

KEPASTIAN HUKUM STATUS PENGEMUDI OJEK ONLINE DALAM PERSPEKTIF HUKUM
KETENAGAKERJAAN INDONESIAHasna Hamidah¹Email: hasnaahmdh@gmail.com

Ilmu Hukum, Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung

Abstract

The development of digital technology has given rise to app-based transportation services that create new employment opportunities while simultaneously generating legal issues concerning the status of online motorcycle taxi drivers within the Indonesian labor law system. At present, online motorcycle taxi drivers are classified as business partners rather than workers, resulting in the absence of normative labor protections. This article aims to analyze the legal certainty of the employment status of online motorcycle taxi drivers from the perspective of Indonesian labor law and its implications for the protection of drivers' rights. The analytical framework is based on an examination of the legal relationship between drivers and platform companies, a comparison between employment relationships and partnership arrangements, and their relevance within the context of the gig economy. This study employs a descriptive-analytical method using both normative juridical and empirical juridical approaches, drawing upon statutory regulations, court decisions, and practical partnership arrangements. The findings indicate that classifying drivers as partners leads to legal uncertainty and limited labor protection, as the relationship is predominantly contractual and administrative in nature. Therefore, comprehensive regulatory reform is necessary to ensure legal certainty, fairness, and proportional protection for online motorcycle taxi drivers within the Indonesian labor law framework.

Keywords: legal certainty; online motorcycle taxi; labor law.

Abstrak

Perkembangan teknologi digital telah melahirkan layanan transportasi berbasis aplikasi yang membuka peluang kerja baru, namun sekaligus menimbulkan persoalan hukum

Article History

Received: Desember 2025

Reviewed: Desember 2025

Published: Desember 2025

Copyright : Author

Publish by : CAUSA



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

¹ 1233050053, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung

terkait status pengemudi ojek *online* dalam sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia. Hingga saat ini, pengemudi ojek *online* ditempatkan sebagai mitra usaha, bukan sebagai pekerja, sehingga tidak memperoleh perlindungan hak-hak normatif ketenagakerjaan. Artikel ini bertujuan untuk menganalisis kepastian hukum status pengemudi ojek *online* dalam perspektif hukum ketenagakerjaan Indonesia serta implikasinya terhadap perlindungan hak pengemudi. Kerangka berpikir penelitian ini bertumpu pada analisis hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan aplikasi, perbandingan antara konsep hubungan kerja dan hubungan kemitraan, serta relevansinya dalam konteks *gig economy*. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif-analitis dengan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris, melalui kajian peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, serta praktik hubungan kemitraan di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penempatan pengemudi sebagai mitra menimbulkan ketidakpastian hukum dan keterbatasan perlindungan ketenagakerjaan, karena hubungan tersebut lebih bersifat kontraktual dan administratif. Oleh karena itu, diperlukan pembaruan regulasi yang komprehensif untuk menjamin kepastian hukum, keadilan, dan perlindungan yang proporsional bagi pengemudi ojek *online* dalam kerangka hukum ketenagakerjaan Indonesia.

Kata kunci: kepastian hukum; ojek online; hukum ketenagakerjaan.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan signifikan dalam berbagai sektor kehidupan, termasuk dalam bidang transportasi dan ketenagakerjaan. Salah satu wujud konkret dari transformasi tersebut adalah hadirnya layanan transportasi berbasis aplikasi atau ojek *online* yang mulai berkembang pesat di Indonesia sejak tahun 2014. Kehadiran ojek *online* tidak hanya menawarkan kemudahan dan efisiensi bagi masyarakat sebagai pengguna jasa, tetapi juga membuka peluang kerja baru bagi jutaan orang. Namun demikian, di balik kontribusinya terhadap perekonomian dan penyerapan tenaga kerja, keberadaan ojek *online* menimbulkan persoalan hukum yang kompleks, khususnya terkait status hukum pengemudinya dalam sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia.

Permasalahan utama yang muncul berkaitan dengan hubungan hukum antara pengemudi ojek *online* dan perusahaan penyedia aplikasi. Perusahaan aplikasi secara normatif menempatkan pengemudi sebagai mitra usaha dalam suatu hubungan kemitraan, bukan sebagai pekerja sebagaimana dikenal dalam hukum ketenagakerjaan. Penempatan status tersebut berimplikasi langsung pada tidak terpenuhinya hak-hak normatif ketenagakerjaan bagi pengemudi ojek *online*, seperti jaminan upah, jam kerja, jaminan sosial, dan perlindungan dari

pemutusan hubungan kerja secara sepihak. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum serta meningkatkan kerentanan pengemudi terhadap praktik yang berpotensi merugikan, mengingat hubungan kemitraan yang dibangun lebih bertumpu pada perjanjian baku yang ditentukan secara sepihak oleh perusahaan aplikasi.

Di sisi lain, ojek *online* merupakan bagian dari fenomena *gig economy*, yaitu model ekonomi modern yang mengandalkan fleksibilitas kerja berbasis *platform digital*. Model ini menawarkan kebebasan dalam pengaturan waktu dan pola kerja, namun sekaligus menghadirkan tantangan serius terhadap sistem regulasi ketenagakerjaan yang pada dasarnya dirancang untuk hubungan kerja konvensional. Ketidaksiapan kerangka hukum ketenagakerjaan dalam mengakomodasi karakteristik *gig economy* menyebabkan terjadinya kekosongan hukum (*legal vacuum*) serta ketidakharmonisan regulasi, baik antara hukum ketenagakerjaan, hukum perdata, maupun regulasi sektoral di bidang transportasi.

Oleh karena itu, kajian ini penting untuk dilakukan guna menganalisis secara yuridis kedudukan hukum pengemudi ojek *online* serta implikasinya terhadap kepastian hukum dan perlindungan hak dalam perspektif hukum ketenagakerjaan Indonesia. Analisis ini juga diarahkan untuk menelaah sejauh mana regulasi yang ada mampu menjawab tantangan ketenagakerjaan modern dalam kerangka *gig economy*, sekaligus memberikan gambaran mengenai urgensi pembaruan hukum guna menciptakan sistem perlindungan yang adil dan seimbang bagi seluruh pihak.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, fokus kajian dalam artikel ini diarahkan untuk menelaah secara komprehensif kedudukan hukum pengemudi ojek *online* dalam sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia, khususnya terkait kualifikasi hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi, apakah merupakan hubungan kerja atau hubungan kemitraan, serta implikasinya terhadap pemenuhan hak dan kewajiban para pihak. Selain itu, kajian ini juga mengkaji permasalahan kepastian hukum dan perlindungan hak pengemudi ojek *online* yang timbul akibat penempatan status kemitraan, termasuk keterbatasan perlindungan ketenagakerjaan, jaminan sosial, dan mekanisme perlindungan hukum yang saat ini lebih bersifat kontraktual dan administratif. Lebih lanjut, artikel ini membahas bagaimana regulasi ketenagakerjaan modern merespons keberadaan ojek *online* dalam kerangka *gig economy*, serta mengidentifikasi berbagai tantangan normatif dan implementatif yang dihadapi dalam upaya membangun pengaturan hukum yang mampu menjamin keadilan, kepastian hukum, dan perlindungan yang proporsional bagi pengemudi ojek *online* di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analisis dengan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Pendekatan yuridis normatif digunakan untuk mengkaji dan menganalisis ketentuan hukum yang mengatur status hukum pengemudi ojek *online*, baik dalam perspektif hukum ketenagakerjaan, hukum perdata, maupun regulasi transportasi berbasis aplikasi, sedangkan pendekatan yuridis empiris digunakan untuk melihat realitas praktik hubungan kemitraan antara pengemudi ojek online dan perusahaan penyedia aplikasi serta implikasinya

terhadap perlindungan hukum pengemudi. Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif yang bersumber dari data primer dan data sekunder. Data primer meliputi peraturan perundang-undangan yang relevan serta putusan pengadilan, sementara data sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, pendapat para ahli, dan dokumen kebijakan yang berkaitan dengan *gig economy* dan ojek *online*. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan dan dokumentasi. Seluruh data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dengan cara menafsirkan norma hukum yang berlaku dan mengaitkannya dengan praktik yang terjadi, guna menilai tingkat kepastian hukum dan perlindungan hak pengemudi ojek *online* dalam sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia.

PEMBAHASAN

A. Kedudukan Hukum Pengemudi Ojek Online dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan Indonesia

Ojek online (ojol) mulai beroperasi di Indonesia sejak akhir tahun 2014 dan terus berkembang hingga saat ini. Kehadirannya telah membuka peluang kerja baru bagi masyarakat Indonesia dan dinilai cukup menjanjikan bagi sebagian kalangan. Hal tersebut tercermin dari tingginya jumlah pengemudi ojek online yang beroperasi di berbagai wilayah. Berdasarkan pengakuan asosiasi pengemudi ojek online, yaitu Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA), pada tahun 2020 terdapat sedikitnya 4 juta pengemudi ojek online yang aktif di Indonesia. Apabila data tersebut dibandingkan dengan hasil Sensus Penduduk Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 yang mencatat jumlah penduduk Indonesia sebesar 270,20 juta jiwa, maka dapat disimpulkan bahwa sekitar 1,48% penduduk Indonesia berprofesi sebagai pengemudi ojek *online*.²

Permasalahan terkait status hukum pengemudi ojek *online* telah memunculkan perdebatan yang cukup luas dalam bidang hukum ketenagakerjaan. Hal ini disebabkan oleh pola hubungan yang diterapkan oleh perusahaan aplikasi, yang menempatkan pengemudi ojek *online* pada posisi yang belum sepenuhnya jelas, apakah sebagai pekerja atau sebagai mitra usaha. Penentuan status hukum tersebut membawa implikasi langsung terhadap hak, kewajiban, serta jaminan hukum yang seharusnya diperoleh pengemudi ojek *online* dalam menjalankan aktivitas operasionalnya. R. Soeroso menyatakan bahwa hubungan hukum pada dasarnya timbul ketika dua pihak saling mengikatkan diri, sehingga melahirkan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi secara timbal balik. Pandangan ini relevan untuk menelaah hubungan antara pengemudi ojek

² Wahyu Rizki Farizma, "Meninjau Posisi Mitra Ojek Online Dalam Hukum Ketenagakerjaan Di Indonesia," JDIH KABUPATEN SUKOHARJO, n.d., <https://jdih.sukoharjokab.go.id/berita/detail/meninjau-posisi-mitra-ojek-online-dalam-hukum-ketenagakerjaan-di-indonesia>.

online dan perusahaan aplikasi, karena hubungan tersebut lahir dari adanya perjanjian yang menimbulkan konsekuensi hukum bagi kedua belah pihak.³

Driver *online* menjalankan kerja sama dengan perusahaan penyedia aplikasi dalam bentuk hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja. Hal ini karena hubungan hukum yang terbentuk tidak memenuhi unsur hubungan kerja, yakni pekerjaan, upah, dan perintah. Perusahaan penyedia aplikasi tidak memberikan upah, baik berdasarkan satuan waktu maupun satuan hasil, melainkan hanya berperan sebagai perantara antara pengguna aplikasi dan driver *online*, sehingga penghasilan yang diterima tidak tunduk pada ketentuan perundang-undangan tentang pengupahan. Selain itu, driver *online* tidak terikat waktu kerja tertentu dan bebas mengaktifkan aplikasi tanpa kewajiban dari perusahaan, berbeda dengan pengaturan waktu kerja delapan jam dalam hukum ketenagakerjaan. Oleh karena itu, hubungan hukum antara driver *online* dan perusahaan penyedia aplikasi merupakan hubungan kemitraan yang tunduk pada ketentuan BW, asas *pacta sunt servanda*, dan asas kebebasan berkontrak.⁴

Kedudukan hubungan antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi secara normatif ditetapkan sebagai hubungan kemitraan. Penegasan tersebut tercantum dalam Pasal 15 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa hubungan antara pengemudi ojek online dan perusahaan aplikasi merupakan kerja sama usaha.⁵ Ketentuan ini menempatkan pengemudi ojek online sebagai pihak yang berdiri sendiri (*independent contractor*), sehingga tidak dikategorikan sebagai pekerja. Model kemitraan tersebut menekankan adanya kerja sama berdasarkan kesepakatan para pihak, yang pada prinsipnya memberikan otonomi kepada pengemudi ojek online dalam menentukan cara dan waktu bekerja serta menegaskan kesetaraan kedudukan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi.

Apabila hubungan yang terjalin antara para pihak merupakan hubungan kemitraan, maka hubungan hukum tersebut didasarkan pada ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan bukan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan. Sementara itu, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perppu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang menegaskan bahwa hubungan kerja lahir dari adanya perjanjian kerja.

³ Balqis Khoirunnisa, Mella Ismelina, and Farma Rahayu, "Analisis Kedudukan Hukum Pengemudi Ojek Online Dalam Sistem Kerja Berbasis Platform Digital," 2025, 8480–87.

⁴ Anton Cahyono, Indra Fredika Kusuma, and Haryo Hendro Kusumo, "Hubungan Hukum Kemitraan Antara Driver Online Dengan Penyedia Layanan," 2024.

⁵ Williams Oey, "Di Balik Layar Aplikasi Ojek Online: Menyoal Ulang Status Kemitraan Atau Hubungan Kerja," Hukumonline.com, 2025, <https://www.hukumonline.com/berita/a/di-balik-layar-aplikasi-ojek-online--menyoal-ulang-status-kemitraan-atau-hubungan-kerja-lt6836f490afb40/>.

Oleh karena itu, sesuai dengan hukum yang berlaku dan putusan Mahkamah Agung, hubungan antara pengemudi ojek online dan penyedia jasanya adalah kemitraan, bukan hubungan kerja. Hubungan hukum ini berasal dari transaksi hukum perdata, dalam hal ini, perjanjian kemitraan. Negara tidak ikut campur dalam isi perjanjian kemitraan tersebut. Namun, terdapat ketidakseimbangan antara para pihak, dan ada kekhawatiran bahwa kurangnya intervensi negara akan menyebabkan pelanggaran hak dan kewajiban para pihak berdasarkan perjanjian kemitraan.

B. Permasalahan Kepastian Hukum dan Perlindungan Hak Pengemudi Ojek Online

Di Indonesia, hubungan kerja diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang mensyaratkan adanya unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Namun, dalam praktik pengemudi ojek *online* yang tergolong sebagai *gig worker*, unsur perintah kerap dianggap tidak terpenuhi karena perusahaan *platform* menyatakan tidak memberikan instruksi secara langsung kepada pengemudi. Oleh karena itu, hubungan tersebut lebih sering dikualifikasikan sebagai kemitraan kontraktual yang berlandaskan Pasal 1313 KUHPperdata, yang mendefinisikan perjanjian sebagai suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang atau lebih lainnya.⁶

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 menegaskan bahwa sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum menurut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga ojek *online* tidak dikualifikasikan sebagai angkutan umum dan pengaturannya merupakan kebijakan hukum terbuka pembentuk undang-undang. Meskipun Mahkamah Konstitusi mengakui keberadaan dan manfaat sosial-ekonomi ojek *online*, putusan ini berdampak pada terbatasnya perlindungan hukum bagi pengemudi karena diposisikan sebagai mitra, bukan pekerja, sehingga tidak memperoleh perlindungan ketenagakerjaan. Akibatnya, perlindungan hukum pengemudi ojek *online* lebih bersifat kontraktual dan administratif, sehingga diperlukan regulasi khusus untuk menjamin keadilan dan kepastian hukum.⁷

Celah hukum yang masih menyelimuti layanan ojek *online* di Indonesia memiliki banyak konsekuensi negatif bagi pengemudi dan konsumen. Hal ini berakar dari fakta bahwa Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Jalan tidak mengakui atau

⁶ Hadiati Dian, "Legal Relationship Between Platform Service Providers and Online Transportation Driver In Indonesia," no. 29 (2023): 199–210.

⁷ Herma Setiasih, "Perlindungan Hukum Pengemudi Ojek Online Atas Kontrak Perjanjian Perusahaan Gojek (Study Kasus Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi No . UU 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan , Yang Dimana Menimbang Sebagaiberikut Tentang Aturan Lalulintas," *JURNAL SOSIAL HUMANIORA DAN PENDIDIKAN* 1, no. 1 (2022): 34–38.

mengatur sepeda motor sebagai alat transportasi umum atau transportasi berbasis aplikasi.⁸ Demikian pula, Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019, yang hanya merupakan peraturan teknis yang dimaksudkan untuk mengisi celah dalam regulasi transportasi online.⁹ Peraturan Menteri Perhubungan ini mengatur standar keselamatan pengemudi serta perlindungan minimum bagi pengguna kendaraan bermotor roda dua, termasuk ojek *online*, dengan penekanan utama pada aspek keselamatan, seperti perlengkapan kendaraan, kelayakan jalan, penggunaan helm, dan standar pelayanan minimal. Regulasi tersebut tidak mengatur status kerja pengemudi, jam kerja, cuti, maupun kompensasi lainnya, sehingga berbagai aspek penting dalam ekosistem ojek *online* belum memiliki landasan hukum yang kuat dan komprehensif.

Belum adanya regulasi nasional yang tegas mengenai transportasi berbasis aplikasi menyebabkan ketidakjelasan kedudukan hukum pengemudi ojek *online* yang ditempatkan sebagai mitra tanpa memperoleh hak-hak ketenagakerjaan. Situasi tersebut meningkatkan kerentanan pengemudi terhadap praktik eksploitatif dan penurunan tingkat kesejahteraan, sekaligus membatasi perlindungan bagi konsumen karena tanggung jawab hukum penyedia layanan serta mekanisme pengaduan tidak diatur secara eksplisit. Selain itu, perbedaan pengaturan di tingkat daerah menimbulkan kesulitan dalam pengawasan dan penegakan hukum, membuka ruang bagi praktik usaha yang tidak adil serta lemahnya penerapan standar keselamatan dan kualitas pelayanan.¹⁰

Pada prinsipnya, pengaturan transportasi *online* di Indonesia masih berupaya menyesuaikan diri dengan pesatnya perkembangan teknologi dan dinamika pasar. Saat ini, Kementerian Perhubungan bersama DPR RI tengah menyusun Rancangan Undang-Undang Transportasi *Online* yang diarahkan untuk membangun tata kelola hukum yang lebih komprehensif dan berkeadilan bagi seluruh ekosistem transportasi *online*, termasuk pengemudi, konsumen, dan penyedia aplikasi. Proses perumusan regulasi tersebut melibatkan koordinasi lintas kementerian, seperti Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian PUPR, dan Kementerian Komunikasi dan Informatika.¹¹

⁸ Ayuta Puspa et al., "Telaah Regulasi Ojek Online Di Indonesia Dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum Review of Online Ojek Regulation in Indonesia from the Perspective of Phenomenological Philosophy of Law," 2021, 21–40.

⁹ Menteri Perhubungan and Republik Indonesia, "PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 12 TAHUN 2019 TENTANG PELINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT" (2019).

¹⁰ Anindya Arif Novianto, Dessi Wulansari, and Ari Hermawan, *Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, Hingga Maxim Merugikan Para Ojol* (The Conversation, 2021).

¹¹ kunthi fahmar Sandy, "Kemenhub Dan DPR Bahas Rancangan UU Transportasi Online," IDXChannel, 2025, <https://www.rctiplus.com/news/detail/terkini/4799386/kemenhub-dan-dpr-bahas-rancangan-uu-transportasi-online>.

Ketidakjelasan pengaturan serta kelembagaan yang bertanggung jawab atas hubungan hukum pengemudi ojek *online* menyebabkan posisi pengemudi relatif jauh dari perlindungan hukum. Salah satu regulasi yang berupaya memberikan perlindungan dalam hubungan kemitraan adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat jo. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1001 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 mengenai Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Berbasis Aplikasi.

PERMENHUB Nomor 12 Tahun 2019 memberikan perlindungan kepada pengemudi ojek *online* sebagai mitra melalui pengaturan mekanisme pengaduan, prosedur *suspend* dan pemutusan kemitraan yang jelas, hak klarifikasi dan sanggah, pengaktifan kembali setelah *suspend*, santunan kecelakaan, serta jaminan sosial kesehatan dan ketenagakerjaan. Ketentuan tersebut diperkuat oleh KEPMENHUB Nomor KP 667 Tahun 2022 yang membatasi biaya aplikasi maksimal sebesar 15% dan biaya dukungan kesejahteraan mitra maksimal 5%, termasuk asuransi tambahan dan bantuan operasional. Keberadaan kedua regulasi ini mencerminkan upaya pemerintah dalam memperkuat perlindungan hukum bagi pengemudi ojek *online* yang mendekati karakteristik perlindungan pekerja, sekaligus menegaskan urgensi reformasi hukum ketenagakerjaan guna menjamin kepastian hukum dan keadilan bagi pengemudi.

Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengakui hak pengemudi ojek online atas jaminan sosial, namun karena hubungan kemitraan, perusahaan aplikasi tidak bertanggung jawab atas pemenuhannya dan kewajiban tersebut dialihkan kepada BPJS Ketenagakerjaan melalui skema Pekerja Bukan Penerima Upah (PBBPU) dengan iuran mandiri. Akibatnya, perlindungan jaminan sosial bagi pengemudi ojek *online* belum efektif karena mereka diposisikan sebagai mitra, bukan pekerja, sehingga diperlukan regulasi khusus yang menjamin perlindungan kecelakaan kerja dan jaminan kesehatan bagi pengemudi ojek *online* sebagai *gig worker*.¹²

C. Regulasi Ketenagakerjaan Modern Ojek Online dalam Kerangka Gig Economy dan Tantangannya

Perkembangan ekonomi digital di Indonesia melahirkan *gig economy*, yaitu sistem kerja fleksibel berbasis *platform digital* yang menjadi sumber penghidupan bagi banyak masyarakat, dengan ojek online sebagai salah satu bentuk utamanya. Model ini memberikan keleluasaan

¹² Fauzia Hernawati, "Perlindungan Jaminan Sosial Terhadap Pengemudi Ojek Online Sebagai Pekerja Gig Economy Di Indonesia," Alchemist Group, 2025, <https://alchemistgroup.co/perlindungan-jaminan-sosial-terhadap-pengemudi-ojek-online-sebagai-pekerja-gig-economy-di-indonesia/>.

kepada pengemudi untuk mengatur jam, jumlah pekerjaan, dan lokasi kerja secara mandiri, sehingga membuka peluang bagi kelompok dengan keterbatasan waktu, seperti ibu rumah tangga, pelajar, dan pekerja dengan pekerjaan utama. Selain itu, *gig economy* memperluas akses kerja bagi kelompok rentan yang sulit memasuki sektor formal, sehingga berkontribusi terhadap pengurangan pengangguran dan terciptanya kesempatan ekonomi yang lebih inklusif.

Meskipun menawarkan peluang ekonomi yang inklusif, *gig economy* juga menimbulkan tantangan serius terkait perlindungan pekerja dan kesejahteraan jangka panjang. Pendapatan pekerja *gig* yang bergantung pada jumlah pesanan menciptakan ketidakpastian, terutama saat permintaan menurun, sehingga menyulitkan perencanaan keuangan jangka panjang dan pemenuhan kebutuhan dasar secara berkelanjutan.

Salah satu persoalan utama yang sering dikemukakan adalah ketidakseimbangan antara tarif dasar yang ditetapkan dan biaya operasional yang harus ditanggung oleh pengemudi. Kondisi ini kerap memicu aksi demonstrasi sebagai bentuk penolakan terhadap tarif yang dinilai terlalu rendah, khususnya untuk perjalanan jarak pendek. Di samping itu, skema kemitraan yang pada prinsipnya menjanjikan kebebasan dan kesetaraan, dalam praktik justru melahirkan hubungan yang tidak seimbang. Pengemudi sering berada pada posisi yang kurang menguntungkan, misalnya harus bekerja pada jam-jam padat atau dalam kondisi cuaca yang tidak mendukung demi mencapai target pendapatan yang ditentukan oleh perusahaan.¹³

Untuk mengatasi ketidaksetaraan ini, banyak pihak menyerukan regulasi yang lebih jelas yang mengatur hubungan antara perusahaan ojek *online* dan pengemudinya. Regulasi saat ini dianggap tidak cukup untuk mengatur sektor ekonomi *gig* secara memadai, sehingga menyebabkan pengabaian hak-hak banyak pekerja. Salah satu usulan adalah pemberlakuan undang-undang yang secara khusus mengatur pekerja ekonomi *gig*, yang dapat mencakup pekerja lepas dan pekerja dengan kontrak jangka pendek.

Terkait pembahasan Rancangan Undang-Undang Transportasi *Online*, sejak Mei 2025 Komisi V DPR RI secara intensif menyelenggarakan Rapat Dengar Pendapat Umum dengan melibatkan hampir seluruh asosiasi pengemudi ojek *online* serta perwakilan pekerja lainnya. Forum ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan faktual yang dihadapi oleh pengemudi dan konsumen, sekaligus merumuskan solusi kebijakan yang relevan. Ketua Komisi V DPR RI, Lasarus, menegaskan bahwa keterlibatan lintas komisi menjadi faktor penting dalam mewujudkan regulasi yang komprehensif dan menyeluruh.¹⁴ Fokus utama Rancangan Undang-

¹³ Nur Siti Annazah, Henriko Tobing, and Nugroho Habibi, "Perlindungan Hukum Dan Sosial Bagi Pekerja Gig : Membangun Kerangka Regulasi Yang Inklusif Bagi Pekerja Ojek Online Di Indonesia," n.d., 1–43.

¹⁴ Eko Budiono, "Komisi V DPR RI Siap Bahas RUU Transportasi Online," Infopublik.id, 2025, <https://infopublik.id/kategori/nasionalpolitik-hukum/920648/komisi-v-dpr-ri-siap-bahas-ruu-transportasi-online>.

Undang Transportasi *Online* adalah untuk mengisi kekosongan hukum serta mengatur berbagai aspek penting dalam penyelenggaraan layanan transportasi daring. Regulasi ini diharapkan mencakup kejelasan status hukum dan hubungan kerja pengemudi, sehingga kedudukan mereka dapat diakui secara tegas, baik sebagai mitra maupun sebagai pekerja, dengan perlindungan hukum yang memadai.¹⁵

Rancangan Undang-Undang Transportasi *Online* juga diarahkan untuk mengatur penetapan tarif serta mekanisme insentif guna memperjelas hubungan antara perusahaan *platform* dan pengemudi, sekaligus mempertimbangkan pengaturan perlindungan sosial dan jaminan kesehatan bagi pengemudi. Anggota Komisi V DPR RI, Reni Astuti, menegaskan bahwa pembahasan RUU ini perlu segera dilakukan untuk merespons persoalan yang semakin mendesak akibat ketidakpastian dan ketidakadilan dalam ekosistem transportasi online. Sejalan dengan itu, Komisi V berencana membentuk Panitia Kerja (Panja) khusus guna mengkaji permasalahan utama serta merumuskan rekomendasi konkret bagi penyusunan RUU tersebut.

Dalam proses legislasi, RUU ini juga akan mengatur sanksi administratif dan pidana terhadap pelanggaran yang terjadi dalam ekosistem transportasi *online*, sebagai upaya memastikan komitmen para pihak dan efektivitas penegakan hukum. Dengan adanya landasan hukum yang kuat, diharapkan tercipta kepastian hukum bagi seluruh pihak terkait, termasuk perusahaan *platform*, pengemudi sebagai pekerja, dan konsumen sebagai pengguna layanan, sehingga potensi konflik akibat hubungan hukum yang selama ini berada dalam wilayah abu-abu dapat diminimalkan.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dalam artikel ini, dapat disimpulkan bahwa kedudukan hukum pengemudi ojek online dalam sistem hukum ketenagakerjaan Indonesia hingga saat ini masih ditempatkan sebagai mitra usaha dan bukan sebagai pekerja. Kualifikasi hubungan kemitraan tersebut menyebabkan tidak terpenuhinya unsur hubungan kerja sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan, sehingga pengemudi ojek online tidak memperoleh hak-hak normatif ketenagakerjaan, seperti jaminan upah, jam kerja, dan perlindungan sosial yang memadai. Kondisi ini menimbulkan permasalahan kepastian hukum dan perlindungan hak, karena hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan aplikasi lebih bertumpu pada perjanjian kemitraan yang dalam praktik sering kali menempatkan pengemudi pada posisi yang lebih lemah.

¹⁵ Nidya Waras Sayekti, "Dinamika Penyelenggaraan Transportasi Online Di Indonesia," 2025, 1–5.

Di sisi lain, keberadaan ojek *online* sebagai bagian dari *gig economy* menunjukkan dinamika baru dalam dunia kerja modern yang menuntut fleksibilitas dan adaptasi regulasi. Meskipun model kerja ini berkontribusi terhadap perluasan kesempatan kerja dan inklusi ekonomi, ketiadaan pengaturan yang komprehensif menyebabkan kerentanan bagi pengemudi ojek *online* dari aspek kesejahteraan dan perlindungan hukum. Oleh karena itu, diperlukan pembaruan regulasi yang mampu menjembatani karakteristik *gig economy* dengan prinsip-prinsip perlindungan ketenagakerjaan, sehingga tercipta kepastian hukum, keadilan, dan keseimbangan kepentingan antara pengemudi, perusahaan *platform*, dan negara.

DAFTAR PUSTAKA

DASAR HUKUM

Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 12 TAHUN 2019 TENTANG PELINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT (2019).

ARTIKEL JURNAL

Annazah, Nur Siti, Henriko Tobing, and Nugroho Habibi. "Perlindungan Hukum Dan Sosial Bagi Pekerja Gig : Membangun Kerangka Regulasi Yang Inklusif Bagi Pekerja Ojek Online Di Indonesia," n.d., 1-43.

Arif Novianto, Anindya, Dessi Wulansari, and Ari Hermawan. *Riset: Empat Alasan Kemitraan Gojek, Grab, Hingga Maxim Merugikan Para Ojol*. The Conversation, 2021.

Budiono, Eko. "Komisi V DPR RI Siap Bahas RUU Transportasi Online." Infopublik.id, 2025.
<https://infopublik.id/kategori/nasionalpolitik-hukum/920648/komisi-v-dpr-ri-siap-bahas-ruu-transportasi-online>.

Cahyono, Anton, Indra Fredika Kusuma, and Haryo Hendro Kusumo. "Hubungan Hukum Kemitraan Antara Driver Online Dengan Penyedia Layanan," 2024.

Dian, Hadiati. "Legal Relationship Between Platform Service Providers and Online Transportation Driver In Indonesia," no. 29 (2023): 199-210.

Farizma, Wahyu Rizki. "Meninjau Posisi Mitra Ojek Online Dalam Hukum Ketenagakerjaan Di Indonesia." JDIH KABUPATEN SUKOHARJO, n.d.
<https://jdih.sukoharjokab.go.id/berita/detail/meninjau-posisi-mitra-ojek-online-dalam-hukum-ketenagakerjaan-di-indonesia>.

- Hernawati, Fauzia. "Perlindungan Jaminan Sosial Terhadap Pengemudi Ojek Online Sebagai Pekerja Gig Economy Di Indonesia." Alchemist Group, 2025.
<https://alchemistgroup.co/perlindungan-jaminan-sosial-terhadap-pengemudi-ojek-online-sebagai-pekerja-gig-economy-di-indonesia/>.
- Khoirunnisa, Balqis, Mella Ismelina, and Farma Rahayu. "Analisis Kedudukan Hukum Pengemudi Ojek Online Dalam Sistem Kerja Berbasis Platform Digital," 2025, 8480-87.
- Oey, Williams. "Di Balik Layar Aplikasi Ojek Online: Menyoal Ulang Status Kemitraan Atau Hubungan Kerja." Hukumonline.com, 2025. <https://www.hukumonline.com/berita/a/di-balik-layar-aplikasi-ojek-online--menyoal-ulang-status-kemitraan-atau-hubungan-kerja-lt6836f490afb40/>.
- Puspa, Ayuta, Citra Zuama, Cut Mutia Dinda, and Djalu Pamungkas. "Telaah Regulasi Ojek Online Di Indonesia Dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum Review of Online Ojek Regulation in Indonesia from the Perspective of Phenomenological Philosophy of Law," 2021, 21-40.
- Sandy, kunthi fahmar. "Kemenhub Dan DPR Bahas Rancangan UU Transportasi Online." IDXChannel, 2025. <https://www.rctiplus.com/news/detail/terkini/4799386/kemenhub-dan-dpr-bahas-rancangan-uu-transportasi-online>.
- Sayekti, Nidya Waras. "Dinamika Penyelenggaraan Transportasi Online Di Indonesia," 2025, 1-5.
- Setiasih, Herma. "Perlindungan Hukum Pengemudi Ojek Online Atas Kontrak Perjanjian Perusahaan Gojek (Study Kasus Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi No . UU 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan , Yang Dimana Menimbang Sebagaiberikut Tentang Aturan Lalulintas." *JURNAL SOSIAL HUMANIORA DAN PENDIDIKAN* 1, no. 1 (2022): 34-38.