



Progresivitas Hukum Dalam Memenuhi Tuntutan Masyarakat: Studi Kasus Perjuangan Ojek Online Memperjuangkan Keadilan

Bryant Poerani Efan Indio¹, Meutia Lintang Khoiryana², Dylan Raafi Luhur³, Ubaidillah Kamal⁴

Universitas Negeri Semarang^{1,2,3,4}

Received: 2 November 2025
Revised: 14 November 2025
Accepted: 29 November 2025

Abstrak

Perkembangan pesat industri transportasi, khususnya transportasi online, membawa perubahan signifikan dalam mobilitas masyarakat dan membuka lapangan pekerjaan baru. Namun, pengemudi ojek online menghadapi ketidakpastian hukum terkait status pekerjaan, perlindungan sosial, dan regulasi tarif yang belum jelas dan seragam. Artikel ini mengkaji ketimpangan perlindungan hukum terhadap pengemudi ojek online di Indonesia serta perjuangan mereka dalam mewujudkan hukum yang progresif dan inklusif. Metode penelitian yuridis normatif digunakan dengan pendekatan perundang-undangan dan kajian literatur. Hasil kajian menunjukkan bahwa kekosongan dan ketidakjelasan hukum menyebabkan ketidakadilan dan ketimpangan perlindungan bagi pengemudi ojek online. Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang adaptif dan berpihak pada keadilan sosial agar kemajuan teknologi dapat memberikan kesejahteraan dan perlindungan yang layak bagi para pengemudi sebagai bagian dari masyarakat pekerja.

Kata Kunci: Progresivitas hukum, ojek online, perlindungan hukum.

(*) Corresponding Author: bryantpoerani@students.unnes.ac.id¹, meutialintang16@students.unnes.ac.id², dylanraafiluhur@students.unnes.ac.id³, ubaidillahkamal@mail.unnes.ac.id

How to Cite: Indio, B., Khoiryana, M., Luhur, D., & Kamal, U. (2025). Progresivitas Hukum Dalam Memenuhi Tuntutan Masyarakat: Studi Kasus Perjuangan Ojek Online Memperjuangkan Keadilan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 11(12.B), 188-202. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/12190>.

PENDAHULUAN

Melihat perkembangan industri transportasi yang saat ini berkembang dengan sangat cepat, hal itu membawa banyak perubahan mulai dari peningkatan jumlah kendaraan baik beroda dua maupun beroda empat.¹ Namun perkembangan ini menyebabkan terjadi peningkatan kemacetan terutama di kota besar atau pusat kota, terlebih Indonesia sendiri adalah negara yang setiap tahunnya mengalami peningkatan jumlah penduduk yang cukup signifikan. Dengan hal tersebut, apabila setiap anggota keluarga memiliki lebih dari satu kendaraan baik beroda dua maupun empat maka hal ini akan sangat berpengaruh terhadap kepadatan lalu lintas. Dengan kebutuhan manusia yang konsumtif sehingga muncul banyak pembangunan infrastruktur baik untuk memenuhi kebutuhan pokok, hiburan, dan fasilitas umum muncul tantangan bagi pemerintah salah satunya yaitu penyediaan lahan parkir terbatas.

Meskipun pemerintah diberbagai provinsi telah berupaya untuk menyediakan bus angkutan umum seperti Bus Rapid Transit (BRT) dan Angkutan Kota (Angkot), nyatanya transportasi umum yang telah disediakan oleh pemerintah provinsi masih jauh dari kata efektif, efisien, serta memberikan rasa nyaman kepada penumpang. Hal ini didasari pada kurangnya komitmen pemerintah untuk melakukan perawatan dan pemantauan secara berkala terhadap unit transportasi umum, masalah yang sering timbul di tiap kota tidak lain adalah transportasi umum sering mengalami kerusakan pada mesin pada saat beroperasi, munculnya asap hasil

¹ Dewi Ayu Muhammad Sheva Februa, Efritya Equina Arindri, Ingrid Bonia Simamora, Santa Monica Sihombing and Hidayati, "Perkembangan Transportasi Ojek Online Dan Pengaruhnya," 2024.

pembakaran BBM yang tidak layak, fasilitas didalam angkutan yang terkadang masih terdapat kerusakan. Selain itu peningkatan ini berdampak pada polusi lingkungan. Jika melihat realita kondisi saat ini, dengan kurangnya lahan hijau maka polusi akan sangat sulit untuk diserap oleh pohon hijau, tentunya hal ini akan berdampak serius bagi kesehatan manusia.

Dengan perkembangan teknologi yang sangat pesat disegala sektor kehidupan seperti halnya komunikasi, informasi, pendidikan, medis dan transportasi. Sebagai respons terhadap perkembangan tersebut, beberapa perusahaan memberikan inovasi terhadap transportasi berupa aplikasi transportasi online.² Transportasi, secara umum, melibatkan pengangkutan barang atau orang dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi online menjadi contoh penerimaan positif terhadap kemajuan teknologi berbasis aplikasi, yang awalnya dianggap sebagai inovasi terdepan. Inovasi perkembangan transportasi dari konvensional menjadi online, menimbulkan dampak positif diantaranya memudahkan manusia dalam mencari angkutan tidak terpaku terhadap lokasi, membuka lapangan pekerjaan, mengurangi angka pengangguran di Indonesia, kemudahan kepada pelaku usaha untuk pengiriman barang kepada customer.

Masyarakat semakin banyak beralih ke transportasi online karena fleksibilitas yang ditawarkannya. Pengguna dapat dengan mudah memesan transportasi kapan saja tanpa terikat batasan waktu, memberikan kemudahan dalam mobilitas sehari-hari.³ Selain itu, transportasi online juga menawarkan rasa aman yang lebih tinggi, jika terjadi kendala atau pengalaman yang merugikan, tersedia layanan pengaduan yang responsif, di mana perusahaan akan segera menanggapi dan mencari solusi atas keluhan pelanggan. Namun dibalik keseluruhan hal positif tersebut nyatanya bagi para driver tidak sama halnya terjadi demikian.

Hingga saat ini belum ada payung hukum tunggal yang secara jelas mengatur terkait tarif kemitraan, perlindungan sosial bagi para driver online, serta belum adanya keseragaman dalam pelaksanaan regulasi yang ada sehingga hal tersebut menimbulkan banyak pelanggaran yang merugikan bagi para driver online salah satunya yaitu terkait pemotongan tarif. Seperti yang terjadi baru-baru ini yaitu demo para driver ojek online terkait pemotongan tarif yang melebihi aturan maksimal 20%, jika dibandingkan dengan negara lain seperti halnya Malaysia yang menetapkan potongan tarif sebesar 6%. Tentu hal ini merupakan masalah yang cukup serius bagi para driver, karena pemotongan tarif tersebut akan sangat berdampak terhadap penghasilan mereka.

Kekosongan hukum pun terjadi karena faktanya hingga saat ini ojek online belum mendapatkan pengakuan resmi dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), sehingga keberadaannya masih berada dalam zona abu-abu hukum yang menyebabkan ketidakjelasan status hukum bagi para pengemudinya.⁴ Kondisi ini menimbulkan berbagai konsekuensi serius, terutama terkait dengan kepastian hukum atas status pekerjaan mereka, yang selama ini masih ambigu apakah mereka dianggap sebagai pekerja formal, mitra kerja, atau pekerja lepas. Akibatnya, pengemudi ojek online tidak memperoleh perlindungan hukum yang memadai, termasuk hak-hak dasar seperti jaminan sosial, asuransi kesehatan, serta perlindungan ketenagakerjaan yang biasanya diberikan kepada pekerja formal. Ketidakpastian ini juga berdampak pada kesejahteraan mereka, karena tanpa pengakuan hukum yang jelas,

² Ayu Aziah et al., "Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)," *Cakrawala* 18, no. 2 (2018): 149–56.

³ Ani Linta Sari, Ardhia Pramesty Regita Cahyani, and Yolanda Naomi Martdina, "Peran Teknologi Terhadap Transformasi Sosial Dari Ojek Konvensional Ke Ojek Online," *TUTURAN: Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial Dan Humaniora* 2, no. 3 (2024): 160–71, <https://doi.org/10.47861/tuturan.v2i3.1080>.

⁴ Faris Widiyatmoko, "Dinamika Kebijakan Transportasi Online," *Journal of Urban Sociology* 1, no. 2 (2018): 55, <https://doi.org/10.30742/jus.v1i2.570>.

pengemudi sulit untuk menuntut hak-hak mereka secara hukum maupun mendapatkan perlindungan dari risiko.

Kondisi ini menimbulkan ketimpangan dan ketidakadilan yang memicu perjuangan pengemudi ojek online untuk mendapatkan pengakuan hukum yang jelas dan perlindungan yang memadai. Urgensi hukum yang adaptif ini juga menuntut agar regulasi tidak hanya bersifat normatif dan represif, tapi harus progresif dan inklusif, mampu menyesuaikan dengan dinamika sosial dan teknologi yang terus berkembang. Regulasi yang berpihak pada keadilan sosial akan memastikan bahwa kemajuan teknologi tidak hanya menguntungkan perusahaan aplikasi, tetapi juga memberikan kesejahteraan dan perlindungan yang layak bagi para pengemudi sebagai bagian dari masyarakat pekerja.

METODE PENELITIAN

Dalam penulisan artikel ilmiah ini menggunakan metode penelitian yuridis normative. Penelitian ini menggunakan acuan hukum sebagai yang sudah tertera di dalam asas-asas hukum, norma dan kaidah, serta peraturan perundang-undangan. Selain itu juga menggunakan data kepustakaan yang menjadi sumber yang utama dalam penelitian doctrinal. Apabila menurut kepustakaan hukum sendiri adalah bahan hukum merupakan sumber data yang digunakan saat melakukan penelitian. Bahan hukum doctrinal terdiri dari bahan hukum primer, hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan-bahan yang digunakan untuk mengkaji artikel ini didapatkan dari literatur, jurnal, internet, serta artikel ilmiah yang telah ada. Pendekatan yang dilakukan oleh penulis menggunakan pendekatan dengan melalui perundang-undangan dengan melalui mengkaji undang-undang, peraturan dan regulasi yang sesuai dengan kasus terkait. Sedangkan teknik pengumpulan bahan hukum dengan menganalisis bahan-bahan yang kemudian dituangkan secara analitis deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kerangka Teoritis dan Konseptual Konsep Hukum Progresif Satjipto Raharjo

Paradigma dalam hukum progresif adalah, bahwa hukum adalah suatu institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera, dan membuat manusia bahagia.⁵ Dalam setiap kesempatan Satjipto Raharjo selalu menekankan akan peran sentral manusia dalam arsitektur hukum, *maxim* yang terkenal dari beliau adalah “hukum untuk manusia, bukan sebaliknya”, manusia menjadi episentrum bagi hukum dalam mendatangkan kebahagiaan bagi manusia, hukum harus bisa mengimplementasikan keinginan dan kecenderungan manusia dalam kehidupan, artinya bahwa hukum menjadi sarana bagi manusia untuk memenuhi berbagai kebutuhan dalam kehidupan.⁶ Demikian “bukan sebaliknya” merujuk bahwasanya manusialah yang tunduk pada logika peraturan atau hukum, namun jika terjadi maka kehidupan manusia tidaklah baik-baik saja, hukum yang nyatanya tidak selalu merepresentasikan kepentingan bersama. Dewasa ini kerap kita jumpai, bahwa di satu pihak hukum berkepentingan dengan hasil yang diperolehnya melalui pengaturan itu, oleh karenanya ia harus paham tentang seluk beluk masalah yang diaturnya, sedangkan di lain pihak ia juga harus menyadari, bahwa factor-faktor dan kekuatan-kekuatan di luar hukum akan

⁵ Anisa Rizki Fadhila Anisa Rizki Fadhila, “TEORI HUKUM PROGRESIF (Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, S.H.),” *SINDA: Comprehensive Journal of Islamic Social Studies* 1, no. 1 (2021): 122–32, <https://doi.org/10.28926/sinda.v1i1.966>.

⁶ Eko Mukminto Rini Fidiyani, Irawaty, Syukron Salam, *Antropologi Hukum : Dialektika Hukum Dan Kebudayaan Manusia*, 2022.

memberikan beban pengaruhnya pula terhadap hukum serta proses bekerjanya.⁷ Produk legislasi yang sudah tentu memiliki maksud dan tujuan yang mulia, pada waktu dilaksanakan malah dapat menimbulkan distorsi pada struktur masyarakat yang telah mapan dan terbukti memberi manfaat.⁸ Oleh karena adanya gap antara *das sein* dan *das sollen*, antara aturan hukum dan keadaan yang ada dengan aturan hukum dan keadaan yang seharusnya ada maka diharapkan penegak hukum bukan hanya sebagai corong undang-undang melainkan dapat menginterpretasikan aturan tersebut hingga dicapai suatu keadilan yang membawa masyarakat pada kesejahteraan dan kebahagiaan seperti yang telah disebut di atas. Dalam konteks pemikiran demikian, maka keutuhan moral dengan ilmu hukum harus tetap dijaga, baik pada tataran teoritis maupun praktis.⁹

Aliran Hukum Positivik sebagai Pembanding

Filsafat hukum positivisme muncul pada abad XVIII-XIX dan berkembang di Eropa Kontinental, khususnya Perancis.¹⁰ Ajaran Filsafat hukum positivisme mengemukakan, hukum adalah suatu positivisme yuridis yang mutlak serta memisahkan hukum dengan eksistensi moral dan agama juga memisahkan antara *das sein* dan *das sollen* dari hukum. Ilmu hukum menurut aliran filsafat positivisme akan melahirkan konsep hukum positif, yakni seperangkat ketentuan hukum tertulis yang dikeluarkan oleh lembaga berwenang dan mengandung perintah.¹¹ Hukum juga dipahami sebagai peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh penguasa atau negara, berupa perintah yang wajib dipatuhi dengan disertai sanksi bagi pelanggar. Hukum positif memuat nilai-nilai yang telah disepakati dan dijadikan norma-norma dalam hukum tersebut. Dalam pandangan hukum positivisme, hukum mengandung nilai-nilai yang sudah dibahas dan ditetapkan saat proses pembuatannya. Setelah disahkan menjadi undang-undang, hukum tersebut berlaku secara mutlak tanpa mempertimbangkan apakah hukum tersebut efektif dan adil.

Aliran hukum positivisme ini menuai banyak kritik dari aliran pemikiran atau mazhab hukum lainnya karena ke kakuan aliran pemikiran kerap kali membuat hukum terkesan gagap dalam merespon realita. Berdasarkan kritik dari beberapa aliran pemikiran hukum terhadap teori positivisme, penulis sependapat dengan Satjipto Rahardjo yang menyatakan bahwa meskipun pemikiran Hans Kelsen tidak boleh diabaikan, analisis hukum perlu diperkaya dengan pendekatan dan perspektif baru. Seperti yang dikemukakan oleh Radbruch, hukum memiliki tujuan-tujuan yang terbagi atas 3 (tiga) aliran yaitu: aliran utilitarianisme yang memiliki keyakinan bahwa hukum harus bermanfaat (*useful of law*), aliran positivisme hukum yang berorientasi pada asas kepastian hukum (*legal certainty*) dan predikibilitas hukum (*legal predictability*), dan yang terakhir adalah aliran hukum alam yang berkiblat pada asas keadilan (*substansial justice*).¹² Aspek keadilan berkaitan dengan kesamaan hak di hadapan hukum, aspek kemanfaatan menekankan tujuan hukum untuk meningkatkan kesejahteraan manusia, sedangkan aspek kepastian menjamin bahwa hukum yang mengandung keadilan dan norma-norma yang memajukan kebaikan benar-benar berfungsi sebagai aturan yang harus dipatuhi.

Posisi Hukum dalam Konteks Perubahan Sosial dan Teknologi

⁷ S.H Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, *HUKUM DAN MASYARAKAT*, 1980.

⁸ S.H Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, *Penegakan Hukum Progresif* (Kompas, n.d.).

⁹ M.Hum Dr. Isharyanto, S.H., *TEORI HUKUM: Suatu Pengantar Dengan Pendekatan Tematik*, n.d.

¹⁰ S.H Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, *ILMU HUKUM* (Bandung, PT CITRA ADITYA BAKTI, n.d.).

¹¹ Islamiyati Islamiyati, "Kritik Filsafat Hukum Positivisme Sebagai Upaya Mewujudkan Hukum Yang Berkeadilan," *Law, Development and Justice Review* 1, no. 1 (2018): 82–96, <https://doi.org/10.14710/ldjr.v1i1.3574>.

¹² Dino Rizka Afdhali and Taufiqurrohman Syahuri, "Idealitas Penegakkan Hukum Ditinjau Dari Perspektif Teori Tujuan Hukum," *Collegium Studiosum Journal* 6, no. 2 (2023): 555–61, <https://doi.org/10.56301/cs.v6i2.1078>.

Hukum memiliki peran sentral dalam dinamika perubahan sosial dan kemajuan teknologi sebagai instrumen regulasi, kontrol, dan adaptasi terhadap evolusi masyarakat yang terus berlangsung (sebagai sarana rekayasa social). Di sini hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat alam masyarakat, tetapi juga untuk mengarahkan kepada tujuan-tujuan yang dikehendaki, menghapuskan kebiasaan yang tidak sesuai lagi, menciptakan pola baru, dan sebagainya.¹³ Dalam menghadapi transformasi sosial, khususnya yang dipicu oleh revolusi industri 4.0 dan era digital, hukum berfungsi sebagai mekanisme pengendalian sosial serta instrumen social engineering untuk mengarahkan perubahan tersebut agar berlangsung secara tertib dan memberikan manfaat optimal bagi masyarakat.

Perubahan sosial yang meliputi transformasi pola kerja, komunikasi, dan interaksi sosial akibat kemajuan teknologi menuntut sistem hukum untuk bersifat adaptif, responsif, dan dinamis. Hukum tidak seharusnya bersifat rigid dan statis, melainkan harus mampu menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi serta kebutuhan masyarakat kontemporer. Contoh konkret implementasi prinsip ini adalah penerbitan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yang berfungsi sebagai instrumen normatif untuk mengatur dan menanggulangi tindak pidana siber (cybercrime) sebagai respons hukum terhadap fenomena perubahan sosial di era digital.

Lebih lanjut, hukum juga berperan dalam memberikan kepastian hukum sekaligus perlindungan terhadap hak-hak individu dan kolektif dalam menghadapi dampak positif maupun negatif dari kemajuan teknologi. Reformasi hukum yang progresif dan responsif terhadap inovasi teknologi merupakan faktor krusial dalam menjamin tegaknya prinsip keadilan dan keteraturan hukum di era digital.

Teori Keadilan Sosial sebagai Pendukung Hukum Progresif

Keadilan sosial, yang dalam terminologi hukum sering disebut sebagai keadilan distributif, merupakan prinsip yang mengatur mekanisme distribusi hak, kewajiban, manfaat, serta beban yang timbul dari kerja sama sosial oleh lembaga-lembaga sosial secara proporsional dan adil kepada seluruh anggota masyarakat tanpa diskriminasi. Harus ada persamaan dalam bagian yang diterima oleh orang-orang, oleh karena rasio dari yang dibagi harus sama dengan risiko dari orang-orangnya sebab apabila orang-orangnya tidak sama, maka di situ tidak akan ada bagian yang sama pula; maka apabila orang-orang yang sama tidak menerima bagian yang sama, atau orang-orang yang tidak sama menerima bagian yang sama, timbulah sengketa dan pengaduan (Bodenheimer).¹⁴

Keadilan sosial dalam perspektif hukum progresif diartikan sebagai suatu kondisi di mana hukum tidak semata-mata berorientasi pada kepastian hukum secara formal, melainkan juga dituntut untuk menjamin terpenuhinya kesejahteraan, kebahagiaan, serta martabat manusia secara menyeluruh. Dengan demikian, paradigma hukum progresif menekankan pentingnya fleksibilitas dan kemampuan adaptasi norma hukum agar dapat secara responsif menyesuaikan diri terhadap dinamika perubahan sosial dan kebutuhan masyarakat, guna mewujudkan keadilan yang bersifat substantif. Dalam hal ini, hukum diposisikan sebagai instrumen rekayasa sosial yang berpihak kepada kepentingan rakyat, memberikan perlindungan terhadap hak-hak individu maupun kelompok rentan, serta berperan aktif dalam menghapus segala bentuk diskriminasi dan ketidakadilan di tengah masyarakat.

Ketimpangan Perlindungan Hukum terhadap Deiver Ojek Online di Indonesia Status Hukum Pengemudi Ojek Online

¹³ Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, *ILMU HUKUM*.

¹⁴ Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, S.H., *"ILMU HUKUM"*, Cetakan ke 9, (Bandung, PT CITRA ADITYA BAKTI, 1995) hal 138

Status hukum para pengemudi ojek online di Indonesia hingga kini masih berada di wilayah abu-abu. Mereka menjadi ujung tombak transportasi digital mengantar penumpang, barang, hingga makanantetapi, secara hukum, status mereka tidak pernah jelas. Para aplikator besar seperti Gojek dan Grab secara resmi mengklaim bahwa para pengemudi bukanlah pekerja, melainkan mitra usaha. Klaim ini menyelamatkan mereka dari kewajiban untuk memberikan jaminan ketenagakerjaan seperti upah minimum, jaminan sosial, dan pesangon.

Menurut UU No. 13 Tahun 2003 jo. UU No. 6 Tahun 2023 (Cipta Kerja), sebuah hubungan kerja harus memenuhi tiga unsur: pekerjaan, upah, dan perintah melalui perjanjian kerja (Pasal 1 angka 14–15). Namun, dalam sistem ojek online, kontrak formal seperti ini tidak ada. Alih-alih, Payung hukum yang digunakan berupa model “kemitraan” dikuatkan lewat Permenhub No. 12 Tahun 2019, yang secara eksplisit menyatakan bahwa hubungan antara aplikator dan pengemudi adalah kemitraan, bukan subordinasi kerja.¹⁵ Konsekuensinya, hubungan ini justru diatur lewat hukum perdata, dan seringkali dikaitkan dengan regulasi UMKM, yaitu UU No. 20 Tahun 2008. Dalam struktur ini, perusahaan aplikasi tidak dikategori sebagai pemberi kerja sehingga mereka tidak memiliki kewajiban ketenagakerjaan kepada para mitra. Padahal, kerangka kemitraan ini memberi bentuk legal untuk melonggarkan tanggung jawab perusahaan, sekalipun mereka secara ekonomi mendapatkan manfaat dari jasa pengemudi.

Namun jika dicermati berdasarkan praktik nyata di lapangan, relasi antara aplikator dan pengemudi menunjukkan karakteristik hubungan kerja formal: pengemudi hanya dapat bekerja jika diaktifkan oleh aplikasi, tidak dapat menentukan tarif sendiri, dan tunduk pada algoritma serta rating yang ditentukan aplikator. Bahkan, sistem dapat memberi sanksi otomatis, misalnya pemutusan akses (suspend) jika performa pengemudi menurun. Ini menunjukkan adanya kontrol sistematis dan determinasi waktu kerja yang secara teoretis lebih mendekati hubungan kerja daripada kemitraan.

Sebagaimana dijelaskan dalam KUH Perdata Pasal 1601a dan ditegaskan kembali dalam UU Ketenagakerjaan, keberadaan perintah dan upah menjadi dua unsur penting yang membatasi bentuk kerja. Para pengemudi memenuhi unsur “pekerjaan” dan memperoleh “upah”, meski dibayar konsumen, bukan langsung oleh platform. Namun skema pembagian upah dan insentif sepenuhnya ditentukan oleh algoritma aplikator, tanpa negosiasi bersama. Kelangkaan perlindungan ketenagakerjaan pun terbukti nyata: para pengemudi tidak mencatatkan diri sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan, sehingga tidak memperoleh jaminan seperti Jaminan Hari Tua (JHT), Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), atau Pesangon. Padahal, pekerjaan mereka mengandung unsur risiko tinggi. Beberapa penelitian, seperti dari Undip dan Warmadewa, menegaskan bahwa unsur hubungan kerja dapat diterapkan secara substansial pada model kerja platform ini, meskipun secara formil dibungkus kemitraan.

Dorongan perubahan datang dari beberapa pihak: serikat buruh seperti SPAI menuntut agar ketentuan kemitraan dihapus dan status pengemudi diakui sebagai pekerja, lengkap dengan hak-hak normatifnya seperti THR, jaminan sosial, dan upah layak. Di sisi lain, Kementerian Ketenagakerjaan tengah merancang Peraturan Menteri untuk mencakup perlindungan pekerja platform digital, meskipun hingga Juni 2025 belum ada produk hukum yang menetapkan status mereka secara formal sebagai pekerja ketenagakerjaan. Secara keseluruhan, klasifikasi “mitra” memberikan ruang legal formal bagi ketidaksesuaian. Realitas bahwa aplikator mengatur jam, tarif, hingga sanksi dalam relasi digital menunjukkan bahwa relasi mereka dengan pengemudi secara substansial memenuhi unsur “hubungan kerja”. Jika

¹⁵ Undang-Undang No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, “Undang-Undang Ketenagakerjaan No 13 Tahun 2003,” *Republik Indonesia*, no. 1 (2003): 77.

sistem hukum ingin tetap relevan dan adil, pendekatan formalistik perlu digeser ke arah penilaian substantif yaitu melihat relasi berdasarkan karakteristik lapangan, bukan label hukum semata.¹⁶

Ketiadaan Jaminan Sosial dan Perlindungan Ketenagakerjaan

Akibat skema hukum “mitra” yang dibangun oleh para aplikator ojek online, para pengemudi praktis tergelincir dari sistem perlindungan ketenagakerjaan formal. Meskipun mereka merupakan pilar vital dalam transportasi digital menjalankan pesanan sepanjang hari, mengemudi dalam berbagai kondisi jalan, dan terus-menerus menghadapi risiko kecelakaan status hukum mereka justru berada di luar kerangka BPJS Ketenagakerjaan. Padahal, UU No. 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional, terutama Pasal 15 ayat (1), jelas menuntut pemberi kerja untuk mendaftarkan seluruh pekerjanya sebagai peserta jaminan sosial, termasuk JKK, JKM, JHT, dan JP.¹⁷ Namun dalam kenyataan, kantor BPJS mencatat bahwa hanya sekitar 250.000 pengemudi dari total sekitar dua juta yang telah terdaftar sebagai peserta aktif. Artinya, lebih dari 1,7 juta orang mereka yang bertaruh dengan nyawa setiap hari di jalanan masih berada di luar jaring pengaman sosial.

Dari 250.000 peserta tersebut, hanya sebagian kecil sekitar 7.200 pengemudi yang telah berhasil mendapatkan klaim manfaat JKK atau JKM, dengan total dana Rp 104 miliar sejak pendaftaran mereka awal dilaporkan. Meskipun klaim ini menunjukkan bahwa sistem jaminan dapat berfungsi, tetapi skalanya tidak mencerminkan realitas kebutuhan jutaan orang dengan tingkat risiko intrinsik yang tinggi. Ketiadaan perlindungan formal juga berarti bahwa banyak pengemudi tidak memiliki akses terhadap program seperti BPJS Ketenagakerjaan paket dasar, dengan iuran Rp 16.800 atau paket lengkap Rp 36.800 per bulan, termasuk JHT. Tanpa pendaftaran otomatis oleh penyedia platform, sebagian besar baru mendaftar atas inisiatif sendiri sering kali tanpa bantuan atau edukasi memadai sebuah bukti bahwa model kemitraan justru mentransformasikan kewajiban legal menjadi pilihan pribadi.

Nilai realitas ini menjadi paradoks ketika disandingkan dengan semangat SJSN yang digariskan di Pembukaan UU No. 40/2004, yang menegaskan bahwa negara wajib menyelenggarakan “jaminan sosial” untuk seluruh rakyat demi mewujudkan keadilan sosial. Namun dalam kasus ojek online, perlindungan justru hanya diberikan kepada mereka yang berhasil menjadi peserta aktif sementara mayoritas dibiarkan tanpa payung hukum ketika terjadi kecelakaan atau kehilangan penghasilan.¹⁸ Upaya pemerintah dan BPJS untuk gigih mendorong pendaftaran sukarela dengan metode seperti autodebet dari pendapatan harian adalah langkah awal yang positif. Namun, tanpa dasar regulasi yang mengarah pada pendaftaran wajib, inisiatif ini berpotensi stagnan dan tidak merata. Hingga saat ini, tidak ada regulasi perundangan baru (UU atau Perppu) yang menetapkan status keikutsertaan BPJS otomatis bagi pekerja platform, seperti undang-undang pengakuan “pekerja digital”.

Secara normatif, ini menegaskan kerentanan ekosistem digital: fungsi peran sosial pekerja tidak lagi digunakan sebagai tolok ukur, tetapi diganti oleh legal formalitas status hukum. Sistem hukum progresif menuntut agar hak dan perlindungan harus diberikan secara substantif berdasarkan risiko dan fungsi pekerjaan bukan hanya berdasar istilah “mitra” atau “pekerja”. Jika tidak, pasal-pasal ideal tentang keadilan sosial dalam konstitusi dan undang-undang hanya akan menjadi wacana tanpa implementasi nyata.

Regulasi terkait Driver Ojek Online di Indonesia

¹⁶ B A B li and Tinjauan Pustaka, “BAB II Tinjauan Pustaka BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1,” 2002, 1–64.

¹⁷ Laporan Hasil and Kajian Sistem, “Jaminan Sosial Ketenagakerjaan,” no. Desember (2014): 1–62.

¹⁸ J Beno, A.P Silen, and M Yanti, “PELAKSANAAN JAMINAN SOSIAL TERHADAP PENGEMUDI OJEK ONLINE BERDASARKAN UNDANG UNDANG NOMOR 40 TAHUN 2004 TENTANG SISTEM JAMINAN SOSIAL NASIONAL,” *Braz Dent J.* 33, no. 1 (2022): 1–12.

Pemerintah telah mengambil langkah awal melalui penerbitan regulasi teknis untuk menjawab fenomena transportasi digital, namun upaya ini masih jauh dari ideal. Fokus utama peraturan perundang-undangan yang tersedia Permenhub No.118/2018 dan Permenhub No.12/2019 lebih diarahkan pada aspek keselamatan pengguna, standar kendaraan, dan kewenangan aplikator, bukan pada relasi kerja atau jaminan sosial bagi pengemudi. Permenhub No.118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (yang kemudian diperbarui melalui Permenhub No.17/2019) menetapkan syarat teknis bagi kendaraan dan operasional armada sewa khusus, seperti kewajiban memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), SIM, serta kewajiban bagi penyedia platform untuk membuka kantor cabang di kota operasi dan menunjuk penanggungjawab lokal¹⁹. Perusahaan aplikasi juga diatur untuk memastikan perlindungan konsumen: Pasal 28 mewajibkan mereka memberikan mekanisme tanggung jawab apabila terjadi pelanggaran data, kecelakaan, atau kerugian pada pengguna.

Pada awal 2019, pemerintah memperluas jangkauan regulasi melalui Permenhub No.12 Tahun 2019 yang secara khusus mengatur Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan ini mulai berlaku efektif pada 1 Mei 2019 di lima kota percontohan, yaitu Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Surabaya, dan Makassar. Meski memberikan payung hukum untuk layanan ojek online, regulasi ini dibatasi ruang lingkupnya hanya untuk aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan pelayanan. Lebih lanjut, kewajiban utama tanggung jawab operasional tetap dibebankan pada pengemudi, bukan aplikator, karena pendekatan kemitraan masih dipegang, meskipun kontrol sistem algoritmik jauh lebih berada di tangan platform.

Kedua regulasi ini memberi kesan bahwa tanggung jawab utama tetap berada di posisi “setengah-subordinat” pengemudi mereka yang dituntut memastikan keamanan, patuh pada tarif, dan taat SOP teknis, sementara platform diberi kewenangan alat kontrol serta akses data namun dikecualikan dari kewajiban ketenagakerjaan atau jaminan sosial. Kritik terhadap model ini dijelaskan oleh Nabiyla Risfa Izzati dalam jurnal *Undang: Jurnal Hukum* Permenhub 12/2019, meskipun diharapkan menjadi “kemenangan bagi driver digital”, justru memperlebar ketimpangan kewajiban antara platform dan pengemudi.

Kondisi ini diperparah oleh tidak adanya regulasi yang menetapkan besaran maksimal potongan aplikasi, sistem insentif, atau pengakuan atas ketergantungan pengemudi pada aplikasi sebagai alat kerja. Sementara itu, Rancangan Undang-Undang Transportasi Online masih dalam tahap pembahasan DPR sejak Mei 2025, meliputi isu pengakuan sepeda motor sebagai angkutan umum dan penyelarasan regulasi teknis agar lebih inklusif. Menteri Perhubungan bahkan menyatakan kesepakatan bahwa kesejahteraan dan perlindungan pengemudi harus diakomodasi dalam bentuk produk hukum di tingkat UU. Secara hukum progresif, kerangka regulasi saat ini masih sangat teknis dan tidak memadai dalam menjawab kompleksitas hubungan kerja digital. Upaya pembaruan harus memosisikan platform yang secara nyata mengontrol pekerjaan pengemudi sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk memberikan perlindungan sosial, transparansi algoritma, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Kedepannya, implementasi prinsip keadilan substantif menuntut standar yang lebih komprehensif: bukan hanya keselamatan pengguna, tetapi juga keadilan bagi pekerja digital, perlindungan jaminan sosial, dan kontrol demokratis atas mekanisme kerja algoritmik.

Dampak Ketidakpastian Hukum: Eksklusi dan Ketimpangan Struktural

¹⁹ Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI, “Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” 2020.

Ketidaktejelasan status pengemudi ojek online diposisikan sebagai “mitra” meski berperan sebagai pelaku utama layanan tidak hanya menimbulkan celah hukum dalam hal jaminan sosial, tetapi juga menimbulkan eksklusi sistemik dan ketimpangan struktural yang meluas. Dua fenomena mencolok dapat diidentifikasi: Sekat formal dari perlindungan negara dan diskriminasi algoritmik yang merugikan.

Pertama, secara hukum, pengemudi ojek online mengalami eksklusi struktural dari perlindungan ketenagakerjaan. Status mitra menghilangkan kewajiban platform untuk menyertakan mereka dalam program BPJS Ketenagakerjaan sesuai ketentuan UU SJSN dan UU BPJS yang menyatakan bahwa pemberi kerja wajib mendaftarkan pekerjanya sebagai peserta jaminan sosial.²⁰ Fakta di lapangan mencatat lebih dari 1,7 juta pengemudi aktif belum terlindungi sama sekali. Bila terjadi kecelakaan lalu lintas atau kerugian, mereka tidak memiliki akses pada perlindungan hukum, hanya mengandalkan kebijakan swadaya dari platform yang sering diberi label “program asuransi mikro” dan bersifat insidental.²¹ Akhirnya, yang terlindungi hanya mereka yang berinisiatif sendiri menyisihkan sebagian pendapatan sebuah paradoks negara kesejahteraan yang mengakui prinsip universal namun gagal menjangkau pekerja digital.

Kedua, ada ketimpangan yang lebih halus namun sangat nyata: diskriminasi berbasis algoritma. Sistem algoritma platform mengontrol: pembagian order, skema insentif, sanksi otomatis, bahkan suspensi akun semuanya terjadi tanpa ruang klarifikasi atau mediasi yang memadai. Studi menunjukkan banyak pengemudi, terutama perempuan, terdampak teknik penilaian otomatis ini. Misalnya, algoritma dapat menurunkan urutan order (downgrade), melakukan suspension sepihak, atau memasukkan mereka ke dalam ribuan driver ‘kelas rendah’ dengan pendapatan yang menurun drastis. Model ini melahirkan bentuk diskriminasi sistemik: pengemudi lebih dipantau, tetapi tidak dilindungi; dikontrol, tetapi tidak mendapat ruang banding hukum.

Di sisi lain, pemutusan hubungan kemitraan yang terkesan sepihak sebagaimana diatur dalam kontrak kemitraan juga menunjukkan adanya perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*). Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, pembatalan sepihak tanpa alasan sah dapat menjadi dasar tuntutan ganti rugi. Namun dalam praktik, pengemudi sulit menempuh jalur hukum ini karena akses mereka lemah, biaya tinggi, dan proses yang kompleks. Kekecewaan dan ketidakpuasan publik tumbuh seiring demonstrasi massal, seperti aksi ribuan pengemudi di Patung Kuda pada Mei 2025. Mereka menyerukan pengakuan sebagai pekerja dan keadilan atas pemotongan yang timpang, tanpa proteksi hukum dan sosial. Di samping itu, driver perempuan menghadapi tekanan tambahan: beban domestik, risiko diskriminasi gender, perundungan, dan berbagai bentuk eksploitasi yang tidak terjadi secara profesional maskulin.

Secara keseluruhan, dampak ketidakpastian hukum terhadap pengemudi ojek online bukan hanya soal “tidak dapat santunan” ketika terjadi kecelakaan. Ini adalah refleksi dari ketimpangan struktural: di mana negara dan sistem hukum gagal mengakui kombinasi fleksibilitas dan risiko dalam ekonomi digital. Padahal, model hukum progresif menuntut perlindungan berbasis fungsi sosial, bukan label formal. Tanpa pengakuan struktur hukum yang tegas, pekerja digital akan tetap berada dalam kondisi rentan terpinggirkan oleh sistem yang dibuat oleh teknologi namun tidak diperkuat secara hukum.

²⁰ Masfi Sya’fiatul Ummah, “PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA OJEK ONLINE APABILA MENGALAMI KECELAKAAN KERJA BERDASARKAN HUKUM KETENAGAKERJAAN SKRIPSI,” *Sustainability (Switzerland)* 11, no. 1 (2019): 1–14.

²¹ Ummah.

Fakta Lapangan: Demonstrasi, Tuntutan Keadilan, dan Respons Publik

Ketimpangan struktural dan ketidakpastian hukum bagi pengemudi ojek online memuncak dalam gelombang demonstrasi pada Mei 2025. Ribuan pengemudi dari berbagai daerah berkumpul di Jakarta dan sejumlah kota besar lainnya untuk menyuarakan tuntutan keadilan yang mendesak.

Pada 20 Mei 2025, ratusan pengemudi memadati kawasan Patung Kuda dan depan Gedung DPR/MPR RI. Mereka menyuarakan lima tuntutan utama: pemberian sanksi terhadap aplikasi yang melanggar Permenhub No. 12/2019 dan Kepmenhub KP No. 1001/2022, pengaturan batas potongan maksimal sebesar 10 %, revisi sistem tarif dan penghapusan skema "aceng", penerapan tarif khusus untuk layanan makanan dan kiriman, serta keterlibatan berbagai pihak termasuk YLKI dalam penyusunan aturan tarif.

Aksi protes ini memunculkan tekanan serius terhadap pemerintah dan DPR. Pada 21 Mei 2025, Komisi V DPR menggelar Rapat Dengar Pendapat Umum (RDPU) dengan melibatkan perwakilan asosiasi pengemudi, aplikator, dan Kemenhub. Asosiasi Ojol Garda Indonesia menyampaikan aspirasi keras agar potongan aplikasi diturunkan menjadi 10 % dari pendapatan driver bukannya 20 % seperti diatur dalam keputusan Menhub saat ini – karena banyak pengemudi melaporkan pemotongan lebih dari 50 %. Respons dari DPR sangat signifikan. Wakil Ketua Komisi V mendorong pemerintah untuk melakukan investigasi terhadap dugaan pelanggaran batas potongan oleh aplikator dan mendesak agar komisi dibatasi menjadi 10 %. Ketua Komisi V, Lasarus, menyatakan dukungan terhadap pengesahan Undang-Undang khusus transportasi online yang mencakup pengakuan hubungan kerja pengemudi serta pengaturan potongan komisi. Rancangan UU ini diharapkan dapat mempercepat perlindungan substantif bagi pekerja platform.

Sementara itu, tekanan lokal juga terlihat nyata. Pemerintah Provinsi Jawa Timur, melalui Pergub yang disahkan Mei 2025, resmi menetapkan batas potongan aplikasi maksimal 10 % mengikuti tuntutan pengemudi di Surabaya dan daerah Jawa Timur. Bahkan, Gubernur Sumatera Utara menyatakan bersedia membuat regulasi (Pergub atau Perda) yang mengikat aplikator terkait potongan, tarif, dan jaminan keselamatan sesuai batas regulasi nasional (15 % + 5 %). Kendati inisiatif lokal menunjukkan kemajuan, dampak ekonomi dari aksi ini pun terlihat nyata. Peneliti Institute for Demographic and Poverty Studies (IDEAS) memperkirakan potensi kerugian transaksi harian mencapai Rp 187,95 miliar, menegaskan bahwa ojek online bukan hanya ikon pekerjaan fleksibel tetapi juga tulang punggung ekonomi perkotaan Indonesia.

Dari respons ini, terlihat gelombang kesadaran politik dan tekanan publik yang kuat yang berhasil memaksa aktor pemerintahan untuk merespons. DPR dan Kemenhub kini menghadapi tekanan nyata untuk segera menurunkan potongan komisi, menyusun RUU transportasi online, serta mempertimbangkan jaminan sosial dan status hukum pengemudi. Namun, jalan menuju peraturan nasional formal masih panjang. Sementara itu, regulasi lokal menjadi laboratorium kebijakan yang bisa menjadi model replikasi nasional, menegaskan bahwa perjuangan para pengemudi tidak semata menuntut tarif yang adil, tetapi perubahan struktural dalam arsitektur hukum dan sosial ekonomi digital.

Manifestasi Hukum Progresif dalam Study Case Perjuangan Ojek Online mencari Keadilan

Kasus demonstrasi yang dilakukan oleh para pengemudi ojek daring (ojol) dapat dipandang sebagai manifestasi nyata penerapan prinsip hukum progresif dalam praktik penegakan hukum di Indonesia. Demonstrasi tersebut umumnya muncul sebagai reaksi atas dugaan ketidakadilan, seperti ketentuan tarif yang dianggap merugikan pengemudi, perlakuan diskriminatif oleh penyedia platform, maupun kebijakan pemerintah yang tidak memberikan

perlindungan memadai terhadap kesejahteraan para pengemudi. Dalam konteks ini, hukum progresif menempatkan keadilan substantif dan nilai kemanusiaan sebagai fokus utama, melampaui sekadar penerapan aturan hukum secara formal.

Manifestasi hukum progresif dalam peristiwa demonstrasi ojol terlihat pada sikap aparat penegak hukum dan pembuat kebijakan yang tidak semata-mata berpegang pada teks normatif peraturan perundang-undangan, melainkan juga mempertimbangkan konteks sosial, aspirasi masyarakat kelas bawah, serta nilai-nilai keadilan yang berkembang dalam masyarakat. Pendekatan ini mendorong aparat untuk melakukan interpretasi hukum secara kreatif dan responsif, antara lain dengan membuka ruang dialog antara pemerintah, penyedia platform, dan perwakilan pengemudi, serta berupaya menemukan solusi yang adil dan tidak memberatkan pihak yang rentan.

Lebih lanjut, hukum progresif menginstruksikan agar hakim dan aparat penegak hukum tidak bertindak sebagai "mulut undang-undang" yang kaku dan dogmatis, melainkan sebagai agen perubahan sosial yang mampu membebaskan hukum dari belenggu formalitas yang kaku dan birokrasi yang berbelit-belit. Dalam konteks demonstrasi ojol, hal ini mengharuskan aparat hukum untuk melakukan penilaian situasi secara menyeluruh, memberikan perlindungan hukum kepada pengemudi sebagai kelompok rentan, serta menghindari tindakan represif yang justru dapat memperburuk ketidakadilan sosial.

Relevansi demonstrasi pengemudi ojek online terhadap hukum yang bersifat progresif di atas dapat ditinjau dari pendekatan kenegaraan tentang urgensi pembentukan ataupun perubahan perundang-undangan. Pada umumnya dikenal dua pendekatan kenegaraan, *staats base approach* (apapun kehendak negara, demi kepentingan masyarakat, maka masyarakat harus tunduk) dan *people base approach* (apapun kehendak masyarakat berkaitan dengan kepentingan umum, negara harus mengatur). Dari sekelumit pembahasan di atas, pendekatan kedua lebih relevan dimana bisa kita lihat begitu banyak masyarakat yang menggantungkan roda ekonominya pada profesi ojek online, belum lagi rumah tangga- rumah tangga ekonomi lain yang berkaitan dengan profesi ini seperti UMKM khususnya yang bergerak di bidang kuliner. Maka demikian pemerintah perlu merumuskan aturan hukum yang lebih adil pada masyarakat agar hukum itu dapat bekerja secara semestinya melayani manusia. Dalam suatu masyarakat beradab orang harus mengasumsikan bahwa mereka bisa menguasai apa yang mereka dapat untuk tujuan-tujuan yang menguntungkan dan menggunakannya, untuk pemanfaatan mereka sendiri, apa yang mereka capai melalui kerja sendiri dan dalam rangka tatanan social serta ekonomi yang ada.²² Salah satu postulat yang di tulis **Pound**, yang ia tulis untuk mendiskripsikan nilai-nilai hukum yang utama dalam suatu masyarakat yang beradab sangat relevan pula untuk menjadi batu pijakan bagaimana hukum yang di dambakan untuk memutus permasalahan ini.

Implikasi dan Rekomendasi

Analisis atas kasus ketidakpastian hukum dan eksklusi jaminan sosial bagi pengemudi ojek online mencerminkan pergeseran paradigma penting dalam hukum ketenagakerjaan Indonesia. Kondisi ini menuntut refleksi mendalam bukan hanya di ranah norma, tetapi juga dalam hal efektivitas dan keadilan praktik. Bagian ini membahas implikasi teoretis serta rekomendasi kebijakan konkret berdasarkan perkembangan regulasi dan kondisi lapangan.

Implikasi Teoretis: Reorientasi Paradigma Hukum Progresif

Secara teoretis, permasalahan ini menyerukan perubahan mendasar dari hukum yang bersifat **formalis** menuju prinsip **substansial** pendekatan yang dikemukakan Satjipto Rahardjo yang mendefinisikan hukum sebagai "alat sosial" dan "engineer masyarakat" yang progresif

²² *Ibid* hal 266

dan adil. Ketika definisi hukum sekadar terpaku pada terminologi “pekerja” dan formalitas hubungan kerja, realitas sosial seperti fleksibilitas, kontrol platform, dan ketergantungan ekonomis tidak tertampung. Padahal, model platform digital menunjukkan bahwa meski secara bentuk disebut mitra, pengemudi tetap tunduk pada struktur kerja yang dikendalikan oleh aplikator. Pergeseran paradigma penting ini harus diintegrasikan pada tingkat akademik dan legislasi: hukum harus mampu menjalankan fungsinya sebagai instrumen untuk melindungi warga dari ketimpangan teknologis, bukan hanya menyusun definisi normatif. Hukum progresif menuntut penilaian berbasis substansi fungsi sosial terlebih dulu bukan bentuk kontraknya.

Implikasi Praktis: Kesenjangan Perlindungan yang Nyata

Ketidajelasan status adaptasi hukum dalam konteks perlindungan pengemudi menciptakan kesenjangan nyata yang berdampak langsung pada kehidupan jutaan orang. Implikasi praktis dari situasi ini tidak hanya bersifat teoretis, melainkan menimbulkan efek domino yang memengaruhi aspek sosial, ekonomi, dan hukum para pengemudi secara signifikan, yaitu :

1. Ketidadaan jaminan sosial komprehensif: UU SJSN Pasal 15 ayat 1 mewajibkan setiap pemberi kerja mendaftarkan pekerjanya, tetapi karena platform tidak dianggap sebagai pemberi kerja, akses terhadap JKK, JKM, JHT, JP tidak diwujudkan bagi maksimal 1,75 juta pengemudi yang tidak terdaftar.
2. Fluktuasi pendapatan: struktur tarif dan insentif algoritmik yang diatur sepihak mengakibatkan ketidakpastian ekonomi yang tinggi. Hal ini diperparah tanpa adanya jaminan perlindungan saat pengemudi terkena sanksi, penurunan rating, atau suspensi.
3. Diskriminasi gender & rentan sosial: dampak negatif lebih parah terjadi pada kelompok rentan seperti driver perempuan, yang perlu juga menghadapi risiko keamanan dan tekanan sosial yang tidak dicerminkan dalam sistem perlindungan yang ada.

Rekomendasi Kebijakan: Solusi Konkret

Menghadapi kondisi yang seringkali menimbulkan kebuntuan dalam pengambilan keputusan, diperlukan langkah-langkah strategis yang matang untuk membuka jalan keluar. Tanpa upaya yang tepat, situasi tersebut tidak hanya menghambat kemajuan, tetapi juga berpotensi menimbulkan ketidakpastian dan ketegangan berkepanjangan. Berikut kebijakan yang perlu dipertimbangkan sebagai solusi yang efektif dan berkelanjutan, guna memastikan tercapainya tujuan bersama secara optimal :

a. Pengakuan status hybrid (“dependent contractor”)

Model ini efektif di beberapa negara Eropa, yang menempatkan pekerja platform dalam kategori khusus dengan hak kerja terbatas namun dilindungi secara jaminan sosial. Pengakuan ini membuka jalan legal untuk kewajiban kontribusi BPJS dan mediasi kerja.

b. Mandat batas potongan aplikasi secara nasional

Pergub Jatim (Mei 2025) telah menetapkan batas potongan maksimal 10%, menjawab salah satu tuntutan pengemudi. Untuk keadilan komersial, Peraturan Pemerintah atau UU harus menetapkan batas komisi, misalnya 10–15%, serta menertibkan praktik harga dinamis seperti “slot”, “priority”.

c. Kewajiban penyedia platform mendaftarkan BPJS secara kolektif

Berdasarkan UU SJSN Pasal 15 dan UU BPJS Pasal 15, aplikator harus menyeter iuran BPJS Ketenagakerjaan bagi driver. BPJS Watch telah meminta integrasi iuran sistem debit otomatis dari komisi driver. Hal ini dapat diwujudkan melalui Peraturan Pemerintah atau Permenaker.²³

d. Transparansi algoritma & sistem banding

²³ BPJS, “UU RI No. 40 Tahun 2004 Sistem Jaminan Sosial Nasional,” *BPJS Kesehatan RI*, 2004, 1–16.

Perlu hukum yang menetapkan hak driver untuk mengetahui parameter algoritma (misalnya rating threshold, sistem insentif, algoritma suspensi) dan hak melakukan banding atas keputusan otomatis, selaras dengan prinsip good governance digital.

e. Percepatan penyusunan RUU Transportasi Online

DPR Komisi V menyatakan perlu UU khusus transportasi online yang mengatur hubungan kerja, potongan komisi, serta perlindungan sosial tidak lagi tunduk pada UU LLAJ umum.²⁴ Agar cepat diimplementasikan, DPR dapat membentuk Panja secepatnya dalam Prolegnas 2025.

Peran Multipihak dalam Arsitektur Kebijakan

Implementasi rekomendasi yang telah diuraikan sebelumnya tidak dapat berjalan efektif tanpa adanya kolaborasi yang solid antar berbagai pihak terkait. Peran multipihak menjadi sangat krusial dalam membangun arsitektur kebijakan yang komprehensif dan berkelanjutan, karena melibatkan sinergi antara pemerintah, sektor swasta, masyarakat sipil, serta pemangku kepentingan lainnya, dengan cara sebagai berikut :

- a. Negara (DPR, Kemenaker, Kemenhub): menyusun regulasi inklusif yang menetapkan status pekerja hibrid, BPJS wajib, batas komisi, regulasi algoritma.
- b. BPJS Ketenagakerjaan: menyediakan akses mudah, skema debit otomatis, serta sosialisasi kepada pengemudi dan platform.
- c. Akademisi dan LSM: memberikan dasar riset, evaluasi kebijakan, serta pengawasan pelaksanaan di lapangan.
- d. Platform digital: harus berubah proaktif dari netral menjadi pihak yang bertanggung jawab sesuai fungsi sosial, dengan memenuhi rubrik transparansi dan jaminan sosial.
- e. Pemerintah daerah: menjadi lokus kebijakan eksperimen lokal misalnya Pergub Jatim sebagai model untuk nasionalisasi kebijakan.²⁵

PENUTUP

Perkembangan teknologi transportasi online telah membawa perubahan yang sangat signifikan dalam kehidupan masyarakat, terutama dalam hal memudahkan mobilitas sehari-hari serta membuka peluang kerja baru yang sebelumnya tidak tersedia secara luas. Inovasi ini memungkinkan masyarakat untuk mengakses layanan transportasi dengan lebih cepat, efisien, dan terjangkau, sekaligus memberikan kesempatan bagi banyak individu untuk mendapatkan penghasilan melalui platform digital. Namun, di balik kemajuan tersebut, terdapat masalah mendasar yang belum terselesaikan, yaitu ketidakjelasan status hukum pengemudi ojek online. Ketidakjelasan ini menimbulkan ketidakpastian yang cukup besar bagi para pengemudi, yang berdampak langsung pada ketimpangan perlindungan hukum dan kesejahteraan mereka.

Hukum yang saat ini berlaku belum mampu mengakomodasi dinamika sosial dan perkembangan teknologi secara progresif dan responsif. Akibatnya, para pengemudi sering kali menghadapi risiko seperti pemotongan tarif yang tidak adil oleh perusahaan penyedia platform, kurangnya jaminan sosial seperti asuransi kesehatan dan pensiun, serta minimnya perlindungan ketenagakerjaan yang seharusnya menjadi hak dasar setiap pekerja. Kondisi ini menunjukkan bahwa regulasi yang ada masih bersifat kaku dan tidak mampu mengikuti perubahan cepat di sektor ekonomi digital.

Maka dari itu, sangat diperlukan regulasi hukum yang bersifat progresif, inklusif, dan adaptif. Regulasi tersebut tidak hanya harus menegakkan kepastian hukum secara formal, tetapi

²⁴ Sekretariat Jenderal DPR RI, "Komisi V," *Dpr.Go.Id* XVII, no. 10 (2016): 1–5.

²⁵ Program Jaminan Sosial, Tambahan Lembaran, and Negara Republik, "PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 109 TAHUN 2013 TENTANG PENAHAPAN KEPESERTAAN PROGRAM JAMINAN SOSIAL DENGAN," 2013.

juga harus mampu menjamin keadilan substantif dan kesejahteraan sosial bagi para pengemudi ojek online. Hukum harus berfungsi sebagai instrumen yang benar-benar berpihak pada manusia sebagai pusatnya, mampu merespons perubahan sosial dan teknologi dengan cepat dan tepat, serta menjamin perlindungan hak-hak pekerja di era digital yang terus berkembang. Perjuangan pengemudi ojek online bukan sekadar soal pengakuan status hukum semata, melainkan merupakan upaya penting dan strategis untuk mewujudkan keadilan sosial yang sejati dalam konteks kemajuan teknologi dan perubahan masyarakat yang dinamis. Perjuangan ini menuntut komitmen dari berbagai pihak, termasuk pemerintah, pembuat kebijakan, dan masyarakat luas, untuk menciptakan regulasi yang benar-benar berpihak pada kesejahteraan dan perlindungan pekerja di era digital, sehingga kemajuan teknologi dapat memberikan manfaat yang adil dan merata bagi seluruh lapisan Masyarakat.

REFERENSI

- Afdhali, Dino Rizka, and Taufiqurrohman Syahuri. "Idealitas Penegakkan Hukum Ditinjau Dari Perspektif Teori Tujuan Hukum." *Collegium Studiosum Journal* 6, no. 2 (2023): 555–61. <https://doi.org/10.56301/csj.v6i2.1078>.
- Ani Linta Sari, Ardha Pramesty Regita Cahyani, and Yolanda Naomi Martdina. "Peran Teknologi Terhadap Transformasi Sosial Dari Ojek Konvensional Ke Ojek Online." *TUTURAN: Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial Dan Humaniora* 2, no. 3 (2024): 160–71. <https://doi.org/10.47861/tuturan.v2i3.1080>.
- Anisa Rizki Fadhila, Anisa Rizki Fadhila. "TEORI HUKUM PROGRESIF (Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, S.H.)." *SINDA: Comprehensive Journal of Islamic Social Studies* 1, no. 1 (2021): 122–32. <https://doi.org/10.28926/sinda.v1i1.966>.
- Aziah, Ayu,) Popon, Rabia Adawia, and Cara Sitasi. "Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online Di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)." *Cakrawala* 18, no. 2 (2018): 149–56.
- Beno, J, A.P Silen, and M Yanti. "PELAKSANAAN JAMINAN SOSIAL TERHADAP PENGEMUDI OJEK ONLINE BERDASARKAN UNDANG UNDANG NOMOR 40 TAHUN 2004 TENTANG SISTEM JAMINAN SOSIAL NASIONAL." *Braz Dent J.* 33, no. 1 (2022): 1–12.
- BPJS. "UU RI No. 40 Tahun 2004 Sistem Jaminan Sosial Nasional." *BPJS Kesehatan RI*, 2004, 1–16.
- Dr. Isharyanto, S.H., M.Hum. *TEORI HUKUM: Suatu Pengantar Dengan Pendekatan Tematik*, n.d.
- Hasil, Laporan, and Kajian Sistem. "Jaminan Sosial Ketenagakerjaan," no. December (2014): 1–62.
- Ii, B A B, and Tinjauan Pustaka. "BAB II Tinjauan Pustaka BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1," 2002, 1–64.
- Islamiyati, Islamiyati. "Kritik Filsafat Hukum Positivisme Sebagai Upaya Mewujudkan Hukum Yang Berkeadilan." *Law, Development and Justice Review* 1, no. 1 (2018): 82–96. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v1i1.3574>.
- Muhammad Sheva Februra, Efritya Equina Arindri, Ingrid Bonia Simamora, Santa Monica Sihombing, Dewi Ayu, and Hidayati. "Perkembangan Transportasi Ojek Online Dan Pengaruhnya," 2024.
- Prof. Dr. Sartjipto Raharjo, S.H. *HUKUM DAN MASYARAKAT*, 1980.
- . *ILMU HUKUM*. Bandung, PT CITRA ADITYA BAKTI, n.d.
- . *Penegakan Hukum Progresif*. Kompas, n.d.

- Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI. "Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," 2020.
- Rini Fidiyani, Irawaty, Syukron Salam, Eko Mukminto. *Antropologi Hukum : Dialektika Hukum Dan Kebudayaan Manusia*, 2022.
- Sekretariat Jenderal DPR RI. "Komisi V." *Dpr.Go.Id* XVII, no. 10 (2016): 1–5.
- Sosial, Program Jaminan, Tambahan Lembaran, and Negara Republik. "PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 109 TAHUN 2013 TENTANG PENAHAPAN KEPESERTAAN PROGRAM JAMINAN SOSIAL DENGAN," 2013.
- Ummah, Masfi Sya'fiatul. "PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEKERJA OJEK ONLINE APABILA MENGALAMI KECELAKAAN KERJA BERDASARKAN HUKUM KETENAGAKERJAAN SKRIPSI." *Sustainability (Switzerland)* 11, no. 1 (2019): 1–14.
- Undang-Undang No 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. "Undang-Undang Ketenagakerjaan No 13 Tahun 2003." *Republik Indonesia*, no. 1 (2003): 77.
- Widiyatmoko, Faris. "Dinamika Kebijakan Transportasi Online." *Journal of Urban Sociology* 1, no. 2 (2018): 55. <https://doi.org/10.30742/jus.v1i2.570>.