



**TENEGARA**  
STRATEGICS

Risalah Kebijakan  
**Perlindungan Pengemudi  
Transportasi Daring**

Januari 2026

Didirikan dan didukung oleh:



CENTRE FOR  
STRATEGIC AND  
INTERNATIONAL  
STUDIES

**TheJakartaPost**



UNIVERSITAS  
PRASETIYA MULYA



## Risalah kebijakan

# Perlindungan Pengemudi Transportasi Daring

Penelitian dari Tenggara Strategics

Risalah kebijakan ini disusun untuk merespons rencana pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) untuk memberikan perlindungan kepada pengemudi transportasi daring. Risalah kebijakan ini memetakan isu-isu strategis seputar transportasi daring, yang meliputi (1) status hubungan kerja antara pekerja gig dengan platform digital; (2) perlindungan dan jaminan sosial pekerja gig; dan (3) pengaturan aspek bisnis layanan transportasi daring, khususnya penetapan tarif dan komisi. Risalah ini memberikan rekomendasi kebijakan yang diharapkan dapat menjadi rujukan regulator dalam menyusun Perpres, sehingga ketika diundangkan, Perpres ini tidak hanya memberikan perlindungan terhadap pengemudi transportasi daring tetapi juga memperkuat ekosistem ekonomi gig.

Pandangan dan analisis yang disampaikan dalam laporan ini sepenuhnya merupakan milik tim penulis dan Tenggara Strategics.

### **Peneliti utama:**

Arita Nugraheni  
Galby R. Samhudi  
Ferdinand Phoe  
Ishtar L. Dwinanto

### **Penanggung jawab:**

Riyadi Suparno

### **Desain dan tata letak:**

Andreas Meidyan  
Shifa Rafida Fitri

© 2026 Tenggara Strategics.  
Semua hak dilindungi undang-undang.

## Daftar Isi

<b>Ringkasan Eksekutif</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Pendahuluan</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Kompleksitas penciptaan lapangan pekerjaan dan kemunculan pekerjaan gig di Indonesia</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Identifikasi isu dan masalah</b> .....	<b>9</b>
3.1. Isu 1: Status hubungan kerja .....	10
3.2. Isu 2: Perlindungan dan jaminan sosial .....	11
3.3. Isu 3: Aspek bisnis industri transportasi daring .....	12
<b>4. Analisis isu dan regulasi</b> .....	<b>14</b>
4.1. Analisis isu 1: Status hukum antara platform dan pengemudi .....	14
4.2. Analisis isu 2: Menentukan bentuk jaminan sosial dan perlindungan yang tepat .....	20
4.3. Analisis isu 3: kebijakan komisi dan tarif .....	27
<b>5. Kesimpulan dan rekomendasi</b> .....	<b>31</b>
5.1. Kesimpulan .....	31
5.2. Rekomendasi kebijakan .....	33

## Ringkasan eksekutif

Di tengah surutnya penyerapan tenaga kerja, platform digital muncul membawa peluang kerja baru melalui ekonomi gig. Platform digital juga turut memberikan manfaat besar bagi masyarakat luas dengan mendekatkan berbagai layanan kepada para pelanggannya dengan harga yang terjangkau. Meski telah berkembang lebih dari satu dekade, ekonomi gig masih saja belum menemukan tata kelola regulasi yang pas.

Satu tahun terakhir ini, upaya untuk meregulasi ekonomi gig semakin menguat. Pemerintah mengatakan sedang menyusun Rancangan Peraturan Presiden (Perpres) dengan fokus pada perlindungan pengemudi transportasi daring, salah sektor ekonomi gig yang paling banyak menarik perhatian. Perpres ini diposisikan sebagai langkah respons cepat pemerintah untuk menjawab persoalan transportasi daring, sembari menunggu penyusunan dan penyempurnaan produk hukum yang lebih tinggi dan permanen.

Terdapat tiga isu utama yang perlu diperhatikan regulator dalam rangka memperkuat model bisnis kemitraan yang sudah ada, yakni; (1) status hubungan kerja antara pengemudi sebagai pekerja gig dengan platform digital; (2) perlindungan dan jaminan sosial pengemudi sebagai pekerja gig; dan (3) pengaturan aspek bisnis layanan transportasi daring, khususnya penetapan tarif dan komisi.

Guna merespons tiga isu tersebut, risalah kebijakan ini melahirkan tiga rekomendasi yang dapat menjadi perhatian regulator dan platform digital:

1. Status hubungan kerja antara pengemudi transportasi daring dan penyedia platform perlu ditegaskan dan dilindungi dalam payung hukum yang jelas. Skema kemitraan yang berlaku saat ini sudah sesuai karakteristik utama ekonomi gig, dalam hal fleksibilitas dan inklusivitas, yang juga merupakan preferensi mayoritas pengemudi transportasi daring.
2. Jaminan sosial merupakan kebutuhan bagi seluruh masyarakat Indonesia, tidak terkecuali bagi pengemudi transportasi daring. Pihak regulator dan platform digital perlu bersama-sama membuka diri untuk memberikan kontribusi dalam penyediaan jaminan sosial bagi pengemudi transportasi daring
3. Pada isu tarif dan komisi, regulator perlu menjamin berjalannya mekanisme pasar untuk menentukan besaran tarif dan komisi. Peran regulator diperlukan untuk menekankan transparansi struktur biaya dan akuntabilitas platform digital kepada pengemudi dan konsumen.

Dibutuhkan pendekatan kebijakan yang berimbang dalam pengaturan ekonomi gig, khususnya yang berhubungan dengan ekosistem transportasi daring. Ruang inovasi dan fleksibilitas yang menjadi kekuatan utama platform digital harus semakin dikuatkan dan dalam waktu bersamaan memastikan perlindungan yang memadai bagi pengemudi. Regulasi yang jelas, proporsional, dan terkoordinasi lintas sektor diharapkan mampu menciptakan kepastian hukum, meningkatkan keadilan, serta memperkuat keberlanjutan ekonomi gig sebagai salah satu penopang ekonomi nasional.

## 1. Pendahuluan

Indonesia memperoleh berkah dari inovasi teknologi, salah satunya lewat kemunculan platform digital. Platform digital membuka peluang sumber pemasukan alternatif bagi masyarakat lewat pekerjaan berbasis gig. Karakter utama ekonomi gig berupa fleksibilitas dan inklusivitas yang memungkinkan menjangkau berbagai kalangan.

Hampir satu dekade, platform digital telah memberikan manfaat bagi pasar dan masyarakat di Indonesia. Ribuan individu terserap menjadi pekerja gig untuk memberikan layanan terkait kebutuhan sehari-hari hingga layanan profesional, seperti layanan transportasi dan logistik, jasa kerja kreatif dan administrasi, hingga jasa konsultasi bisnis.

Layanan yang cepat diakses, harga yang transparan, hingga tingkat keamanan yang terjamin menjadi daya tarik dari layanan berbasis platform digital. Keterjangkauan layanan di berbagai daerah, baik perkotaan maupun perdesaan, menunjukkan peran platform digital yang signifikan dalam menghubungkan penyedia layanan pada para pelanggan di Indonesia.

Di sisi penyerapan masyarakat sebagai pekerja gig, kehadiran platform digital menjadi angin segar di tengah tantangan struktural penciptaan lapangan kerja formal. Ekonomi gig sebagai alternatif menjadi bantalan ekonomi di tengah menurunnya kemampuan pasar tenaga kerja untuk menyerap angkatan kerja.

Tidak hanya itu, ekonomi gig juga mampu menjadi jawaban untuk penyediaan lapangan kerja dan perilaku masyarakat yang bergeser dikala situasi krisis melanda seperti pada masa Covid-19. Pola kemitraan yang dibangun oleh platform dengan pekerja gig dan pelanggan memungkinkan masyarakat dari berbagai lapisan mencari pendapatan tambahan yang sesuai dengan kondisi dan preferensi masing-masing. Perkembangan ini tentu tak lepas dari ekosistem pasar dan kerangka regulasi yang kondusif bagi inovasi teknologi.

Meski demikian, sejumlah persoalan mendasar masih berkelindan di tengah pertumbuhan ekonomi gig. Salah satunya adalah kerangka regulasi yang belum komprehensif dalam merespons karakter dan dinamika ekonomi gig. Di tengah ekosistem dengan keragaman sektor layanan, sektor transportasi daring menunjukkan tingkat urgensi tertinggi untuk ditangani. Hal ini tidak terlepas dari besarnya tingkat partisipasi masyarakat dalam layanan angkutan penumpang roda dua maupun roda empat serta layanan pengantaran barang.

Terdapat desakan publik agar pemerintah mengatur ekosistem transportasi daring. Setidaknya dalam dua tahun terakhir, publik menaruh perhatian pada sejumlah isu krusial. Aksi-aksi demonstrasi dilakukan pengemudi transportasi daring dengan tuntutan-tuntutan yang mengerucut pada status hubungan kerja, perlindungan sosial, dan keterbukaan pemotongan pendapatan pengemudi.

Pro dan kontra pun hadir di tengah tuntutan ini. Misalnya saja, sebagian pengemudi transportasi daring menginginkan pengakuan status kerja sebagian karyawan. Adapun

sebagian lainnya tetap ingin diposisikan sebagai mitra.<sup>1</sup> Perdebatan mengenai status kerja ini berkelindan dengan tuntutan atas akses jaminan sosial yang diharapkan ditanggung oleh penyedia platform. Selain itu, desakan juga terkait penyesuaian tarif dan tuntutan menurunkan potongan komisi menjadi 10 persen, terutama di tengah persepsi pengemudi mengenai minimnya transparansi dalam mekanisme distribusi pendapatan.

Serangkaian demonstrasi pengemudi ojek *online* (ojol) yang terjadi belakangan ini, misalnya demonstrasi pada 21 Juli 2025, akhir Agustus, 17 September sampai November 2025, masih menyorotkan hal-hal yang sama, yaitu terkait status para pengemudi, jaminan sosial dan tentang potongan komisi. Mereka mendesak pemerintah merespons tuntutan mereka tersebut.<sup>2</sup> <sup>3</sup> Belakangan, mereka turut menyorotkan pembentukan undang-undang khusus untuk transportasi daring.<sup>4</sup>

Gayung bersambut, sepanjang tahun 2025, upaya untuk meregulasi ekonomi gig semakin menguat. Dalam berbagai pemberitaan media, Menteri Sekretaris Negara (Mensesneg) Prasetyo Hadi menyampaikan bahwa pemerintah sedang menyusun Rancangan Peraturan Presiden terkait transportasi daring.

Regulasi yang dirancang mencakup beberapa aspek dengan fokus pada perlindungan kepada pengemudi transportasi daring. Mensesneg menyebut Rancangan Peraturan Presiden (Perpres) ini diposisikan sebagai langkah respons cepat pemerintah untuk menjawab persoalan transportasi daring, sembari menunggu penyusunan dan penyempurnaan produk hukum lainnya.<sup>5</sup> Pernyataan yang selaras juga disampaikan Menteri Ketenagakerjaan (Menaker) Yassierli. Ia menyebut Rancangan Perpres tersebut terkait dengan perlindungan pengemudi transportasi daring dan disebutkan untuk mengisi kekosongan hukum.<sup>6</sup>

Pernyataan kedua menteri selaras dengan agenda legislasi yang tengah disiapkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Dalam Rapat paripurna DPR RI pada 23 September 2025, telah ditetapkan 67 RUU Prioritas 2026 dari 198 RUU dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas) 2025-2029.<sup>7</sup> RUU tentang Pekerja Lepas/RUU tentang Pekerja

---

<sup>1</sup> Katadata, "Curhat Ojol soal Tuntutan Jadi Karyawan: saya 70 Tahun, Gak Mungkin Jadi Pegawai," Mei 20, 2025, <https://tinyurl.com/3hkw78wv>

<sup>2</sup> Dewan Pertimbangan Presiden RI, <https://tinyurl.com/yc3bvaw6>

<sup>3</sup> Kompas.com, "Hari Ini Ribuan Ojol Gelar demo di 3 Lokasi, Lakukan Off Bid Massal," Sep. 17, 2025, <https://tinyurl.com/5bbvvv87>

<sup>4</sup> Metro TV, "Ratusan Pengemudi Ojol Unjuk Rasa, Polisi Turut Bantu Jaga Keamanan," Nov. 21, 2025, <https://tinyurl.com/5n8keruh>

<sup>5</sup> Kompas.id, "Pemerintah Janjikan Perpres Transportasi Online Jadi Solusi Status Mitra," Nov. 13, 2025, <https://tinyurl.com/2zdwbb32>

<sup>6</sup> Kompas.id, "Jelang Penerbitan Perpres, Pengemudi Daring "Keukeuh" Ingin Status Pekerja, Okt. 19, 2025, <https://tinyurl.com/5n8uf7ry>

<sup>7</sup> DPR RI, "DPR Setujui 198 RUU dalam Prolegnas 2025-2029 dan 67 RUU Prioritas 2026," Sep. 23, 2025, <https://tinyurl.com/3mc848k4>

Platform Indonesia/RUU tentang Perlindungan Pekerja Ekonomi Gig menjadi salah satu dari RUU prioritas 2026 tersebut.<sup>8</sup>

Mengingat besarnya dampak kebijakan ini terhadap keberlangsungan ekosistem ekonomi digital dan kesejahteraan jutaan pengemudi, perumusan kebijakan tersebut harus dilakukan secara cermat. Lebih lagi, Rancangan Perpres ini akan menjadi pijakan awal sebelum pembentukan undang-undang dan berpotensi menjadi penentu arah tata kelola transportasi daring di masa mendatang. Pembentukan regulasi harus didasarkan pada pemetaan isu-isu strategis secara tepat, berbasis data, dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan.

Oleh karena itu, diperlukan sebuah kajian kebijakan untuk dapat dipakai sebagai rujukan dalam penyusunan Rancangan Perpres untuk memperkuat pengelolaan ekonomi gig di Indonesia, khususnya sektor transportasi daring, dengan menyorot tiga isu utama; (1) status hubungan kerja antara pekerja gig dengan platform digital; (2) perlindungan dan jaminan sosial pekerja gig; dan (3) pengaturan aspek bisnis layanan transportasi daring, khususnya penetapan tarif dan komisi.

## 2. Kompleksitas penciptaan lapangan pekerjaan dan kemunculan pekerjaan gig di Indonesia

Indonesia tengah menghadapi tantangan yang serius dalam iklim berusaha dan investasi. Sejumlah perusahaan terpaksa melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK) sebagai upaya rasionalisasi. Penyebab PHK pun beragam, mulai dari kepailitan, dalam proses penundaan kewajiban pembayaran utang (PKPU), efisiensi, hingga relokasi pabrik.<sup>9</sup>

Angka pekerja formal yang kehilangan pekerjaan pun terus meningkat. Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) melaporkan 79.302 tenaga kerja mengalami PHK pada periode Januari hingga November 2025. Jumlah tersebut meningkat 16,8 persen jika dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu. Adapun jika dibandingkan dengan tahun 2023, tenaga kerja yang mengalami PHK tahun ini naik 36,9 persen.<sup>10</sup>

Setali tiga uang, tingkat pengangguran terbuka (TPT) pun meningkat. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat TPT pada Agustus 2025 adalah 4,85 persen. Proporsi tersebut naik dari Februari 2025 yang tercatat sebesar 4,76 persen. Angkatan kerja yang masih belum mendapatkan pekerjaan ini terpantau paling banyak berasal dari wilayah perkotaan.

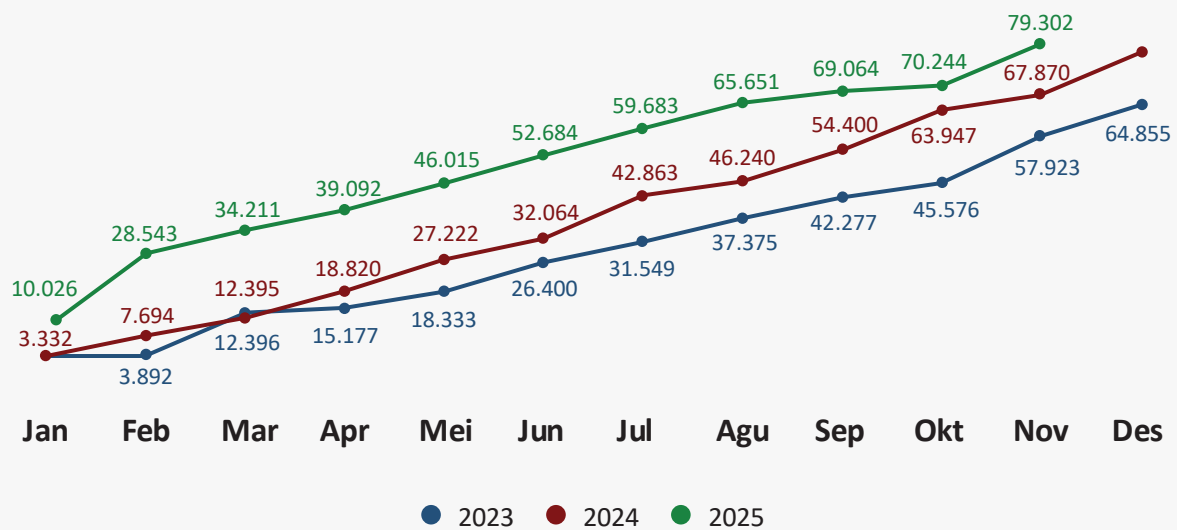
---

<sup>8</sup> Hukum Online, "Ini 67 RUU Prolegnas Prioritas Tahun 2026, Ada RUU Advokat hingga Perampasan Aset," Sep. 19, 2025, <https://tinyurl.com/3ry5rt9x>

<sup>9</sup> Tempo, "Kemnaker Catat PHK Awal 2025 Capai 18 Ribu, Said Iqbal: Data Lapangan Kami 60 Ribu," Apr. 5, 2025, <https://tinyurl.com/3hfphe6y>

<sup>10</sup> Satu data Kemenaker, "Tenaga Kerja Ter-PHK, Januari-Oktober Tahun 2025," Nov. 3, 2025, <https://tinyurl.com/5n7kh648>

Grafik 1. Tren peningkatan PHK di Indonesia periode 2023–2025



Sumber: Kementerian Ketenagakerjaan, 2025

Data tersebut menunjukkan indikasi melemahnya iklim usaha dan investasi yang berdampak langsung pada stabilitas ketenagakerjaan. Alih-alih kembali terserap pasar kerja, masyarakat yang terdampak PHK justru menghadapi peluang kerja formal yang semakin terbatas. Belum lagi, harus bersaing dengan angkatan kerja yang baru saja memasuki pasar tenaga kerja.

Dalam situasi ini, sektor informal terus menjadi tumpuan harapan tenaga kerja yang tidak terserap di sektor formal. Data BPS menunjukkan sektor informal terus mendominasi ketenagakerjaan di Indonesia, di mana 89 juta orang atau 57,8 persen dari total tenaga kerja per Agustus 2025 bekerja di sektor informal.<sup>11</sup>

Di dalam ekonomi yang didominasi sektor informal, ekonomi digital, khususnya sektor gig, kemudian dapat dilihat sebagai bantalan ekonomi (*economic buffer*) yang perkembangannya kian penting. Ekonomi gig mampu menyerap jutaan tenaga kerja melalui model kerja yang fleksibel dan relatif inklusif. Peluang ini terutama relevan bagi angkatan kerja yang tengah menjajaki pasar kerja. Menjadi peluang pula bagi mereka yang terdampak langsung oleh dinamika ekonomi makro, seperti gelombang PHK.

Dalam upaya memahami ekonomi gig, International Labour Organization (ILO) mendefinisikannya sebagai pekerja mandiri (*self-employed*) atau kontraktor independen, alih-alih karyawan penuh waktu yang dipekerjakan langsung oleh perusahaan. Terdapat beberapa motif masyarakat memutuskan untuk menjadi pekerja gig, di antaranya; fleksibilitas kerja, menambah penghasilan di luar pekerjaan utama, solusi sementara sambil mencari pekerjaan tetap, hingga sebagai langkah transisi untuk perubahan karier.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Badan Pusat Statistik, "Keadaan Ketenagakerjaan Indonesia Agustus 2025," Nov. 5, 2025, <https://tinyurl.com/385f6eb6>

<sup>12</sup> International Labour Organization, "Exploring the Gig Economy: Challenges and Opportunities," Juni 2025, <https://tinyurl.com/25z8p9at>

Pekerja gig umumnya memperoleh klien atau proyek melalui platform atau aplikasi digital. Mereka menerima imbalan setelah menyelesaikan tugas yang disepakati. Istilah “gig” sendiri awalnya populer di industri musik untuk menggambarkan pertunjukan sekali tampil. Ungkapan tersebut kini diserap di ranah ekonomi untuk merujuk pada berbagai bentuk pekerjaan lepas atau sementara.

Berdasarkan tingkat keterampilan, ILO mengelompokkan pekerja gig ke dalam tiga kategori, yakni: (1) keterampilan dasar, seperti pengantaran dan logistik, pekerjaan manual, serta tugas daring rutin; (2) keterampilan menengah, seperti pekerjaan kreatif, produksi konten digital, dan pekerjaan teknis teknologi informasi; serta (3) keterampilan profesional, seperti jasa konsultasi dan layanan bisnis.

Di Indonesia, ekonomi gig mulai diperbincangkan di media massa setidaknya sejak tahun 2018. Kala itu, isu yang diangkat berpusat pada pesatnya teknologi digital di era revolusi industri 4.0. Memasuki tahun 2019, dikursus mulai bergeser ke arah bagaimana ekonomi gig memunculkan lebih banyak pekerjaan temporer. Di tahun 2020, ekonomi gig semakin mendapatkan sorotan di tengah situasi pandemi Covid-19 yang memukul sektor ketenagakerjaan dan perekonomian secara umum.

Manfaat ekonomi gig dalam membantu perekonomian warga tampak dari survei yang dilakukan Centre for Strategic and International Studies (CSIS) dan Tenggara Strategics pada 2020. Riset ini menemukan bahwa hampir seluruh responden pekerja gig, khususnya dalam ekosistem transportasi dan pengantaran makanan daring, menggantungkan hidup dalam ekosistem ini. Temuan ini menunjukkan bahwa ekosistem ekonomi digital memiliki kapasitas untuk berfungsi sebagai penopang ekonomi di masa krisis.<sup>13</sup>

Setelah pandemi Covid-19 hingga kini, ekonomi gig terus berkembang. Pada tahun 2024, jumlah pekerja gig diperkirakan mencapai 4,3 juta orang. Jumlah tersebut hampir dua kali lipat jika dibandingkan tahun 2019.<sup>14</sup> Data tersebut menunjukkan kembali besarnya peran ekosistem ekonomi gig dalam menanggulangi persoalan penyerapan tenaga kerja.

### 3. Identifikasi isu dan masalah

Setidaknya ada tiga isu utama yang menguat di sektor transportasi daring, salah satu sektor yang paling banyak mendapat perhatian publik karena besarnya jumlah pengemudi yang mengandalkan pendapatan di sektor ini. Ketiga isu utama itu adalah (1) status hubungan kerja antara pengemudi dengan platform digital; (2) perlindungan dan jaminan sosial pengemudi daring; dan (3) pengaturan aspek bisnis layanan transportasi daring, khususnya penetapan tarif dan komisi.

---

<sup>13</sup> Harian Kompas, “Ekosistem Kerakyatan: Ekosistem Digital Diandalkan Untuk Berkembang,” Juni 26, 2020

<sup>14</sup> INDEF, “Narik Tiap Hari, Hak Perlu Dihargai: Rekomendasi untuk RUU Pekerja Platform Indonesia,” Nov. 2025, <https://tinyurl.com/2mw3nar6>

Ketiga isu ini perlu diurai untuk memastikan regulasi yang disusun tepat sasaran dan dapat diimplementasikan secara efektif. Pembentukan regulasi diharapkan tidak hanya konsisten secara hukum, tetapi juga mampu menjadi rujukan yang konstruktif dalam menjaga ekosistem ekonomi gig yang berkelanjutan.

### 3.1. Isu 1: Status hubungan kerja

Permasalahan utama dalam ekosistem gig adalah ketiadaan payung hukum yang jelas dalam pengaturan hubungan kerja antara pengemudi transportasi daring dengan penyedia aplikasi. Dua peraturan yang kerap dijadikan rujukan, yakni UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) dan UU No. 20/2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UU UMKM), belum sepenuhnya mengakomodasi karakter hubungan kerja dalam ekonomi gig. Rancangan Perpres terkait status pengemudi transportasi daring perlu dirancang untuk mengisi kekosongan hukum tanpa menimbulkan tumpang tindih regulasi dengan kerangka peraturan yang telah ada.

Di tengah ketidakpastian status di mata hukum ini, berbagai lapisan masyarakat pun menyampaikan pendapat yang saling berseberangan. Misalnya saja, Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) Lily Pujiati pada akhir Oktober lalu mengatakan pihaknya berharap Perpres terkait perlindungan pengemudi transportasi daring memberikan pengakuan pengemudi sebagai pekerja, bukan sebagai pelaku usaha mikro.<sup>15</sup> Sebaliknya, ratusan pengemudi transportasi daring dari berbagai daerah di bawah koordinasi Unit Reaksi Cepat (URC) Bergerak menyatakan penolakan terhadap wacana perubahan status menjadi pekerja tetap. Penolakan tersebut menjadi salah satu tuntutan utama yang disuarakan dalam aksi demonstrasi yang berlangsung pada awal November di kawasan Monas, Jakarta Pusat.<sup>16</sup>

Dalam perumusannya, Indonesia perlu mengambil pendekatan yang khas dan kontekstual. Struktur pasar tenaga kerja yang didominasi sektor informal perlu menjadi pertimbangan. Pengalaman sejumlah negara yang telah memiliki payung hukum bagi ekonomi gig, baik secara komprehensif maupun parsial, menunjukkan adanya variasi pendekatan dalam mengatur ekosistem ini. Misalnya saja, Malaysia mengatur ekonomi gig melalui Gig Workers Bill 2025 yang disahkan pada 28 Agustus 2025.<sup>17</sup> Adapun Singapura mengaturnya lewat Platform Workers Bill yang disahkan pada 10 September 2024.<sup>18</sup> Adapun negara-negara Eropa, seperti Spanyol dan Italia, memiliki penekanan yang berbeda dalam pengaturan

---

<sup>15</sup> Ekonomi Bisnis, "SPAI Minta Status Pengemudi Diakui Sebagai Pekerja dalam Perpres Ojol," Okt. 29, 2025, <https://tinyurl.com/y77hnsuk>

<sup>16</sup> IDN Times, "Demo Ojol Di Monas Driver Tolak Jadi Pekerja Tetap Jadi Mitra," Nov. 7, 2025, <https://tinyurl.com/2hfj7hfd>

<sup>17</sup> Kompas.id, "UU Pekerja Gig Malaysia Disahkan, Apa Pelajaran bagi Indonesia?," Sep. 2, 2025, <https://tinyurl.com/mrx85zkc>

<sup>18</sup> Kompas.id, "Mendahului Indonesia, Singapura Mengesahkan Undang-Undang Pekerja Platform," Sep. 12, 2025, <https://tinyurl.com/34ct7hss>

status dan perlindungan sosial bagi para pekerja di industri gig.<sup>19</sup> Artinya, tidak terdapat satu model regulasi tunggal yang dapat diadopsi secara langsung oleh Indonesia.

Penentuan status hubungan kerja antara pengemudi dan aplikasi layanan berbagi tumpangan atau *ride-hailing* di Indonesia, perlu diarahkan untuk menjaga karakter fundamental ekonomi gig. Kembali merujuk pada konseptualisasi pekerja mandiri oleh ILO, terdapat beberapa motif masyarakat memutuskan untuk menjadi pekerja gig, di antaranya: fleksibilitas kerja, menambah penghasilan di luar pekerjaan utama, solusi sementara sambil mencari pekerjaan tetap, hingga sebagai langkah transisi untuk perubahan karier.

Ekonomi gig juga memiliki sifat yang inklusif, yakni menerima tenaga kerja dari berbagai lapisan masyarakat. Sifat inklusif *ride-hailing* menjadikannya sebagai alternatif sumber penghasilan bagi mereka yang tidak terserap dalam pasar kerja formal. Akses yang relatif mudah dan hambatan masuk yang rendah juga terbukti menjadikan sektor ini sebagai bantalan ekonomi, terutama dalam situasi krisis atau kondisi ekonomi yang kurang baik.

Dengan berbagai keunggulan ekonomi gig tersebut, Rancangan Perpres diharapkan tidak hanya memberikan kepastian regulasi, tetapi juga memperkuat ekosistem ekonomi gig agar tetap adaptif dan semakin memberikan manfaat bagi masyarakat luas.

### **3.2. Isu 2: Perlindungan dan jaminan sosial**

Tata kelola perlindungan sosial bagi pengemudi transportasi daring perlu memerhatikan status hubungan kerjanya dengan perusahaan aplikasi. Merujuk pada UU No. 40/2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (UU SJSN), UU No. 24/2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UU BPJS), serta peraturan turunannya, sistem jaminan sosial nasional secara tegas didasarkan pada klasifikasi kepesertaan dan tanggung jawab pembayaran iuran. Klasifikasi tersebut menentukan skema kepesertaan dan pembiayaan iuran.

Secara umum, kepesertaan jaminan sosial dibagi dua, yakni peserta penerima upah (PPU) dan peserta bukan penerima upah (PBPU). Bagi peserta dengan status karyawan atau pekerja formal, perusahaan wajib berkontribusi terhadap iuran jaminan sosial karyawan. Adapun bagi pekerja informal, yang mencakup pengemudi transportasi masuk dalam kategori ini, kewajiban itu ditanggung pada masing-masing individu. Dengan begitu, pengemudi transportasi daring dikategorikan sebagai PBPU, dengan konsekuensi bahwa kewajiban pendaftaran dan pembiayaan jaminan sosial dilakukan secara mandiri.

Menurut Labor Institute, substansi yang paling krusial yang dirumuskan Rancangan Perpres tentang perlindungan pengemudi transportasi daring nantinya adalah kategori untuk menentukan status hubungan kerja antara pengemudi transportasi daring dan perusahaan penyedia aplikasi. Telaah Labor Institute menunjukkan bahwa pengemudi transportasi

---

<sup>19</sup> Kompas.id, "Meniru Negara Lain soal Perlindungan Pekerja Gig: Modal Mau dan Tegas," Juni 24, 2025, <https://tinyurl.com/rktdxp3w>

daring jatuh dalam kategori PBPU dengan konsekuensi bahwa kepesertaan jaminan sosial didaftarkan dan dibayarkan secara mandiri oleh pengemudi.<sup>20</sup>

Dengan landasan aturan tersebut, perumusan perlindungan bagi pengemudi transportasi daring perlu dilakukan berbasis prioritas dan mempertimbangkan profil risiko pekerjaan yang dihadapi. Aspirasi dari pekerja dalam ekosistem gig terkait pemenuhan jaminan sosial perlu diakomodasi melalui mekanisme yang selaras dengan kerangka hukum yang berlaku serta mempertimbangkan perspektif seluruh pemangku kepentingan.

Karakter utama ekonomi gig yang bertumpu pada fleksibilitas perlu menjadi pertimbangan kunci dalam perumusan kebijakan. Regulasi harus menjaga ruang fleksibilitas tersebut sembari memastikan perlindungan maksimal bagi pekerja, agar tidak menggerus semangat dan keberlanjutan ekosistem ekonomi gig.

### **3.3. Isu 3: Aspek bisnis industri transportasi daring**

Aspek bisnis transportasi daring dalam ekosistem ekonomi digital memiliki karakteristik yang berbeda secara fundamental dibandingkan dengan ekonomi konvensional. Merujuk pada konsep yang dikemukakan oleh ILO, alih-alih menerima gaji reguler, pekerja gig mendapatkan bayaran setelah menyelesaikan tugasnya dari klien yang diperantarai oleh platform atau aplikasi digital. Misalnya saja untuk mitra pengantaran makanan atau tutor daring, mereka mendapatkan bayaran saat itu juga setelah menyelesaikan sesi pengantaran atau pengajaran.

Ekonomi gig juga mencakup berbagai jenis industri, tingkat keterampilan, dan pengaturan kerja. Sebagai contoh, seorang dokter dapat menawarkan jasa konsultasi kesehatan secara daring melalui platform di luar sif kerja regulernya atau seorang penjaga toko juga dapat menawarkan jasa pembuatan blog melalui platform pekerja lepas.

Transportasi daring sendiri dikategorikan sebagai *location-based digital platforms*, yakni platform digital yang menghubungkan pengemudi dengan pekerjaan yang dilakukan secara langsung di lokasi tertentu. Bentuk layanan dalam kategori ini, selain layanan berbagi tumpangan atau *ride-hailing* ada juga jasa pengantaran makanan, layanan asistensi rumah tangga, serta layanan perawatan personal.

Di tengah beragamnya variasi dalam ekonomi gig, setiap platform menerapkan model bisnis dan struktur biaya yang berbeda-beda. Merujuk pada ILO, bagi pekerja lepas yang bergerak di bidang pembuatan konten, pemrograman, atau pemasaran digital, terdapat potongan berupa biaya layanan, perbankan, atau biaya tambahan untuk akun-akun premium. Pekerja gig harus menanggung biaya tambahan lain yang melekat pada platform pekerja lepas berbasis daring, di samping berbagai biaya tetap yang harus ditanggung pekerja secara

---

<sup>20</sup> Kompas.id, "Luran Jaminan Sosial Ojol Jadi Sorotan: Bertahap atau Harus Menyeluruh Ditanggung Aplikator?," Des. 12, 2025, <https://tinyurl.com/2vqx87h9>

mandiri. Sementara itu, bagi pekerja gig berbasis lokasi, seperti pengemudi atau kurir, struktur biaya umumnya berbentuk potongan komisi oleh platform.

Di Indonesia, pengaturan oleh pemerintah dalam model bisnis ekonomi gig baru spesifik terlihat pada sektor transportasi daring roda dua. Mengikuti Keputusan Menteri Perhubungan No. 1001/2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor, pembagian pendapatan antara pengemudi dan platform diatur dalam produk regulasi ini. Pengaturan mengenai komisi selanjutnya menjadi salah satu agenda yang berpotensi diangkat dalam Rancangan Perpres, termasuk juga soal tarif.

Meski payung hukumnya tampak jelas, para pengemudi transportasi daring juga menuntut terkait transparansi. Setidaknya dalam dua tahun terakhir, terdapat sejumlah keluhan dan protes pengemudi transportasi daring terkait dugaan pemotongan pendapatan oleh perusahaan aplikasi yang dianggap melebihi ketentuan. Misalnya saja, pada Agustus 2024, para pengemudi ojek *online* melakukan unjuk rasa dan menilai ada ketidakadilan dalam model bisnis antara perusahaan aplikasi dan mitra pengemudi.<sup>21</sup> Adapun pada 2025, salah satu aksi demonstrasi bulan Juli dengan mengusung slogan “Korban Aplikator: Aksi 217”, di antaranya menuntut kenaikan tarif dan penyesuaian komisi menjadi 10 persen.<sup>22</sup>

Di sisi lain, industri gig memiliki cakupan yang lebih luas, tidak hanya transportasi daring. Ekosistem yang heterogen ini membuat kebijakan komisi dan tarif tidak dapat disamaratakan. Meski sudah ada penetapan batas potongan komisi maksimal untuk transportasi daring roda dua, namun aturan serupa tidak ditetapkan untuk taksi *online* ataupun kurir *online*. Adapun pada sektor gig lain, misalnya di sektor jasa seperti pangkas rambut, jasa pijat, dan berbagai layanan lainnya, model komisi bervariasi dan tidak diatur secara terstruktur.

Dengan demikian, persoalan kunci yang perlu dijawab bukan semata bagaimana menetapkan batas komisi dan tarif pada sektor transportasi daring secara parsial, melainkan bagaimana merumuskan kerangka pengaturan yang konsisten dan menyeluruh bagi seluruh sektor ekonomi gig. Apabila pendekatan lintas-sektor belum dimungkinkan, negara perlu secara tegas menetapkan batas dan ruang lingkup intervensinya agar tidak menciptakan ketidakpastian regulasi. Dalam konteks ini, penekanan pada transparansi mekanisme penetapan tarif dan komisi justru menjadi instrumen kebijakan yang lebih proporsional, karena memungkinkan perlindungan bagi mitra tanpa menggerus fleksibilitas dan keberlanjutan model bisnis ekonomi gig.

---

<sup>21</sup> Kompas.id, “Mengapa Pengemudi Ojol Demo?,” Agu. 30, 2024, <https://tinyurl.com/5n7hb4uh>

<sup>22</sup> Kompas.com, “5 Tuntutan Demo Ojol Sepanjang 2025: Komisi Driver 90 Persen hingga Audit Aplikator,” Juli 22, 2025, <https://tinyurl.com/5ery82tb>

## 4. Analisis isu dan regulasi

Merujuk pada ketiga isu fundamental di atas, pada bagian ini dilakukan analisis yang lebih mendalam terhadap ketiga isu tersebut, yang diharapkan dapat menjadi rujukan bagi para pemangku kepentingan yang sedang menyusun kebijakan untuk memperkuat ekonomi gig di Indonesia, khususnya sektor *ride-hailing*.

### 4.1. Analisis isu 1: Status hukum antara platform dan pengemudi

Status hukum yang kurang jelas antara platform dan pengemudi ini menjadi akar dari banyak isu dan permasalahan di sektor *ride-hailing*. Ada dua undang-undang yang sering dijadikan rujukan untuk mengatur hubungan antara platform dan pengemudi. Kedua peraturan itu adalah UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) dan UU No. 20/2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UU UMKM). Yang jadi pertanyaan adalah Rancangan Perpres yang sedang disusun ini akan menggunakan undang-undang yang mana untuk dijadikan rujukan peraturan.

Menurut UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan, sebagaimana telah diubah dengan UU No. 11/2020 tentang Cipta Kerja, Pasal 1 angka 3 mendefinisikan pekerja/buruh sebagai orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Dalam praktiknya, definisi tersebut diartikan secara luas, hingga meliputi juga tempat bekerja yang tidak berorientasi keuntungan sebagaimana suatu perseroan terbatas atau perusahaan bentuk lainnya. Sejauh ada penggunaan kata “pekerja”, maka praktik hubungan profesional yang ada akan mengarah pada padanan istilah tersebut sebagai bagian dari materi muatan UU Ketenagakerjaan dengan segala konsekuensinya.

Sementara itu, Pasal 1 angka 15 pada UU Ketenagakerjaan mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Secara yuridis, seseorang baru dapat dikategorikan sebagai pekerja jika ketiga unsur tersebut terpenuhi secara kumulatif. Dalam teori hubungan industrialis, unsur subordinasi (ketergantungan atau kepatuhan terhadap perintah pengusaha) merupakan elemen utama yang membedakan hubungan kerja dari hubungan kemitraan atau kontraktual lainnya.

Pada hubungan antara pengemudi dan penyedia platform atau aplikasi, unsur-unsur hubungan kerja sebagaimana dimaksud dalam hukum ketenagakerjaan tampak tidak sepenuhnya terpenuhi. Pengemudi transportasi daring, sebagai bagian dari pekerja gig, memiliki tingkat fleksibilitas yang tinggi dalam menentukan waktu kerja serta kebebasan untuk menerima atau menolak pesanan.<sup>23</sup> Kebebasan ini memungkinkan pekerja gig

---

<sup>23</sup> Jurnal Ketenagakerjaan, “The Ambiguity of Employment Relationship In Indonesia's Gig Economy: A Study of Online Motorcycle Taxi Drivers,” <https://tinyurl.com/2tx9j2uv>

memiliki otonomi untuk mengatur jadwalnya sendiri sehingga dapat menyeimbangkan kehidupan pekerjaan dan personal.<sup>24</sup>

Selain itu, tidak terdapat unsur perintah dalam arti hubungan subordinatif yang mewajibkan mitra pengemudi untuk melaksanakan pekerjaan secara terus-menerus, sehingga salah satu elemen kunci hubungan kerja juga tampak tidak terpenuhi karena pengemudi memiliki keleluasaan penuh untuk menentukan waktu kerjanya sendiri.

Meskipun perusahaan aplikasi mendesain dan mengoperasikan algoritma untuk mempertemukan permintaan dan penawaran secara optimal, fungsi algoritma tersebut semata-mata adalah untuk memfasilitasi, menyortir, dan mengatur proses pertemuan antara kebutuhan pengguna dan ketersediaan pengemudi secara cepat, efektif, dan efisien. Dengan demikian, algoritma berperan sebagai mekanisme pencocokan (*matching system*) yang bertujuan meningkatkan manfaat bagi konsumen (*consumer surplus*), bukan sebagai instrumen untuk memberikan instruksi kerja kepada pengemudi.

Lebih lanjut lagi, permintaan layanan pun datang dari pengguna melalui aplikasi, bukan dari perusahaan kepada pengemudi. Dengan kata lain, tidak terdapat instruksi langsung atau subordinasi operasional yang menjadi ciri hubungan kerja. Oleh karena itu, berdasarkan UU Ketenagakerjaan, hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi tidak dapat diklasifikasikan sebagai hubungan kerja konvensional sebagaimana dimaksud dalam UU Ketenagakerjaan.

Adapun pada unsur upah, skema yang ditawarkan kepada pengemudi mitra aplikasi bukanlah pembayaran upah dari perusahaan, melainkan tarif layanan yang dibayarkan langsung oleh penumpang. Terdapat pembagian tarif layanan yang dibayarkan pelanggan dengan persentase tertentu antara pengemudi dan aplikasi, sebagai pihak yang memberikan layanan mempertemukan permintaan (pelanggan) dengan suplai (pengemudi).<sup>25</sup> Pembagian ini akan dijelaskan lebih mendalam pada bagian selanjutnya terkait model bisnis platform transportasi daring.

Terkait perdebatan soal upah atau bukan upah, ada referensi dari putusan Mahkamah Agung (MA) Nomor 841 K/Pdt.Sus/2009 terkait hubungan antara sopir taksi dan perusahaan taksi. Putusan MA tersebut menunjukkan adanya perbedaan penilaian terhadap unsur hubungan kerja bergantung pada karakter hubungan antara perusahaan dan pengemudi. Dalam putusannya, MA menyatakan tidak terpenuhinya unsur hubungan kerja antara sopir taksi dan perusahaan taksi. Pertimbangan utama MA adalah ketiadaan unsur upah karena pengemudi hanya menerima komisi atau persentase dari tarif. Belajar dari kasus ini,

---

<sup>24</sup> Journal Law and Human Rights, "Legal Protection for Gig Workers In The Digital Economy: A Critical Review of Labor Relations In Indonesia," <https://tinyurl.com/yzf833c9>

<sup>25</sup> LBH Semarang, "Mempertegas Opini Hubungan Kerja antara Pengemudi dan Aplikasi Ojek Online (Bagian 2)," Juli 10, 2023, <https://tinyurl.com/mryv56wu>

unsur upah terpenuhi apabila pekerja menerima kompensasi dalam jumlah tetap dan periodik, bukan berbasis komisi atau persentase.<sup>26</sup>

Berdasarkan telaah ini, unsur upah pada ekosistem transportasi daring tidak terpenuhi karena penghasilan pengemudi berasal dari pembayaran yang dilakukan oleh konsumen, bukan dari perusahaan aplikasi.<sup>27</sup>

Dengan karakteristik tersebut, mitra pengemudi daring hingga saat ini belum sepenuhnya dapat dikategorikan sebagai pekerja dalam kerangka hukum ketenagakerjaan yang berlaku. Berbagai kajian akademik menilai bahwa pendekatan dikotomi antara pekerja dan kontraktor independen tidak lagi memadai untuk menjelaskan relasi kerja berbasis platform. Untuk menjembatani kekosongan pengaturan ini, sejumlah studi mengusulkan pengenalan kategori hukum antara atau disebut *intermediate status*, yakni *dependent contractor*.<sup>28</sup>

Adapun dalam konteks UU No. 20/2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UU UMKM), pengemudi platform *ride-hailing* dapat secara rasional diposisikan sebagai pelaku usaha mikro. Sesuai dengan definisi Pasal 1 angka 1, usaha mikro didefinisikan sebagai usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria tertentu berdasarkan UU UMKM. Sesuai dengan pengemudi transportasi daring yang menjalankan usaha secara mandiri, memiliki aset serta omzet dalam skala mikro, dan menjalankan operasional secara individual.

Selanjutnya, hubungan antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi juga dapat dipahami sebagai bentuk kemitraan sebagaimana dimaksud dalam UU UMKM Pasal 1 angka 13, yaitu kerja sama dalam keterkaitan usaha atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan antara pelaku usaha mikro dan usaha besar.

Status hubungan ini juga telah mendapatkan pengakuan terbatas melalui regulasi teknis, meskipun masih berada pada tingkat peraturan menteri. Sebagai contoh, dalam konteks pengemudi kendaraan roda dua, Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 12/2019 Pasal 15 menyebutkan secara eksplisit bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi merupakan hubungan kemitraan. Sedangkan dalam konteks pengemudi kendaraan roda empat (angkutan sewa khusus) sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 118/2018 memang tidak secara eksplisit menyebutkan istilah kemitraan, namun dalam Pasal 32 disebut bahwa perlindungan terhadap pengemudi mencakup hak sanggah dan

---

<sup>26</sup> Hukum Online, "Status Hubungan Pengojek dan perusahaan Aplikasi Layanan Ojek," <https://tinyurl.com/4t722rnu>

<sup>27</sup> IRS, "Gig Economy Tax Center," <https://tinyurl.com/2jpyw2m5>

<sup>28</sup> Journal Law and Human Rights, "Legal Protection For Gig Workers In The Digital Economy: A Critical Review of Labor Relations In Indonesia," <https://tinyurl.com/yzf833c9>

pendampingan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), yang menunjukkan posisi pengemudi sebagai pihak mandiri, bukan sebagai pekerja.

Dengan mencermati dinamika hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi, memperhatikan fitur dan karakteristik dari hubungan tersebut (seperti tidak adanya perintah kerja dari perusahaan, fleksibilitas waktu kerja, dan peran aplikasi yang hanya sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi) serta peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini, dapat ditelaah bahwa hubungan tersebut lebih tepat dikategorikan sebagai hubungan kemitraan usaha, bukan hubungan kerja dalam kerangka hukum ketenagakerjaan yang berlaku.

Dalam rangka merumuskan regulasi perlindungan bagi pengemudi transportasi daring, literatur terkini menunjukkan adanya tiga model utama penentuan status hubungan kerja dalam ekonomi berbasis permintaan (*on-demand economy*), yaitu sebagai karyawan, mitra/pekerja mandiri, dan kategori antara yang umumnya dikenal sebagai *dependent contractor*.<sup>29 30 31</sup>

## 1. Status kemitraan

Hubungan kerja kemitraan merupakan hubungan antara platform dengan pengemudi sebagai mitra didasarkan pada kesepakatan perdata ketika platform hanya bertindak sebagai perantara teknologi. Status tersebut memberikan skema yang lebih fleksibel kepada mitra dan keleluasaan dalam menentukan besaran pendapatan yang mereka perlukan.

Sejumlah studi menunjukkan bahwa model kemitraan memberikan kemudahan dan fleksibilitas pada pengemudi dalam pengelolaan waktu dan cara mendapatkan penghasilan. Hasil wawancara telepon Tenggara Strategics terhadap 1,052 pengemudi ojek *online* roda dua pada September 2025 menemukan bahwa 52 persen responden memilih tetap berstatus mitra dengan platform digital. Alasannya adalah fleksibilitas jam kerja yang sesuai dengan kondisi mereka. Adapun hanya 15 persen yang menginginkan status hubungan kerja mereka menjadi karyawan.<sup>32</sup>

Riset ini dapat mencari cermin dari opini dan aspirasi pengemudi transportasi daring secara umum. Riset ini melibatkan pengemudi daring di wilayah Jabodetabek dan hanya pengemudi yang aktif dalam tiga bulan terakhir yang dipilih untuk menjaga kebaruan isu yang sedang dihadapi.

---

<sup>29</sup> Saint Louis University Legal Studies Research Paper, "Dependent Contractors' in the Gig Economy: A Comparative Approach," <https://tinyurl.com/yj83d6e4>

<sup>30</sup> Journal of Industrial relations, "The Classification of Platform Workers In The Australian Context," <https://tinyurl.com/bdz8utep>

<sup>31</sup> European Labour Law Journal, "Platformisation' of Work: An EU Perspective on Introducing a Legal Presumptin," <https://tinyurl.com/y2844a9t>

<sup>32</sup> Tenggara Strategics, "Survey on The Perceptions of Ojol Drivers In The Greater Jakarta Area," Nov. 6, 2025, <https://tinyurl.com/3fs8vtb5>

Lebih lanjut lagi, studi oleh Lembaga Demografi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia menunjukkan bahwa 2 dari 3 mitra Gojek menilai pekerjaan fleksibel masih menjadi prioritas di dalam bekerja.<sup>33</sup> Sejalan dengan temuan tersebut, studi yang dilaksanakan oleh Pusat Pengembangan Hukum Ketenagakerjaan (P2HK) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya menemukan bahwa 50,9 persen mitra pengemudi memilih menjadi mitra platform karena mudahnya akses dan fleksibilitas kerja.<sup>34</sup>

Model sistem kemitraan antara platform digital dengan mitra pengemudi merupakan bentuk yang paling lazim diterapkan di beberapa negara di Asia Tenggara, seperti Malaysia, Filipina, Thailand, dan Indonesia.

## 2. Status karyawan penuh waktu

Status hubungan karyawan ini mengharuskan terjadinya formalisasi hubungan kerja pengemudi dengan platform. Meskipun demikian, formalisasi tersebut masih menghasilkan efektivitas yang beragam.

Swiss, Spanyol, dan Belanda menjadi contoh negara yang menerapkan sistem hubungan kerja karyawan penuh waktu. Swiss mengalami penurunan jumlah mitra platform digital sebanyak 67 persen dan sekitar 2.000 lapangan pekerjaan hilang pasca diterapkannya reklasifikasi mitra menjadi karyawan tetap.<sup>35</sup>

Selain itu, industri *ride-hailing* di Spanyol memangkas 10 ribu pengemudi pada lima bulan pertama implementasi kebijakan formalisasi. Seperti yang dilakukan Amazon di Spanyol yang memangkas 2.000 pengemudi dan Uber di Spanyol yang memangkas 4.000 pengemudi yang tidak dapat terserap sebagai pekerja formal.<sup>36</sup> Praktik formalisasi pekerja *ride-hailing* di Spanyol dan Belanda juga mengakibatkan beberapa platform aplikasi meninggalkan pasar *ride-hailing* di negara tersebut, seperti platform Deliveroo dan Zapp.<sup>37</sup> Hal tersebut terjadi karena meningkatnya tanggung jawab yang harus diberikan platform kepada pengemudi sebagai pekerja formal, seperti upah minimum, batasan waktu kerja, hingga pembiayaan jaminan sosial wajib dengan nominal yang memberatkan operasional.

---

<sup>33</sup> Kata Data, "Riset: Pendapatan 65% Driver Taksi Online dan Ojol Gojek Meningkatkan," Agu. 3, 2025, <https://tinyurl.com/5u3w9xbv>

<sup>34</sup> P2HK FH Universitas Brawijaya, "Peluang dan Tangan Upskilling dan Reskilling," Sep. 10, 2024, <https://tinyurl.com/mr4e5cnx>

<sup>35</sup> Tenggara Strategics, "Penguatan Kemitraan dalam Hubungan Pelaku Ekonomi Gig di Indonesia," Nov. 2023, <https://tinyurl.com/mtwajz99>

<sup>36</sup> NL Times, "Rapid grocery delivery service Zapp pulling out of Netherlands," Juli 22, 2022, <https://tinyurl.com/3p83ask3>

<sup>37</sup> Catalan News, "Deliveroo to cease operations in Spain at the end of November," Nov. 18, 2021, <https://tinyurl.com/yc8s3e3m>

### 3. Status kategori baru

Status ini menerapkan beberapa prinsip minimal dalam status hubungan kerja kemitraan antara pengemudi dengan platform aplikasi. Model ini telah diterapkan, salah satunya oleh Inggris yang memperkenalkan klasifikasi “Limb (b) Worker.” Status tersebut merupakan kombinasi antara dua status sebelumnya, ketika para mitra tetap memiliki fleksibilitas namun mendapatkan hak dasar tertentu seperti upah minimum saat aktif bekerja dan cuti berbayar, tanpa menjadi karyawan penuh.

Sejalan dengan perkembangan tersebut, diskursus kebijakan di Inggris juga mengenal konsep *dependent contractor*.<sup>38</sup> Konsep ini ditujukan bagi pekerja yang berada di antara kategori *employee* dan *self-employed*, di mana pengemudi platform tetap memiliki kebebasan layaknya pekerja mandiri, tetapi memperoleh perlindungan dasar yang lebih mendekati pekerja formal. Pendekatan ini mencerminkan upaya reformasi pasar kerja untuk memperjelas klasifikasi hubungan kerja sekaligus meningkatkan perlindungan pekerja, tanpa menghilangkan fleksibilitas yang menjadi karakter utama ekonomi gig.

Meski demikian, di Inggris tidak semua pekerja platform dikategorikan sebagai *dependent workers*. Hingga 2025, pengemudi Uber diklasifikasikan sebagai pekerja (*workers*), sementara pengemudi Deliveroo tetap diposisikan sebagai pekerja mandiri (*self-employed*). Perbedaan klasifikasi ini terutama ditentukan oleh hak substitusi dan tingkat pengendalian platform: pengemudi Deliveroo memiliki keleluasaan untuk menunjuk pengganti tanpa persetujuan perusahaan, sedangkan pengemudi Uber diwajibkan bekerja secara personal dan berada di bawah kontrol yang lebih ketat, termasuk dalam penetapan tarif dan mekanisme penonaktifan akun. Karakter operasional tersebut menjadi dasar penentuan status hukum, terlepas dari kesamaan bahasa kontraktual. Sejalan dengan perkembangan ini, mulai 1 Maret 2025 kewajiban verifikasi hak bekerja diperluas ke pekerja ekonomi gig dan *zero-hours*, serta pemerintah berkomitmen mengonsultasikan reformasi *single worker status* yang berpotensi menyederhanakan klasifikasi hubungan kerja menjadi dua kategori: pekerja dengan hak ketenagakerjaan komprehensif dan pekerja mandiri yang benar-benar independen.<sup>39</sup>

Dapat diartikan, dalam konteks penentuan status hubungan kerja, pendekatan yang digunakan tidak semata-mata bertumpu pada label kontraktual, melainkan pada penilaian substantif terhadap praktik kerja yang berlangsung, termasuk tingkat kontrol, kemandirian, dan hak substitusi.

---

<sup>38</sup> Government of UK, “Good Work: The Taylor Review of Modern Working Practices,” <https://tinyurl.com/4f8tv37k>

<sup>39</sup> Connaughts, “Gig Economy Worker Rights UK 2025: Complete Legal Guide,” <https://tinyurl.com/39dxm596>

**Tabel 1. Perbandingan status hubungan kerja pekerja gig di negara-negara berbeda beserta implikasinya**

Status hubungan kerja	Negara	Implikasi
Kemitraan	1. Malaysia 2. Filipina 3. Thailand	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menjaga fleksibilitas jam kerja mitra yang dapat diatur secara mandiri</li> <li>Akses inklusif ke pasar kerja dengan membuka kesempatan bagi kelompok yang sulit masuk pasar kerja formal</li> </ul>
Karyawan penuh waktu	1. Swiss 2. Spanyol 3. Belanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berkurangnya kemampuan platform digital menyerap mitra pengemudi</li> <li>Penyamarataan pendapatan yang akan menghilangkan insentif produktivitas bagi mitra pengemudi</li> <li>Berkurangnya lapangan pekerjaan yang selanjutnya menciptakan gelombang PHK dan meningkatkan jumlah pengangguran</li> </ul>
Kategori baru	Inggris	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fleksibilitas relatif terjaga</li> <li>Perlindungan dasar meningkat, dengan kompromi biaya dan potensi pembatasan akses</li> </ul>

## 4.2. Analisis isu 2: Penentuan bentuk jaminan sosial dan perlindungan yang tepat

Penerapan jaminan sosial spesifik pekerja platform di negara berkembang seperti Indonesia menghadapi tantangan struktural. Proporsi pekerja Indonesia di sektor informal lebih banyak dibandingkan sektor formal, di mana jumlah pekerja di sektor informal mencapai 89 juta orang atau 57,8 persen dari seluruh angkatan kerja di Indonesia per Agustus 2025.<sup>40</sup>

Dengan komposisi tersebut, kewajiban untuk menyediakan jaminan sosial menjadi kompleks. Di satu sisi, pekerja informal tidak memiliki pendapatan yang tetap dan tidak terikat pada satu pekerjaan tunggal. Di sisi lain, upaya untuk semakin memberikan jaminan sosial bagi semua terus mendesak. Dalam aksi demonstrasi akhir Agustus hingga awal September misalnya, satu kronik ketika terjadi insiden tewasnya pengemudi transportasi daring, Affan Kurniawan, menjadi perhatian terkait minimnya perlindungan keselamatan dan jaminan sosial bagi pengemudi.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Badan Pusat Statistik, "Keadaan Ketenagakerjaan Indonesia Agustus 2025," Nov. 5, 2025, <https://tinyurl.com/385f6eb6>

<sup>41</sup> Kompas.id, "Demokrasi dan Demonstrasi di Tengah Ketidakpastian," Sep. 25, 2025, <https://tinyurl.com/3aey69yw>

Per April 2025, tercatat 39,7 juta orang terdaftar sebagai peserta aktif BPJS Ketenagakerjaan. Jumlah tersebut mengalami penurunan di tengah target yang ditetapkan sebesar 54 juta orang keanggotaan pada 2025. Pihak BPJS Ketenagakerjaan sendiri menyampaikan komitmen untuk mengungkit jumlah kepesertaan dengan fokus menasar pekerja informal sebagai Peserta Bukan Penerima Upah (PBPU) seperti petani, nelayan, hingga ojek *online*.<sup>42</sup>

Adapun jumlah pengemudi *online* belum dapat dicatat secara pasti. Sejumlah sumber memperkirakan jumlah pengemudi ojek daring yang terdaftar di Indonesia lebih dari 4 juta orang. Baru sekitar 250.000 orang yang menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan.<sup>43</sup> Artinya, baru 6,25 persen terlindungi oleh jaminan sosial ketenagakerjaan.

Dari aspek hukum, sebagai warga negara, pengemudi memiliki hak konstitusional untuk memperoleh jaminan sosial dari negara. Hak tersebut ditegaskan dalam UUD 1945 Pasal 28H ayat (3), yang menyatakan bahwa *"Setiap orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat."* Norma konstitusional ini menegaskan bahwa perlindungan jaminan sosial bersifat hak dasar, bukan fasilitas tambahan.

Jika ditelaah lebih dalam, upaya pemberian perlindungan ini diturunkan dalam berbagai produk regulasi. Merujuk UU No. 40/2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (UU SJSN) menegaskan pembagian tanggung jawab kepesertaan jaminan sosial. Pada UU tersebut, Pasal 13 mengatur kewajiban pemberi kerja untuk secara bertahap mendaftarkan diri dan pekerjanya sebagai peserta Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS).

Sementara itu, Pasal 14 menetapkan peran pemerintah dalam mendaftarkan penerima bantuan iuran (PBI), yaitu fakir miskin dan orang tidak mampu, sebagai peserta BPJS. Ketentuan mengenai iuran diatur dalam Pasal 17, yang membagi beban pembayaran iuran antara pekerja dan pemberi kerja berdasarkan persentase tertentu, sedangkan iuran bagi PBI sepenuhnya ditanggung oleh pemerintah. Dengan demikian, kerangka UU SJSN secara jelas menempatkan tanggung jawab pendaftaran dan pembiayaan iuran secara bersama antara pemberi kerja dan pekerja aktif, serta pada pemerintah bagi kelompok fakir miskin dan masyarakat tidak mampu sebagai PBI.

Dalam perkembangannya, cakupan kepesertaan jaminan sosial terus diperluas. UU No. 24/2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UU BPJS) mempertegas perluasan tersebut melalui Pasal 16, yang menyatakan bahwa setiap orang—selain Pemberi Kerja, Pekerja, dan PBI—yang memenuhi persyaratan kepesertaan program jaminan sosial wajib mendaftarkan dirinya dan anggota keluarganya sebagai peserta BPJS sesuai dengan program

---

<sup>42</sup> BPJS Ketenagakerjaan, "BPJS Ketenagakerjaan Catat Jumlah Peserta Aktif 39,7 Juta Orang per April 2025," Juli 2025, <https://tinyurl.com/ykksmeyy>

<sup>43</sup> Kompas.id, "Apa Program Paket Kebijakan Ekonomi di Triwulan IV-2025?," Sep. 15, 2025, <https://tinyurl.com/yjwk223m>

jaminan sosial yang diikuti. Selanjutnya, Pasal 18 menegaskan peran pemerintah dalam mendaftarkan PBI beserta anggota keluarganya sebagai peserta BPJS.

Ketentuan ini mencerminkan komitmen negara untuk membangun sistem jaminan sosial yang inklusif dan menyeluruh, dengan memperluas kewajiban kepesertaan hingga mencakup individu di luar hubungan kerja formal. Dengan demikian, perlindungan sosial tidak semata bergantung pada status sebagai pekerja atau penerima bantuan, tetapi diarahkan menuju cakupan universal berbasis kepesertaan.

Berbeda dengan pengaturan dalam UU SJSN yang menempatkan kewajiban pembayaran iuran pada pemberi kerja dan pekerja, serta pada pemerintah untuk peserta PBI, UU BPJS secara eksplisit memperkenalkan kategori peserta yang bukan Pekerja dan bukan PBI. Kelompok ini diwajibkan untuk membayar dan menyetor iuran yang menjadi tanggung jawabnya secara mandiri kepada BPJS. Pengaturan ini memperjelas pembagian tanggung jawab iuran. Artinya, peran dari individu untuk “membayar” perlindungannya sendiri semakin jelas.

Di bawah payung perlindungan sosial sendiri, terdapat bermacam-macam produk jaminan sosial yang dikelola BPJS. BPJS Ketenagakerjaan membawahi empat program, yakni Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Kematian (JKM), Jaminan Hari Tua (JHT), dan Jaminan Pensiun (JP). Secara terperinci, Peraturan Pemerintah (Permen) No. 44/2015 mengatur tentang penyelenggaraan program JKK dan JKM. Adapun PP No. 45/2015 yang disempurnakan lewat PP No. 82/2019 mengatur tentang program JHT. Terakhir, PP No. 46/2015 mengatur tentang program JP.

Kepesertaan dibagi ke dalam dua kategori, yakni peserta Penerima Upah (PPU) dan Peserta Bukan Penerima Upah (PBPU). Pada Pasal 5 Permen No. 44/2015 dijelaskan PPU merupakan pekerja pada perusahaan, pada orang perseorangan, dan orang asing yang bekerja di Indonesia paling singkat enam bulan. Adapun PBPU adalah pemberi kerja, pekerja di luar hubungan kerja atau pekerja mandiri.

Dalam produk hukum tersebut, disebutkan pula jenis kepesertaan PBPU berupa pekerja dengan hubungan kemitraan. Spesifik pada PBPU, pada Pasal 32 dijelaskan bahwa PBPU diwajibkan mengikuti dua jaminan sosial, yakni JKK dan JKM. Keikutsertaan JHT bersifat sukarela. Hal ini ditekankan kembali dalam Peraturan Menteri Ketenagakerjaan (Permenaker) No. 5/2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program JKK, JKM, dan JHT, pekerja dengan status di luar hubungan kerja atau PBPU wajib mengikuti program JKK dan JKM, dan sukarela pada kepesertaan JHT.

Seiring berjalannya waktu, dapat dilihat bahwa produk hukum turunan dari UU SJSN berupaya untuk memastikan seluruh penduduk, termasuk pekerja dalam hubungan kerja kemitraan untuk masuk dalam sistem perlindungan sosial. Berdasarkan karakteristik hubungan hukumnya, pengemudi layanan *ride-hailing* bisa diargumentasikan sebagai peserta yang tidak termasuk kelompok PPU. Dalam praktik, sebagaimana telah dijelaskan di

atas, hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi dikonstruksikan sebagai hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja.

Dengan karakteristik tersebut, pengemudi lebih tepat diklasifikasikan sebagai PBPU. Kategori PBPU bersifat luas, inklusif, dan mencakup seluruh pekerja mandiri di berbagai sektor seperti petani, nelayan, pedagang kecil, pekerja lepas, hingga pelaku usaha mikro. Penempatan pengemudi dalam kategori PBPU memastikan bahwa mereka berada dalam payung perlindungan jaminan sosial yang sama dengan pelaku usaha mandiri lainnya, tanpa bergantung pada struktur hubungan kerja formal.

Penetapan pengemudi *online* sebagai PBPU merupakan wujud dari konstruksi hukum yang konsisten dan menjadi titik awal yang cukup bagi perumusan skema jaminan sosial yang proporsional, berkelanjutan, dan sesuai dengan sifat hubungan kemitraan yang mereka jalankan.

Selanjutnya, peningkatan partisipasi individu yang sesuai dengan karakteristik PBPU menjadi tantangan yang perlu mendapat perhatian bersama. Pengemudi transportasi *online* yang dalam klasifikasi ILO termasuk dalam kelompok pekerja dengan keterampilan dasar, perlu diposisikan sebagai segmen strategis yang memerlukan dukungan kebijakan yang adaptif, terutama dalam hal perluasan perlindungan sosial dan peningkatan keberlanjutan pendapatan.

Dengan pemahaman ini pula, PBPU juga memiliki kriteria untuk mendapatkan bantuan iuran pemerintah lewat skema PBI. Di lapangan, pemerintah pun telah mempraktikkan salah satunya lewat Program Paket Kebijakan Ekonomi pada Triwulan IV-2025 yang salah satu fokusnya adalah memperluas perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan bagi pekerja lepas atau pekerja mitra, termasuk pengemudi ojek daring. Pemerintah menyebut berkomitmen memberikan perlindungan sosial, di antaranya berupa JKK dan JKM dengan menanggung 50 persen iuran BPJS Ketenagakerjaan pekerja platform.<sup>44</sup>

Langkah tersebut dapat diapresiasi sebagai bukti negara mau melaksanakan kewajiban moral dan konstitusional untuk tidak sekadar menyediakan payung hukum, tetapi juga hadir secara proaktif menjamin aksesibilitas perlindungan bagi seluruh warga negara, termasuk pekerja informal yang rentan. Akan tetapi, sejauh apa langkah ini bisa konsisten menjadi hal yang perlu terus dikawal.

Adapun pihak penyelenggara platform digital tak lepas tangan begitu saja. Sejumlah inisiatif telah dilakukan perusahaan aplikator. Sebagai contoh, sejak tahun 2018, Gojek bekerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan agar mitranya memiliki jalur pendaftaran khusus dan skema khusus yang dapat diakses melalui aplikasi mitra.<sup>45</sup> Kemudian, pada Oktober 2022, inDrive

---

<sup>44</sup> Kompas, "Apa Program Paket Kebijakan Ekonomi di Triwulan IV-2025?," Sep. 15, 2025, <https://tinyurl.com/yjwk223m>

<sup>45</sup> Kompas.com, "Go-Jek Permudah Mitra Driver Jadi Peserta BPJS Ketenagakerjaan," Mei. 14, 2018, <https://tinyurl.com/bdzdpwz4>

juga menandatangani perjanjian dengan BPJS Ketenagakerjaan untuk memfasilitasi pengemudi transportasi daring untuk mendaftar program JKK dan JKM.<sup>46</sup>

Saat ini, aplikator telah berperan mulai dari sebagai fasilitator dalam pendaftaran kepesertaan, penyediaan skema pembayaran, integrasi sistem, sehingga turut berkontribusi dalam pembayaran iuran bagi pengemudi yang memenuhi kriteria atau mekanisme berbasis merit.

Sejak Juli 2025, perusahaan aplikasi Grab secara bertahap mewajibkan calon mitra pengemudi untuk memiliki kepesertaan BPJS Ketenagakerjaan sebagai bagian dari proses pendaftaran kemitraan.<sup>47</sup> Sementara itu, Maxim Transportasi Online juga turut menjalin kerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan mitra pengemudi. Melalui skema ini, perlindungan jaminan sosial diberikan kepada 3.000 mitra pengemudi dengan masa perlindungan selama tiga bulan.<sup>48</sup>

Adapun pada pertengahan Desember ini, GoTo meluncurkan program berupa fasilitas perlindungan kerja yang terdiri dari JKK dan JKM bagi mitra yang berdedikasi. Mitra yang berhak menerima manfaat ini adalah Mitra Juara, kategori mitra yang memenuhi kriteria keaktifan, tingkat kerja, dan tingkat layanan. GoTo juga akan memperluas inisiatif untuk memberikan insentif dalam kepesertaan BPJS Kesehatan.<sup>49</sup> Terkait kepesertaan BPJS Kesehatan masih menjadi hal yang dikaji mengingat kepesertaan BPJS Kesehatan mewajibkan keanggotaan untuk seluruh anggota keluarga.

Di tengah upaya-upaya tersebut, masih terdapat ruang bertumbuh untuk memaksimalkan semangat perlindungan sosial universal. Pemerintah memiliki peluang untuk meningkatkan partisipasi pembayaran iuran oleh PBPU dengan mendorong perluasan integrasi teknologi yang dimiliki perusahaan aplikasi. Platform digital memiliki infrastruktur yang matang dalam mempercepat sekaligus memfasilitasi pendaftaran pengemudi ke sistem jaminan sosial, memberikan edukasi massal, hingga mempermudah mekanisme pembayaran iuran melalui pemotongan otomatis (*auto-deduction*) dari dompet digital pengemudi. Pemberian berdasarkan meritokrasi menjadi wujud pelaku bisnis untuk juga menyuksekkan perlindungan sosial universal.

Untuk itu, dinamika sosial dan politik tersebut perlu dibaca hati-hati di tengah upaya pemerintah menerbitkan Perpres untuk perlindungan pengemudi daring. Tiga hal perlu ditimbang dalam skema implementasi pembiayaan jaminan sosial pekerja sektor informal. Setiap skema memberikan konsekuensi ekonomi dan sosial yang berbeda:

---

<sup>46</sup> Kumparan.com, "4 Ribu Mitra Pengemudi inDrive Sudah Terdaftar BPJS Ketenagakerjaan," Okt. 11, 2022, <https://tinyurl.com/2zhzeskp>

<sup>47</sup> Grab Indonesia-BPJS Ketenagakerjaan, <https://tinyurl.com/4y9cd5kd>

<sup>48</sup> Antara, "BPJS Ketenagakerjaan-Maxim mendukung mitra miliki jaminan sosial," Nov. 8, 2025, <https://tinyurl.com/5n866wkd>

<sup>49</sup> Metro TV News, "GoTo Jadi Pionir Biayai Iuran BPJS-TK dan Kesehatan bagi Mitra Berprestasi," Des. 11, 2025, <https://tinyurl.com/yr2m9n7p>

## 1. Skema mandiri

Pada skema ini, pengemudi dianggap sepenuhnya sebagai wirausaha yang bertanggung jawab penuh atas jaminan sosialnya sendiri. Skema ini merupakan skema yang masih diadopsi Indonesia dan beberapa negara di Asia Tenggara, seperti Thailand, Filipina, Vietnam, Kamboja, hingga Laos.<sup>50 51</sup>

## 2. Skema subsidi oleh negara

Pada skema ini, negara mengambil peran dominan dengan menyediakan jaminan dasar bagi seluruh warga negara, terlepas dari status kerjanya, sering kali didanai oleh pajak umum. Skema ini dapat diperhatikan, secara umum, diterapkan oleh Perancis yang memiliki sistem jaminan kesehatan universal kepada seluruh warga negara melalui sistem *Protection Universelle Maladie* (PUMA).<sup>52</sup> Sedangkan, dalam kerangka UU *Loi d’Orientation des Mobilités* (LOM),<sup>53</sup> jaminan kesehatan dasar ditanggung oleh skema universal negara, sementara platform didorong untuk menyusun ‘Piagam Sosial’ guna memberikan manfaat tambahan, seperti asuransi kecelakaan secara sukarela, dengan tujuan agar pemberian fasilitas tersebut tidak serta-merta mengubah status mitra menjadi karyawan.

## 3. Skema kontribusi bersama

Pada skema ini, tanggung jawab jaminan sosial dibagi antara negara, platform, dan pengemudi. Skema ini merupakan salah satu skema jaminan sosial yang diterapkan oleh negara Singapura yang mewajibkan platform dan pengemudi muda (di bawah 30 tahun) untuk sama-sama membayar iuran CPF (dana pensiun & perumahan) serta asuransi cedera kerja, tanpa mengubah status mereka menjadi karyawan.<sup>54</sup> Model ini menunjukkan bahwa perlindungan sosial bagi pekerja platform dapat dilakukan melalui mekanisme pembagian kewajiban di bawah payung regulasi berbasis kontribusi.

**Tabel 2. Analisis regulasi**

Regulasi	Keterangan
UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pasal 1 angka 3 menyebut bahwa pekerja/buruh adalah orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain.</li><li>• Pasal 1 angka 15 mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan</li></ul>

<sup>50</sup> ASEAN, “ASEAN Employment Outlook 2023,” <https://tinyurl.com/ydaw6wsn>

<sup>51</sup> SASI, “Legal Protection of Gig Economy Workers: A Comparative Study in Indonesia, Malaysia, and Singapore,” <https://tinyurl.com/4ktz6an7>

<sup>52</sup> Service Public Republique Francaise, “What is Universal health Protection?,” Okt. 29, 2024, <https://tinyurl.com/544avkap>

<sup>53</sup> Eurofound, “Platform Economy Database. Revision of the Legal Framework for Platform Workers, France,” Apr. 21, 2021, <https://tinyurl.com/4jjffh4k>

<sup>54</sup> Ministry of manpower Singapore, “Platform Workers Act; What it Cover,” <https://tinyurl.com/yc6mrk23>

	perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.
UU No. 20/2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 1 angka 13 menyebutkan kemitraan adalah kerja sama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar.</li> </ul>
UU No. 40/2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (UU SJSN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 13: Pemberi kerja secara bertahap wajib mendaftarkan dirinya dan pekerjanya sebagai peserta kepada Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS)</li> <li>• Pasal 14: Pemerintah secara bertahap mendaftarkan penerima bantuan iuran, yakni fakir miskin dan orang tidak mampu, sebagai peserta kepada BPJS.</li> </ul>
UU No. 24/2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (UU BPJS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 16: Setiap orang, selain Pemberi Kerja, Pekerja, dan penerima Bantuan iuran, yang memenuhi persyaratan kepesertaan dalam program Jaminan Sosial wajib mendaftarkan dirinya dan anggota keluarganya sebagai Peserta kepada BPJS, sesuai dengan program Jaminan Sosial yang diikuti.</li> </ul>
Peraturan Menteri Ketenagakerjaan No. 5/2021 diubah dengan Permenaker No. 1/2025 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program JKK, JKM, dan JHT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 31 Peserta Bukan Penerima Upah (PBPU) adalah pemberi kerja, pekerja di luar hubungan kerja/pekerja mandiri, dan pekerja dengan hubungan kemitraan.</li> <li>• Pasal 32 PBPU selain pemberi kerja wajib mengikuti dua program jaminan sosial ketenagakerjaan yaitu program JKK dan program JKM, dan dapat mengikuti program JHT secara sukarela.</li> </ul>
PP No. 44 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 5: Peserta program JKK dan JKM terdiri dari (1) peserta penerima upah dan (2) peserta bukan penerima upah.</li> <li>• PPU adalah pekerja pada perusahaan, orang perorangan, dan orang asing yang bekerja di Indonesia paling singkat enam bulan.</li> <li>• BPU adalah pemberi kerja, pekerja di luar hubungan kerja/pekerja mandiri, dan lainnya.</li> </ul>

### 4.3. Analisis isu 3: Kebijakan komisi dan tarif

Model bisnis transportasi digital menjadi bagian yang juga mendapatkan sorotan, baik dari sisi pengaturan maupun aspirasi masyarakat. Diskursus yang terjadi mengerucut pada penetapan tarif dan komisi transportasi daring dan perhatian pada transparansi. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 1001/2022, perusahaan aplikasi menerapkan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 15 persen. Secara opsional, perusahaan aplikasi dapat menerapkan biaya penunjang untuk mendukung kesejahteraan mitra pengemudi paling tinggi 5 persen. Proporsi 15+5 inilah kemudian yang disebut dengan komisi.

Persoalan mengenai besaran persentase komisi telah lama menjadi bahan perdebatan, baik terkait proporsinya maupun transparansi mekanisme pemotongan yang dilakukan oleh platform terhadap mitra pengemudi. Namun, perdebatan tersebut kerap berlangsung secara sporadis dan normatif, tanpa ditopang oleh landasan regulasi yang jelas dan kerangka kebijakan yang komprehensif untuk menilai kewajaran serta batas intervensi negara.

Secara global, regulasi komisi pada industri transportasi *online* berada pada dua spektrum utama yang berbeda, yakni pendekatan mekanisme pasar pada satu sisi dan pada sisi lainnya melalui intervensi negara lewat regulasi. Ini sejalan dengan literatur ekonomi yang memandang platform transportasi daring sebagai *two-sided markets* ketika struktur harga dan komisi berfungsi sebagai instrumen untuk menyeimbangkan interaksi permintaan dan penawaran antar sisi pasar.

Intervensi langsung terhadap harga atau komisi berpotensi mendistorsi keseimbangan pasar secara keseluruhan karena perubahan pada satu sisi pasar akan berdampak pada partisipasi dan volume transaksi di sisi lainnya.<sup>55</sup> Secara sederhana, mekanisme pasar menjadikan harga dan komisi diatur melalui algoritma dan persaingan. Adapun intervensi negara dapat dimaknai dengan adanya pemanfaatan regulasi untuk menetapkan batasan atau standar minimum untuk melindungi kepentingan publik.

Laporan Inter-American Development Bank (IDB) tahun 2021 menunjukkan bahwa praktik terbaik cenderung bergerak pada *co-regulation*. Ini merupakan model kolaboratif antara negara dan platform yang dirancang untuk mengakomodasi karakter ekonomi digital dengan tetap mempertimbangkan perlindungan publik yang proporsional. Temuan ini berasal dari kajian pada tata kelola dan regulasi layanan *ride-hailing* di negara-negara berkembang, khususnya di Amerika Latin.<sup>56</sup>

Praktik internasional menunjukkan adanya perbedaan pendekatan dalam pengaturan komisi dan tarif transportasi daring. Sejumlah negara dengan ekosistem digital matang,

---

<sup>55</sup> The Journal of Economic Perspectives, "The Economics of Two-Sided Markets," <https://tinyurl.com/3jk8pddx>

<sup>56</sup> Inter-American Development Bank, "Governance and Regulation of Ride-hailing Services in Emerging Markets: Challenges, Experiences, and Implications," Agu. 2021, <https://tinyurl.com/354nc7yw>

seperti sebagian besar negara bagian di Amerika Serikat, Australia<sup>57</sup>, dan Singapura<sup>58</sup>, menyerahkan penentuan komisi dan tarif kepada mekanisme pasar. Pada konteks ini, platform *ride-hailing* secara mandiri menetapkan struktur harga dan tingkat komisi sebagai keputusan bisnis. Adapun peran negara difokuskan pada aspek non-harga seperti keselamatan, perlindungan konsumen, transparansi, serta persaingan usaha. Jika ada intervensi harga, hal ini bersifat terbatas dan kontekstual, tidak menjadi kerangka kebijakan nasional.

Sebaliknya, beberapa negara memilih intervensi negara yang lebih kuat melalui penetapan tarif atau standar pendapatan minimum, seperti Spanyol melalui *Riders Law*,<sup>59</sup> Prancis dengan *Reference Income Floor*,<sup>60</sup> serta sejumlah negara bagian di India yang membatasi komisi atau menjamin porsi pendapatan pengemudi. Meskipun bertujuan melindungi pengemudi, pendekatan ini sering kali mengurangi fleksibilitas penyesuaian pasar dan berpotensi menciptakan distorsi suplai dan permintaan atau *supply-demand*. Perbandingan ini menunjukkan bahwa pengaturan tarif dan komisi yang hanya diterapkan pada sektor transportasi daring berisiko mengganggu keseimbangan ekosistem gig secara keseluruhan.<sup>61</sup>

**Tabel 3. Benchmarking Internasional Pengaturan Komisi & Tarif Transportasi Daring**

Negara	Pendekatan Utama	Model Komisi & Tarif	Ruang Lingkup Regulasi Negara
Amerika Serikat (mayoritas negara bagian)	<i>Market-oriented</i>	Komisi & tarif ditentukan platform, biasanya 20–30% dari tarif sebagai keputusan bisnis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negara fokus pada keselamatan, asuransi, <i>disclosure</i></li> <li>Intervensi harga terbatas dan kontekstual (contoh: NYC)</li> </ul>
Australia	<i>Market-oriented</i>	Komisi & tarif <i>ride-hailing</i> ditentukan platform sehingga variatif (Uber, Ola, DiDi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negara fokus pada <i>consumer protection, safety</i> dan <i>fair competition</i></li> <li>Tidak ada tarif/komisi minimum nasional</li> </ul>
Singapura	<i>Market-oriented</i>	Komisi & tarif ditentukan oleh pasar, termasuk <i>surge pricing</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negara mengatur transparansi, <i>data sharing</i>, dan <i>merger control</i></li> <li>Tidak ada tarif minimum/maksimum nasional</li> </ul>

<sup>57</sup> Australian Competition & Consumer Commission, "Digital Platforms Inquiry," <https://tinyurl.com/4n3hhee8>

<sup>58</sup> Public Transport Council Singapore, "Point-to-point Transport Fares," <https://tinyurl.com/36hutjx6>

<sup>59</sup> IZA Institute of Labor Economics, "Riders on the Storm," <https://tinyurl.com/2s3bcyyd>

<sup>60</sup> Cleary Antitrust Watch, "The French Competition Authority issues a Conditional Opinion on a Collective Agreement in the Private-Hire Vehicle Sector Aiming At Enabling Drivers to Set Minimum Fares for Trip Requests They Receive From Ride-Hailing Platforms," <https://tinyurl.com/fz445drz>

<sup>61</sup> Entracker, Govt revises ride-hailing rules: 2x surge cap, cancellation fee, and push for bike taxis, Juli 2, 2025, <https://tinyurl.com/5n6u6mzr>

Spainyol	Intervensi kuat	Struktur biaya & operasional dipengaruhi <i>Riders Law</i> sehingga fleksibilitas tarif berkurang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negara ikut menentukan aspek biaya/operasional</li> <li>• Proteksi mitra pengemudi</li> </ul>
Perancis	Intervensi kuat	<i>Reference Income Floor</i> dan pendapatan minimum per aktivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standar pendapatan minimum bagi pengemudi <i>ride-hailing</i></li> <li>• Pengaturan tarif tidak sepenuhnya bebas pasar</li> </ul>
India (beberapa negara bagian)	Intervensi kuat	Batas komisi maksimum & porsi minimum pendapatan pengemudi ( $\geq 80\%$ )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan agregator <i>ride-hailing</i> membatasi komisi untuk melindungi pengemudi</li> </ul>

Dalam konteks Indonesia, pertumbuhan pesat platform digital tidak terlepas dari kondisi pasar dan kerangka kebijakan yang mendukung inovasi, akselerasi adopsi teknologi, serta mempermudah masuknya investasi ke sektor ekonomi digital. Pemerintah perlu mengambil peran sebagai fasilitator sekaligus akselerator untuk mendorong kemajuan ekosistem ini. Mengingat karakter platform digital yang sangat dinamis dan beragam, regulasi sebaiknya dirancang secara fleksibel agar tidak menghambat inovasi yang menjadi fondasi utama perkembangan bisnis digital.<sup>62 63</sup>

Ekonom sekaligus mantan Menteri Keuangan Chatib Basri menegaskan bahwa perubahan teknologi yang cepat dan terus berkembang sulit diatur dengan pendekatan *business as usual*. Ia mendorong pemerintah untuk mengadopsi kebijakan yang lebih luwes dan tidak memberatkan pelaku industri. Menurutnya, regulasi seharusnya berfokus pada prinsip-prinsip inti, bukan pada detail teknis pelaksanaannya. Sejalan dengan itu, Mari Elka Pangestu, mantan Menteri Perdagangan dan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, menilai bahwa regulasi tetap diperlukan dalam ekonomi digital, namun tidak boleh bersifat membatasi hingga menghambat pertumbuhan.<sup>64 65 66</sup>

Kebijakan menjadi tidak optimal ketika terjadi kondisi *over-regulation*, tumpang tindih aturan, dan pendekatan yang kaku. Situasi seperti ini justru berpotensi menggerus manfaat positif dari inovasi dan adopsi teknologi yang dibawa oleh platform digital bagi perekonomian nasional. Regulasi yang efektif juga harus mempertimbangkan keberagaman model bisnis

<sup>62</sup> Bain & Company, "e-Conomy SEA 2021: Roaring 20s: The SEA Digital Decade," Nov. 10, 2021, <https://tinyurl.com/4wb5xwhr>

<sup>63</sup> Kementerian Komunikasi dan Informatika, "Regulasi Tepat Untuk Tingkatkan Ekonomi Digital," 2018. Siaran Pers No. 272/HM/KOMINFO/10/2018", Okt. 11, 2018, <https://tinyurl.com/ys738c9n>

<sup>64</sup> Kompas, "Regulasi Jangan Matikan Inovasi Digital," Juli 24, 2019, <https://tinyurl.com/mwtexwh5>

<sup>65</sup> The Jakarta Post, "Experts take on protecting rapidly growing number of gig workers," Juli 24, 2019, <https://tinyurl.com/4mjus9vn>

<sup>66</sup> World Bank, "Perjalanan Indonesia Meraih Dividen Digital," Apr. 1, 2016, <https://tinyurl.com/9ep5r7dt>

dalam ekosistem platform digital. Misalnya, pengaturan terkait kemitraan tidak semestinya hanya berfokus pada sektor *ride-hailing*, tetapi juga harus mencakup jenis platform lain seperti layanan rumah tangga yang memiliki kebutuhan dan karakteristik berbeda. Saat ini, diskursus mengenai kemitraan ekonomi gig masih sangat terpusat pada konteks perusahaan *ride-hailing*.

Kebijakan yang tidak dirancang secara tepat dapat mengganggu keseimbangan ekosistem ekonomi gig, termasuk keberlanjutan bisnis platform digital dan kesejahteraan para mitra yang terbentuk karena karakteristik unik industri ini. Sebagai contoh, dalam kasus *ride-hailing*, penetapan tarif batas bawah di atas nilai keekonomian dapat mengacaukan dinamika pasar. Dalam jangka pendek, pengemudi mungkin memperoleh pendapatan lebih tinggi akibat kenaikan tarif tersebut. Namun, pada akhirnya permintaan pelanggan akan menurun karena harga yang meningkat. Penurunan permintaan ini justru berpotensi mengurangi pendapatan pengemudi dalam jangka panjang.

Setidaknya terdapat tiga implikasi negatif yang muncul apabila regulasi terhadap industri platform digital tidak dirancang secara optimal.

1. Kebijakan menjadi sulit diterapkan oleh pelaku usaha karena dapat meningkatkan biaya operasional, termasuk *compliance cost*. Beban kepatuhan ini tidak hanya menekan perusahaan platform, tetapi juga aktor lain dalam ekosistem, mulai dari mitra hingga pelaku UMKM, sehingga mengurangi potensi pertumbuhan ekonomi digital. Di sisi lain, regulator harus mengalokasikan lebih banyak sumber daya dan anggaran untuk memastikan kepatuhan serta penegakan aturan, yang sering kali memiliki tingkat efektivitas yang rendah.<sup>67 68 69</sup>
2. Regulasi yang berlebihan dan saling tumpang tindih memperbesar ketidakpastian berusaha, yang pada akhirnya menahan aliran investasi di sektor platform digital. Sebelum hadirnya UU Cipta Kerja, ketidakpastian regulasi dan kompleksitas perizinan merupakan hambatan utama bagi investor. Penumpukan regulasi baru justru menjadikan lingkungan pengaturan semakin tidak optimal dan bertentangan dengan semangat UU Cipta Kerja, yang bertujuan menyederhanakan aturan, mengharmonisasi berbagai regulasi, serta mempermudah proses perizinan. Dalam konteks ini, lanskap regulasi yang ideal adalah yang memberikan berbagai kemudahan bagi UMKM dan platform digital, termasuk dalam perizinan, sertifikasi, pembiayaan, akses pasar, pelatihan, infrastruktur digital, penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik, serta penciptaan iklim usaha yang kondusif.

---

<sup>67</sup> CNN Indonesia, "Chatib Basri soal Industri 4.0 di RI: Masalah di Pemerintah," Okt. 21, 2020, <https://tinyurl.com/3v5haj9y>

<sup>68</sup> Kompas, "Ketidakpastian Regulasi Hambat Investasi," Feb. 8, 2019, <https://tinyurl.com/4vccjcd2>

<sup>69</sup> Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, "UU Cipta Kerja Dorong Pengembangan dan Digitalisasi UMKM di Indonesia," Des. 14, 2020, <https://tinyurl.com/ykj9rbzs>

3. Regulasi yang tidak tepat sasaran berpotensi menghilangkan nilai tambah dari karakteristik dan model bisnis unik platform digital. Dampaknya mencakup berkurangnya peluang kerja dan hilangnya potensi pendapatan bagi UMKM. Mengingat terbatasnya alternatif pekerjaan yang sesuai dengan keterampilan, latar belakang pendidikan, dan preferensi mitra, banyak di antara mereka dapat kehilangan sumber pendapatan utama dan menjadi kelompok yang semakin rentan.

Dalam upaya menjajaki preferensi mitra *ride-hailing*, Tenggara Strategics menemukan bahwa persoalan bukan pada besaran komisi yang dipotong, namun pada manfaat yang didapatkan oleh mitra. Hasil survei Tenggara Strategics terhadap 1.000 pengemudi daring roda dua di Jakarta pada September 2025 menunjukkan sebanyak 54 persen pengemudi menyatakan bersedia menerima tarif potongan 20 persen jika disertai manfaat nyata seperti asuransi, promosi, atau subsidi perawatan kendaraan. Proporsi ini lebih banyak jika dibandingkan dengan responden yang memilih potongan komisi 10 persen tanpa adanya manfaat lainnya.

Adapun jika besaran komisi dihubungkan dengan frekuensi pesanan, mayoritas pengemudi ojek *online* (82 persen) lebih memilih pemotongan komisi 20 persen jika disertai dengan frekuensi order yang lebih banyak dibandingkan jika potongan komisi 10 tetapi mendapatkan lebih sedikit order. Riset ini dilakukan dengan wawancara telepon terhadap 1.052 pengemudi transportasi roda dua di wilayah Jabodetabek sehingga dapat menjadi cermin dari opini pengemudi transportasi roda dua secara umum.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa regulator perlu ekstra hati-hati dalam memberikan regulasi kepada ekonomi gig dan platform digital guna memastikan manfaat ekonomi dari jenis ekonomi ini dapat terus dinikmati oleh para penerima manfaat, mulai dari aktor UMKM hingga pengguna akhir. Regulasi yang sifatnya sangat kaku sepatutnya memberikan dasar prinsip berusaha, adapun untuk urusan teknis, termasuk kebijakan mengenai komisi dan tarif, perlu ada ruang bagi pasar untuk turut membentuk ketentuan tersebut. Regulator dapat mengawasi transparansi perhitungan ketetapan tarif yang telah dihitung oleh platform agar selanjutnya mitra pengemudi mendapatkan hak mereka, sesuai dengan ketentuan yang disepakati bersama ketika mitra setuju untuk bergabung dengan platform tertentu.

## 5. Kesimpulan dan rekomendasi

### 5.1. Kesimpulan

Ekonomi gig mampu menjadi bantalan ekonomi di kala krisis dan masih relevan hingga kini karena karakter hubungan kerja yang fleksibel dan inklusif. Sudah satu setengah dekade berkembang di Indonesia, transportasi daring sebagai bagian dari ekosistem ekonomi gig memerlukan peran serta dan dukungan seluruh lapisan pemangku kepentingan untuk menjaga keberlanjutannya, termasuk dukungan regulasi yang tepat. Secara khusus pada sektor transportasi daring, terdapat tiga isu utama yang perlu menjadi perhatian, yakni

status hubungan kerja; perlindungan dan jaminan sosial; serta ukuran intervensi yang pas untuk membuat bisnis industri ini tetap berjalan.

Di tengah tarik ulur pendefinisian hubungan kerja antara pengemudi transportasi daring dengan platform penyedia aplikasi, telaah regulasi dan fakta di lapangan menunjukkan bahwa model kemitraan merupakan definisi yang paling mendekati dengan konsep fleksibilitas dan inklusifnya ekosistem ini.

Pengaturan hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi secara konsisten menegaskan posisi perusahaan platform sebagai perantara digital, bukan sebagai pemberi kerja. Karakter hubungan kerja tidak berlandaskan pada perintah kerja dari perusahaan penyedia platform. Pengemudi memiliki keleluasaan atau kebebasan untuk kapan bekerja mencari penumpang dan kapan tidak. Dengan begitu, fungsi aplikasi yang terbatas sebagai penghubung transaksi, menjadikan hubungan kerja tersebut lebih tepat dipahami sebagai kemitraan usaha. Dalam risalah ini menyimpulkan bahwa pengaturan hubungan kerja perlu dipertahankan dalam skema kemitraan.

Jika konsep kemitraan dipertahankan, konsekuensi hukum dari individu yang menjadi mitra penyedia platform digital adalah sebagai pekerja bukan penerima upah (PBP). Sehingga, menyoal perlindungan dan jaminan sosial, maka kepesertaan berbagai jenis perlindungan sosial merupakan tanggung jawab mandiri para mitra.

Akan tetapi, dalam semangat yang sama untuk menciptakan jaminan sosial universal, upaya untuk memberikan perlindungan bagi semua, menjadi tanggung jawab bersama, baik pemerintah dan kolaborasi bersama pihak-pihak terkait termasuk perusahaan aplikasi dengan asas gotong royong. Perusahaan aplikasi dapat ikut berkontribusi bagi sebagian mitra dengan sistem merit seperti yang sudah coba diinisiasi oleh sejumlah penyedia platform seperti GoTo, Grab, Maxim, dan inDrive. Komitmen ini pun dapat menjadi insentif tambahan bagi mitra.

Dengan teknologi yang ada, integrasi sistem pembayaran untuk mengumpulkan pembiayaan dari semua pihak, sangat mungkin diwujudkan. Perusahaan platform *ride-hailing*, seperti yang sudah dipaparkan di atas, telah melakukan upaya tersebut untuk mempermudah kepesertaan jaminan sosial bagi pengemudi.

Dalam kerangka hubungan kemitraan yang berlaku saat ini, pemberian jaminan sosial bagi pengemudi transportasi daring merupakan inisiatif tambahan (*extra mile*) yang melampaui kewajiban hukum minimum perusahaan aplikasi. Skema tersebut mencerminkan komitmen sukarela perusahaan dalam berkontribusi dalam pencapaian jaminan sosial universal dan memperkuat keberlanjutan mitra pengemudi.

Terakhir, pengaturan soal komisi dan tarif perlu mempertimbangkan karakteristik ekonomi gig dan praktik-praktik di negara lain, baik yang cenderung menyerahkan pada mekanisme pasar maupun yang membuka ruang bagi negara untuk ikut mengatur. Jika pemberlakuan pengaturan tarif ataupun komisi hanya diberlakukan pada sektor transportasi daring, keseimbangan ekosistem gig secara umum dapat terganggu.

Dalam risalah kebijakan ini, pengaturan tarif dan komisi pada prinsipnya lebih tepat diserahkan kepada mekanisme pasar yang bekerja melalui interaksi permintaan dan penawaran. Hal ini penting mengingat layanan transportasi dan kurir berbasis platform sangat beragam, mulai dari transportasi roda dua dan taksi daring, kurir instan, hingga pengiriman barang bernilai tinggi, yang masing-masing memiliki struktur biaya, tingkat risiko, dan karakter operasional yang berbeda. Dalam konteks ini, persoalan utama yang perlu dibenahi bukan semata-mata besaran komisi yang dikenakan platform, melainkan transparansi dalam struktur perhitungan tarif dan komisi.

## 5.2. Rekomendasi kebijakan

Dengan mempertimbangkan seluruh analisis yang ada dalam risalah kebijakan ini, maka dirumuskan sejumlah rekomendasi kebijakan untuk memperkuat tata kelola platform digital beserta hubungannya dengan mitra, meliputi:

1. **Pada isu status hukum hubungan kerja: skema hubungan kemitraan saat ini sudah sesuai karakteristik utama ekonomi gig, dalam hal fleksibilitas dan inklusivitas, yang juga merupakan preferensi mayoritas pengemudi mitra platform digital sehingga perlu dipertahankan.** Adapun beberapa permasalahan yang ada dalam skema kemitraan ini tetap perlu diselesaikan dengan memperkuat skema ini, tanpa harus melakukan reklasifikasi status mitra menjadi pekerja penuh waktu. Pemerintah perlu turut mendorong regulasi lintas sektor yang menegaskan status kemitraan di tengah bervariasinya pekerjaan di bawah payung ekonomi gig.
2. **Pada isu jaminan sosial: pihak regulator dan platform digital perlu sama-sama membuka diri untuk melakukan kontribusi bersama untuk mewujudkan jaminan sosial bagi mitra platform.** Langkah tersebut dapat dimulai dari pemenuhan jenis perlindungan sosial yang wajib dan sesuai dengan profil risiko pengemudi transportasi daring, yakni JKK dan JKM. Upaya kolaboratif semacam ini perlu dilakukan mengingat struktur jaminan sosial yang sebetulnya sudah mengakomodasi seluruh lapisan masyarakat, termasuk mitra platform. Pemerintah sebagai perwakilan negara perlu hadir untuk memberikan perlindungan kepada pekerja gig yang tidak mampu membayar iuran jaminan sosial, dengan memasukkan mereka sebagai Penerima Bantuan Iuran (PBI) dalam BPJS Kesehatan. Adapun platform digital juga dapat turut berkontribusi atau memberikan insentif tambahan kepada sebagian mitra yang memenuhi kriteria dalam rangka dukungan penyediaan pengadaan jaminan sosial.

Selain itu, perlu juga dibuat sebuah sistem pembayaran terpadu atau yang terintegrasi bagi semua pihak agar pencatatan dan pembayaran jaminan sosial dapat dilakukan secara kolaboratif.

- Pada isu tarif dan komisi: regulator perlu menjamin berjalannya mekanisme pasar sebagai tolak ukur besaran tarif dan komisi dengan menekankan transparansi struktur biaya dan akuntabilitas yang dilaksanakan oleh platform digital.** Pengelolaan tarif dan komisi dalam ekonomi gig dihadapkan pada tingkat kompleksitas yang tinggi. Keragaman jenis layanan, mulai dari transportasi penumpang hingga jasa konsultasi digital, menyebabkan perbedaan struktur biaya, proses kerja, serta tingkat risiko pada masing-masing pekerjaan. Kondisi tersebut membuat pendekatan regulasi yang seragam, seperti penetapan tarif dan komisi secara administratif, berpotensi menimbulkan distorsi dan mengabaikan karakteristik spesifik setiap layanan. Pengaturan tarif dan komisi pada prinsipnya lebih tepat diserahkan kepada mekanisme pasar yang bekerja melalui interaksi permintaan dan penawaran. Dengan pendekatan ini, penyedia aplikasi perlu mengambil peran kolaboratif dengan memastikan transparansi mekanisme perhitungan tarif dan komisi, sehingga dapat dipantau baik oleh regulator maupun mitra pengemudi.

Regulasi yang berimbang dalam pengaturan ekonomi gig, khususnya transportasi daring, menjadi langkah yang tepat bagi negara untuk hadir sebagai penjaga keseimbangan ekosistem. Keseimbangan yang dimaksud adalah kemampuan negara untuk hadir dalam takaran yang proporsional demi menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi perusahaan platform dan memastikan kesejahteraan masyarakat yang tergabung dalam ekosistem ini. Unsur utama ekonomi gig, yaitu fleksibilitas dan inklusivitas, perlu dijaga untuk keberlangsungan ekosistem secara keseluruhan.

Tenggara Strategics adalah lembaga riset dan konsultasi bisnis dan investasi yang didirikan oleh Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post*, dan Universitas Prasetiya Mulya. Dengan menggabungkan keunggulan ketiga organisasi tersebut, kami bertujuan untuk membantu komunitas bisnis dengan kajian-kajian yang andal dan komprehensif terkait bidang-bidang yang dapat membantu para pemimpin bisnis mengambil keputusan strategis.



**PT Trisaka Wahana Tenggara**

The Jakarta Post Building  
Jl. Palmerah Barat 142-143  
Jakarta 10270  
+62 21 5300476/8  
[info@tenggara.id](mailto:info@tenggara.id)  
[www.tenggara.id](http://www.tenggara.id)

**Dewan Komisaris:**

Jusuf Wanandi, Djisman S. Simandjuntak,  
Endy M. Bayuni

**Dewan Direksi:**

Riyadi Suparno, Yose Rizal Damuri,  
Fathony Rahman

**Penanggung Jawab:**

Riyadi Suparno

**Peneliti & Penulis:**

Andreas Meidyan, Arita Nugraheni, Bayo Adhika Putra,  
Dananjaya Rijaluzaman, Dwi Atmanta, Ferdinand Phoe,  
Galby R. Samhudi, Intan Salsabila Firman, Irvan  
Iswaraputra, Ishtar L. Dwinanto, Nadine Marijke Oen,  
Shifa Rafida Fitri, Yessy Rizky

Selain itu, kami memiliki akses kepada para peneliti dan pakar di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post*, dan Universitas Prasetiya Mulya.