindungan Jaminan Sosial. Program yang diatur meliputi Jaminan Kesehatan (JKN) dan Jaminan Ketenagakerjaan (*Jamsostek*: JKK, JKm, JHT, JP).⁶

Karena statusnya sebagai Mitra, pengemudi ojol saat ini dikategorikan sebagai Pekerja Bukan Penerima Upah (BPU). Sebagai BPU, kepesertaan *Jamsostek* bersifat sukarela dan biasanya hanya mencakup Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKm), dengan iuran dibayar penuh oleh pengemudi. Pekerja formal (karyawan), yang dikategorikan sebagai Penerima Upah (PU), diwajibkan mendapatkan seluruh program *Jamsostek* (termasuk Jaminan Hari Tua/JHT dan Jaminan Pensiun/JP) dengan iuran yang sebagian besar ditanggung oleh perusahaan.

4 Yiqi, W., & Rifai, A. (2022). *Kedudukan Hukum Pekerja Rumahan Sebagai Pekerja Pihak Ketiga Dalam Perjanjian Kerja Lisan*. *Unizar Recht Journal (URJ)*, 1(4). Retrieved from <https://urj.unizar.ac.id/index.php/urj/article/view/31>

5 Siti Mariyam, Arowosaiye, YI, Markus Suryoutomo, & Agus Wibowo. (2025). Ketidakpastian Hukum dan Implikasinya terhadap Inovasi dan Kesenjangan dalam Ride-Hailing. *Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum Dan Konstitusi*, 8 (150–127), (1. <https://doi.org/10.24090/volksgeist.v8i1.13083>

6 Ambarwati, Okki Chandra, Rino Ardhian Nugroho, dan Didik Gunawan Suharto. “Peran Peraturan Pemerintah dalam Transportasi Online: Sebuah Validasi Model.” *Jurnal Bisnis & Birokrasi* 26, no. 1 (29 Mei 2019). <https://doi.org/10.20476/jbb.v26i1.10115>.

Kesenjangan ini menimbulkan ketidakadilan karena ojol, meskipun bekerja secara penuh, tidak mendapatkan JHT/JP yang penting bagi kesejahteraan masa tua.⁷

Sejumlah perusahaan aplikasi telah memiliki inisiatif untuk bekerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan, bahkan ada yang menanggung sebagian iuran JKK dan JKM bagi mitranya. Namun, inisiatif ini masih bersifat voluntary dan belum diwajibkan oleh undang-undang sebagai kewajiban perusahaan. Perlu adanya kajian mendalam yang mengarah pada pengakuan hubungan antara ojol dan perusahaan aplikasi sebagai Hubungan Kerja Substantif. Artinya, terlepas dari label “Mitra”, esensi kerja ojol yang terikat perintah/kontrol algoritma dan bergantung pada upah dari platform harus diakui setidaknya sebagai “Pekerja Khusus” atau “Pekerja Platform”.⁸

Beberapa negara maju mulai memperkenalkan kategori hukum baru seperti “Pekerja Hybrid” (*Worker*), yang berada di antara karyawan penuh (*Employee*) dan wiraswasta *independen* (*Self-Employed*). Kategori ini memberikan hak-hak minimal, termasuk perlindungan jaminan sosial dan batas upah minimum, tanpa memaksakan semua kewajiban hubungan kerja formal. Pemerintah dan DPR perlu mempertimbangkan untuk menambahkan bab khusus dalam Undang-undang Ketenagakerjaan atau mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) turunan Undang-undang Cipta Kerja yang secara *eksplisit* mengatur hak dan kewajiban Pekerja Platform.

Perlindungan Jamsostek bagi ojol harus diperluas. Minimal, Jaminan Hari Tua (JHT) dan Jaminan Pensiun (JP) harus dipertimbangkan, dengan skema iuran yang dibagi antara perusahaan aplikasi, pengemudi, dan/atau subsidi Pemerintah. Kajian ini menegaskan bahwa kepastian hukum bagi ojol bukan hanya isu ketenagakerjaan, melainkan isu perlindungan sosial yang krusial. Memberikan kepastian status dan jaminan sosial yang layak adalah wujud nyata pelaksanaan amanat konstitusi untuk mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, terutama bagi jutaan penggerak *gig economy* di era digital.⁹

Penelitian ini bertujuan untuk mengurai ketidakjelasan status hukum pengemudi ojek online (ojol) di *gig economy* Indonesia, yang secara konsisten diklasifikasikan sebagai mitra meskipun memiliki unsur keterikatan kerja substantif. Secara spesifik, penelitian ini merumuskan permasalahan mengenai bagaimana status hukum ojol saat ini di mata regulasi domestik (UU Ketenagakerjaan dan Permenhub) Dengan menggunakan metode Yuridis Normatif, tujuan penelitian ini adalah menganalisis secara yuridis-normatif status ojol, mengevaluasi kendala perlindungan sosial yang ada, dan pada akhirnya, merumuskan model reformasi hukum yang ideal termasuk mempertimbangkan adopsi kategori hukum baru guna mewujudkan kepastian hukum dan perlindungan sosial yang komprehensif.

Secara teori, penelitian ini memberikan kontribusi signifikan bagi pengembangan ilmu Hukum Ketenagakerjaan dan Jaminan Sosial dalam merespons adaptasi regulasi

7 Amri, Pahmi, Dyah Mutiarin, dan Achmad Nurmandi. “Perbandingan Masalah Kebijakan Transportasi Online Antar Kota-Kota Besar di Indonesia,” 241–48, 2022. https://doi.org/10.1007/978-3-031-19679-9_30.

8 Ahmad Rifai, & Gusti Ayu Ratih Damayanti. (2020). kajian hukum terhadap hak pekerjayang dirumahkan pada masa pandemi covid (19) berdasarkan undang - undang nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan. *Jurnal Hukum Saraswati (JHS)*, 2(2). <https://doi.org/10.36733/jhshs.v2i2.1379>

9 Astuti, Budi, dan Muhammad Rusdi Daud. “Kepastian Hukum Pengaturan Transportasi Online.” *Tinjauan Hukum Al-Qisth* 6, no. 2 (14 Februari 2023): 205. <https://doi.org/10.24853/al-qisth.6.2.205-244>.

terhadap fenomena gig economy dan konsep Hybrid Worker. Dari sisi praktis, hasil kajian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan krusial bagi Pemerintah/Regulator dalam penyusunan kebijakan (seperti amandemen UU Ketenagakerjaan atau PP turunan UU Cipta Kerja) yang mengatur definisi dan perlindungan Pekerja Platform. Selain itu, penelitian ini memberikan panduan hukum bagi perusahaan aplikasi mengenai tanggung jawab perlindungan sosial substantif dan menjadi referensi advokasi bagi pengemudi ojol untuk memperjuangkan hak-hak dasar mereka, terutama terkait masa depan dan kesejahteraan di masa tua melalui Jaminan Hari Tua dan Jaminan Pensiun

B. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian Yuridis Normatif (*Normative Legal Research*).¹⁰ kajian ini fokus pada norma hukum yang mengatur hubungan kerja dan jaminan sosial bagi pengemudi ojek online. Pendekatan utama yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Pendekatan Peraturan Perundang-undangan (*Statute Approach*) Menganalisis secara mendalam hierarki dan substansi hukum positif yang relevan. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) Menelaah dan mengkonstruksi konsep-konsep hukum fundamental seperti ‘hubungan kerja’, ‘kemitraan’, ‘*disguised command*’, ‘*gig economy*’, dan ‘perlindungan jaminan sosial’ dari berbagai doktrin hukum dan pandangan para ahli dan Pendekatan Kasus/Analisis Praktik (*Case/Practical Analysis Approach*) Mengkaji putusan-putusan pengadilan yang relevan (jika ada) serta menganalisis pola operasional dan perjanjian (*Term and Conditions*) antara perusahaan aplikasi dan pengemudi ojol untuk mengidentifikasi apakah unsur pekerjaan, upah, dan perintah (*work, wage, command*) secara substantif terpenuhi di lapangan.)¹¹

C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Status Hukum Pengemudi Ojek Online dan Tantangan Perlindungan di Era *Gig Economy*

Pada dasarnya, isu hukum yang paling mendasar dan menjadi inti perdebatan dalam ekosistem ojek online adalah ketidakjelasan status hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi digital. Sebab, ketidakjelasan status ini menciptakan zona abu-abu hukum yang sangat memengaruhi hak-hak dasar pengemudi, sekaligus menentukan kewajiban tanggung jawab dari pihak perusahaan aplikasi.¹²

Untuk memahami hal ini, perlu merujuk pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang kini diubah melalui Undang-undang Cipta Kerja. Menurut Undang-Undang tersebut, suatu hubungan kerja yang melahirkan

10 Dameria, Fiorella Angella, Gunardi Lie, dan Moody R. Syailendra. “Urgensi Adanya Aturan Khusus Terkait Hukum Transportasi Online Pada PT.Gojek.” *Wajah Hukum* 7, no. 2 (31 Oktober 2023): 462. <https://doi.org/10.33087/wjh.v7i2.1247>.

11 Evangelina Nikolaevna, Gribova. “Prinsip Kepastian Hukum: Konsep dan Karakteristik Utama.” *Kemajuan dalam Ilmu Pengetahuan dan Humaniora*, 10 Juni 2023. <https://doi.org/10.11648/j.ash.20230902.18>.

12 Kamil, M. I., Sukarno, S., & Aswadi, K. (2025). Legal Analysis of Village-Owned Enterprises in the Free Nutritious Meals Program: Government-Village Collaboration for Children’s Nutrition Rights. *Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum*, 24(1), 4278-4287.

Perjanjian Kerja dianggap sah apabila memenuhi tiga unsur esensial. Yaitu adanya Pekerjaan yang dilakukan oleh buruh atau pekerja, adanya Upah/Pendapatan sebagai imbalan atas pekerjaan tersebut dan yang paling krusial adanya Perintah atau hubungan subordinasi di bawah pimpinan pengusaha.¹³

Dalam konteks ojek online, nyatanya fakta di lapangan menunjukkan adanya indikasi pemenuhan ketiga unsur tersebut, meskipun secara kontraktual hubungan tersebut diatur secara berbeda. Secara lebih rinci, unsur Pekerjaan terpenuhi secara nyata karena pengemudi melakukan kegiatan pengangkutan orang atau barang demi kepentingan bisnis dan operasional perusahaan aplikasi.¹⁴

Sementara itu, unsur Upah/Pendapatan juga terpenuhi, Pengemudi menerima imbalan berupa tarif perjalanan yang besarnya tidak ditentukan oleh negosiasi murni, melainkan diatur secara terpusat oleh *algoritma* perusahaan aplikasi. Selanjutnya, yang paling *kontroversial* adalah unsur Perintah atau *Subordinasi*. Hal ini terlihat jelas bahwa Aplikasi memberikan kontrol ketat yang mirip dengan kontrol atasan-bawahan, misalnya standar perilaku dan kode etik yang wajib dipatuhi pengemudi. Selain itu, kontrol ini diperkuat dengan adanya sistem evaluasi berbasis rating dan sanksi pemutusan kemitraan (*suspend*) yang dapat diterapkan secara *unilateral* oleh perusahaan aplikasi, sehingga menunjukkan *superioritas* perusahaan.¹⁵

Meskipun demikian, perusahaan aplikasi secara konsisten dan kontraktual mendefinisikan hubungan mereka dengan pengemudi sebagai “kemitraan” demi menegaskan *fleksibilitas* dan otonomi pengemudi. Namun, sejumlah ahli hukum berpendapat bahwa penamaan “kemitraan” ini dapat dinilai sebagai bentuk penghindaran (*avoidance*) dari kewajiban formal hukum ketenagakerjaan.¹⁶

Sehingga untuk penghindaran ini terjadi karena perusahaan aplikasi masih memegang *superioritas* mutlak dalam aspek-aspek penting, seperti menentukan tarif, mengatur tata cara bekerja, dan menilai kinerja melalui sistem *algoritma* yang *black box*. Oleh karena itu, penentuan status hukum pengemudi menjadi krusial. Jika praktik di lapangan memenuhi unsur *subordinasi* yang ketat, maka secara substansi hubungan tersebut dapat dikategorikan sebagai hubungan kerja formal. Sebagai konsekuensinya, pengakuan sebagai hubungan kerja formal akan mewajibkan perusahaan aplikasi untuk memberikan hak-hak penuh pekerja, seperti upah minimum, THR, cuti, dan perlindungan terhadap PHK sepihak.¹⁷

Pada gilirannya, ketidakjelasan status hukum secara langsung *berimplikasi* pada minimnya perlindungan jaminan sosial dan kerentanan ekonomi yang dihadapi oleh pengemudi ojol. Padahal, Kerangka Jaminan Sosial di Indonesia diatur

13 Ulum, H. (2024). *Menilai Kembali Urgensi Amnesti Pajak di Indonesia: Perspektif Keadilan Sosial*. Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum, 2) 23).

14 Dzulfania, R., Karyati, S., & Haerani, R. (2024). *Tinjauan yuridis pengaturan rahasia dagang menurut hukum positif di era digital di indonesia*. *Iuris notitia : jurnal ilmu hukum*, 2 (69–64, (2. <https://doi.org/10.69916/iuris.v2i2.152>

15 Hendarwanto, Andy, Naya Amin Zaini, dan Hono Sejati. “Reformasi Hukum Transportasi Online untuk Keadilan dan Keberlanjutan.” *Ranah Penelitian : Jurnal Penelitian dan Pengembangan Multidisiplin* 7, no. 1 (19 November 2024): 84–94. <https://doi.org/10.38035/rpj.v7i1.1260>.

16 Julius Caesar Transon Simorangkir. “Kajian Yuridis Kedudukan pengemudi Ojek Online Dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan Di Indonesia.” *VISA: Jurnal Visi dan Ide* 4, no. 3 (13 September 2024): 2709–2916. <https://doi.org/10.47467/visa.v4i3.5133>.

17 Kartini, Kartini, Ulya Kencana, dan Legawan Isa. “Praktek Sewa Kepemilikan Akun Driver Transportasi Online Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah.” *Muamalah* 4, tidak. 2 (5 Desember 2020): 112–29. <https://doi.org/10.19109/muamalah.v4i2.7063>.

melalui Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang BPJS, yang secara tegas mewajibkan semua pekerja untuk memiliki perlindungan jaminan sosial. Secara spesifik, perlindungan tersebut mencakup program-program vital seperti Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Kematian (JKm), Jaminan Hari Tua (JHT), Jaminan Pensiun, dan Jaminan Kesehatan.

Namun, *realita* perlindungan pengemudi ojol di lapangan menunjukkan kontras. Terkait status hukumnya yang ditempatkan sebagai “mitra” (pekerja informal), kepesertaan pengemudi dalam BPJS Ketenagakerjaan sebagian besar bersifat mandiri atau sukarela. Akibatnya, banyak pengemudi ojol yang tidak terdaftar sebagai peserta aktif BPJS Ketenagakerjaan disebabkan oleh keterbatasan pendapatan untuk membayar iuran secara rutin dan mandiri. Di samping itu, minimnya kepesertaan disebabkan pula oleh belum adanya kewajiban hukum yang memaksa perusahaan aplikasi untuk menanggung iuran secara penuh, seperti halnya iuran pekerja formal. Bahkan, perlindungan yang diberikan oleh perusahaan aplikasi sering kali terbatas pada paket kerja sama yang hanya mencakup JKK dan JKm, belum menyentuh JHT atau Jaminan Pensiun, padahal risiko kerja pengemudi sangat tinggi (kecelakaan lalu lintas, kriminalitas, dan kelelahan kronis).¹⁸

Oleh karena itu, permasalahan lain yang sering terjadi di lapangan adalah ketiadaan kewajiban hukum yang memaksa perusahaan aplikasi untuk menanggung iuran jaminan sosial penuh, sehingga menimbulkan ketidakadilan dan menempatkan pengemudi dalam kerentanan sosial ekonomi yang berkelanjutan. Ironisnya, sektor *gig economy* telah berkembang pesat lebih dari satu dekade. Namun demikian, regulasi ketenagakerjaan belum sepenuhnya hadir (kekosongan hukum) untuk menjamin hak-hak pekerja di dalamnya, sebagaimana yang disampaikan oleh beberapa ahli hukum.¹⁹ Saat ini, *regulasi* yang mengatur ojek online lebih fokus pada aspek perhubungan, seperti Permenhub Nomor 12 tahun 2019 dan Kepmenhub tentang tarif. Sayangnya, belum ada aturan tegas mengenai status hubungan kerja. Pada akhirnya, kekosongan hukum ini menghasilkan ketidakadilan dalam perlindungan, ketidakpastian kontrak kemitraan, dan potensi eksploitasi seperti perubahan tarif sepihak atau pemutusan kemitraan tanpa proses yang adil (*unfair termination*).²⁰

Menanggapi tantangan tersebut, fenomena *Gig Economy* menantang konsep kerja tradisional. Oleh karena itu, di banyak negara, muncul desakan untuk menciptakan kategori hukum baru, seperti *dependent contractor* atau *worker* (seperti di Inggris). Sejalan dengan itu, Indonesia sangat membutuhkan kategori hukum baru (*sui generis*) yang diakomodasi dalam Undang-undang Ketenagakerjaan, agar secara eksplisit mengakui dan melindungi pekerja platform dengan hak minimum tanpa harus menjadi karyawan penuh.

18 Lamganda, Saham, Umar Aris, dan Resi Pranacitra. “Kekosongan Hukum Pengaturan Transportasi Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan.” *Jurnal Multidisiplin Dehasen (MUDE)* 2, no. 3 (31 Juli 2023). <https://doi.org/10.37676/mude.v2i3.4723>.

19 Mariyam, Siti, dan Markus Suryoutomo. “Aspek Hukum Perusahaan Penyelenggaraan Angkutan Umum Berbasis Teknologi Informasi.” *TAWAZUN : Jurnal Hukum Ekonomi Syariah* 4, no. 2 (31 Desember 2021): 157. <https://doi.org/10.21043/tawazun.v4i2.10419>.

20 Mariyam, Siti, dan Zabidin. “Penerapan Niat Baik pada Perjanjian Kemitraan Layanan Transportasi Online.” Dalam *Prosiding Konferensi Internasional tentang Hukum, Ekonomi, dan Kesehatan (ICLEH 2020)*. Paris, Prancis: Atlantis Press, 2020. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.200513.113>.

Jelas bahwa, jika pengakuan hubungan kerja formal terjadi, perusahaan aplikasi wajib menyediakan upah minimum, jaminan sosial lengkap, perlindungan keselamatan kerja, dan penyelesaian sengketa melalui mekanisme ketenagakerjaan resmi (PHI), yang mana akan meningkatkan keamanan sosial pengemudi. Di sisi lain, jika status “kemitraan” dipertahankan, Pemerintah tetap harus melakukan intervensi dengan mengatur kewajiban menanggung iuran BPJS (minimal JKK dan JKM) oleh perusahaan, serta menjamin transparansi algoritma dan perlindungan dari keputusan kemitraan sepihak. Sebagai penutup, reformasi hukum mendesak untuk mengatasi kerentanan ini, baik melalui pengakuan hubungan kerja formal maupun melalui penciptaan kategori hukum baru yang memberikan perlindungan jaminan sosial dasar dan keadilan ekonomi bagi pekerja *gig economy*, sekaligus menyusun aturan mengenai pengawasan terhadap penentuan tarif dan sanksi berbasis *algoritma*.

D. KESIMPULAN

Status hukum pengemudi ojek *online* dalam era *gig economy* adalah adanya diskrepansi antara definisi kontraktual “kemitraan” dengan praktik di lapangan yang menunjukkan pemenuhan unsur hubungan kerja formal (Pekerjaan, Upah, dan Subordinasi yang ketat melalui kontrol algoritma). Zona abu-abu hukum ini secara langsung menciptakan kerentanan sosial-ekonomi bagi pengemudi karena berimplikasi pada minimnya perlindungan jaminan sosial (BPJS) dan potensi eksploitasi sepihak oleh perusahaan. Oleh karena itu, reformasi hukum sangat mendesak dilakukan, baik melalui penegakan status sebagai hubungan kerja formal dengan segala konsekuensinya, atau dengan menciptakan kategori hukum baru (*sui generis*) yang secara eksplisit mengakui pekerja platform, sehingga kewajiban perlindungan minimum (terutama jaminan sosial dasar dan transparansi algoritma) dapat diatur dan diintervensi oleh Pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, Budi, dan Muhammad Rusdi Daud. “Kepastian Hukum Pengaturan Transportasi Online.” *Tinjauan Hukum Al-Qisth* 6, no. 2 (14 Februari 2023): 205–244. <https://doi.org/10.24853/al-qisth.6.2.205-244>.
- Dzulfania, R., S. Karyati, dan R. Haerani. “Tinjuan Yuridis Pengaturan Rahasia Dagang Menurut Hukum Positif di Era Digital di Indonesia.” *Iuris Notitia: Jurnal Ilmu Hukum* 2, no. 2 (2024): 64–69. <https://doi.org/10.69916/iuris.v2i2.152>.
- Gribova, Evangelina Nikolaevna. “Prinsip Kepastian Hukum: Konsep dan Karakteristik Utama.” *Kemajuan dalam Ilmu Pengetahuan dan Humaniora*, 10 Juni 2023. <https://doi.org/10.11648/j.ash.20230902.18>.
- Gunawan, L. “Exploring Impacts of Gojek Application as a Sharing Economy Tool on Indonesian Economics and Society: Systematic Literature Review Approach.” *Journal of Ecohumanism* 3, no. 4 (2024): 1390–1405. <https://doi.org/10.62754/joe.v3i4.3670>.

- Hendarwanto, Andy, Naya Amin Zaini, dan Hono Sejati. "Reformasi Hukum Transportasi Online untuk Keadilan dan Keberlanjutan." *Ranah Penelitian: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Multidisiplin* 7, no. 1 (19 November 2024): 84–94. <https://doi.org/10.38035/rrj.v7i1.1260>.
- Kamil, M. I., S. Sukarno, dan K. Aswadi. "Legal Analysis of Village-Owned Enterprises in the Free Nutritious Meals Program: Government-Village Collaboration for Children's Nutrition Rights." *Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum* 24, no. 1 (2025): 4278–4287.
- Kartini, Kartini, Ulya Kencana, dan Legawan Isa. "Praktek Sewa Kepemilikan Akun Driver Transportasi Online dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah." *Muamalah* 4, no. 2 (5 Desember 2020): 112–129. <https://doi.org/10.19109/muamalah.v4i2.7063>.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional*.
- Rifai, Ahmad, dan Gusti Ayu Ratih Damayanti. "Kajian Hukum terhadap Hak Pekerja yang Dirumahkan pada Masa Pandemi Covid-19 Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan." *Jurnal Hukum Saraswati (JHS)* 2, no. 2 (2020). <https://doi.org/10.36733/jhshs.v2i2.1379>.
- Simorangkir, Julius Caesar Transon. "Kajian Yuridis Kedudukan Pengemudi Ojek Online dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia." *VISA: Jurnal Visi dan Ide* 4, no. 3 (13 September 2024): 2709–2916. <https://doi.org/10.47467/visa.v4i3.5133>.
- Ulum, H. "Menilai Kembali Urgensi Amnesti Pajak di Indonesia: Perspektif Keadilan Sosial." *Pena Justisia: Media Komunikasi dan Kajian Hukum* 23, no. 2 (2024).
- Yiqi, W., dan Ahmad Rifai. "Kedudukan Hukum Pekerja Rumahan sebagai Pekerja Pihak Ketiga dalam Perjanjian Kerja Lisan." *Unizar Recht Journal (URJ)* 1, no. 4 (2022). Diakses dari <https://urj.unizar.ac.id/index.php/urj/article/view/31>.