Bulletin of Community Engagement
Vol. 6, No. 3, December 2026
https://attractivejournal.com/index.php/bce//index

Ius Constituendum Pengaturan Perlindungan Hukum Pekerja Gig Economy di Indonesia: Perbandingan Indonesia dan Malaysia

S.H.S Ulil Albab [1*], Zahra Malinda Putri [1], Muhammad Panca Prana Mustaqim Sinaga [1], Bintang Ardiansyah [1], Candra Mahardika [1], Reynita Suhendi [1]
[1] Universitas Sains Indonesia, Indonesia

shsulil.albab@lecturer.sains.ac.id*

ARTICLE INFO
Article history:
Received
July 02, 2026
Revised
October 26, 2026
Accepted
November 12, 2026

Abstract

The rapid expansion of the digital economy has transformed employment patterns and accelerated the growth of platform-based work. In Indonesia, however, the legal relationship between digital platforms and gig workers, particularly online transportation drivers, remains predominantly framed as a partnership. This construction has generated uncertainty regarding workers' legal status and the scope of their protection. This study examines the urgency of establishing a more responsive legal framework for gig workers in Indonesia by comparing the Indonesian regulatory approach with that of Malaysia. The research employs a normative legal method supported by statutory analysis, literature and document studies, and interviews with online drivers, relevant institutions, and academics. The findings reveal that the existing Indonesian framework remains fragmented and largely focused on transportation governance rather than the protection of platform workers. The partnership model also reflects unequal bargaining power, unilateral contractual arrangements, algorithmic control, limited access to operational data, and insufficient guarantees concerning income, social security, and dispute resolution. In contrast, Malaysia has introduced a more integrated approach through the Gig Workers Act 2025 (Act 872), which recognizes gig workers as a distinct legal category and provides specific minimum protections without automatically classifying them as employees under conventional labour law. The study concludes that Indonesia requires a dedicated regulatory framework for platform workers that accommodates the flexibility of the gig economy while ensuring legal certainty and fair protection. Such regulation should address legal status, minimum income protection, social security, algorithmic transparency, safeguards against unilateral deactivation, human review mechanisms, and accessible dispute resolution.

Keywords: Gig Economy; Platform Workers; Legal Protection; Partnership; Indonesia–Malaysia Comparison

Published by CV. Creative Tugu Pena
ISSN 2774-7077
Website https://attractivejournal.com/index.php/bce/
This is an open access article under the CC BY SA license
https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

@ 2026 by the authors

INTRODUCTION

Perkembangan teknologi digital melahirkan pola kerja fleksibel berbasis platform digital yang dikenal dengan istilah gig economy. Model kerja ini mengubah struktur ketenagakerjaan global. Data International Labour Organization pada tahun 2022 menunjukkan jumlah pekerja gig economy mencapai 1,5 miliar orang di dunia dan didominasi sektor transportasi serta layanan digital (Kunarti et al., 2024; Office, 2022). Di Indonesia gig economy berkembang pesat dengan kehadiran platform seperti Grab Gojek Tokopedia dan Shopee. Penelitian INDEF pada tahun 2024 mencatat pekerja gig economy di Indonesia mencapai sekitar 4,3 juta orang. Tren ini memperlihatkan gig economy telah menjadi pintu gerbang terciptanya lapangan pekerjaan yang menawarkan fleksibilitas bagi masyarakat (N. R. Izzati et al., 2025).

Besarnya lapangan kerja yang tercipta tidak diiringi dengan perlindungan hukum yang jelas bagi pekerjanya (Indra & Nawangsari, 2025). Status hukum pekerja gig economy di Indonesia masih menjadi perdebatan terutama terkait hubungan kerja antara pekerja dengan platform digital (Dion Eko Prihandono & Efendy, 2024). Hubungan tersebut dikategorikan sebagai hubungan kemitraan padahal istilah kemitraan pekerja gig economy belum diatur secara spesifik dan masih merujuk pada Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM (BPK, n.d.). Penggunaan istilah kemitraan tersebut tidak sejalan dengan praktik hubungan yang berlangsung di lapangan. Perjanjian kemitraan antara perusahaan transportasi berbasis aplikasi dan pengemudi kerap tidak dilaksanakan secara ideal (Albab & Innaka, n.d.). Posisi hukum antara perusahaan transportasi online dan pengemudi sering tidak sejajar. Perusahaan berada pada kedudukan yang jauh lebih kuat dibandingkan driver (Saputra, 2022; Suhartini et al., 2023). Kondisi ini menyebabkan proses perumusan perjanjian kemitraan tidak menghasilkan kesepakatan yang adil bagi kedua pihak dan kebijakan umumnya ditentukan sepihak oleh perusahaan tanpa melibatkan pengemudi.

Penggunaan istilah hubungan kemitraan menyebabkan driver tidak dapat dikategorikan sebagai pekerja dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Undang Undang No 13 Tentang Peraturan Tindak Pidana Korupsi, 2001). Perusahaan aplikasi secara yuridis tidak berkewajiban memberikan hak ketenagakerjaan kepada driver berupa cuti upah minimum dan jaminan kesehatan yang semestinya diperoleh apabila hubungan hukum pekerja gig diatur dan diakui secara formal (Indra & Nawangsari, 2025). Ketidakpastian hukum ini mengakibatkan ketidakadilan bagi driver dan tampak dari demonstrasi ribuan driver di Jakarta pada 27 Februari 2024 dengan tuntutan terkait tarif biaya aplikasi insentif promosi dan tunjangan hari raya (Susanti, 2025). DPR RI Komisi V telah mengadakan Rapat Dengar Pendapat untuk membahas RUU Transportasi Online atau Perlindungan Bagi Pekerja Gig Economy yang akan masuk Prolegnas 2026 (RI, 2025).

Celah hukum serupa ditemukan pada kajian yang lebih luas. Indonesia belum memiliki definisi hukum yang jelas mengenai status pekerja gig sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum dan ketidakadilan struktural (Abdullah et al., 2024; Sofiani et al., 2026). Kontrak digital yang ditawarkan platform bersifat standar dan take it or leave it tanpa ruang negosiasi bagi pekerja (Rahman et al., 2024). Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 168/PUU-XXI/2023 mengamanatkan penyusunan Undang-Undang Ketenagakerjaan baru yang mampu memberikan perlindungan holistik termasuk bagi pekerja gig (Agusmidah et al., 2026). Sampai saat ini belum ada putusan pengadilan Indonesia yang menetapkan status pekerja gig setara dengan pekerja tradisional seperti yang terjadi di negara negara Uni Eropa (Rahman et al., 2024).

Malaysia menghadapi persoalan yang mirip. Tidak terdapat definisi hukum yang jelas mengenai pekerja gig dan mereka tidak termasuk dalam cakupan Employment Act 1955 Labour Ordinance Sabah maupun Sarawak. Pekerja gig dikategorikan sebagai kontraktor independen yang terikat kontrak jasa sehingga tidak berhak atas upah minimum cuti dibayar atau keanggotaan serikat pekerja. Perlindungan sosial bersifat sukarela dan hanya sekitar tujuh persen dari lebih empat juta pekerja gig terdaftar dalam skema jaminan sosial swakarya (Abdullah et al., 2024; Samad et al., 2023). Pemerintah Malaysia kemudian memperkuat perlindungan pekerja gig melalui pengesahan Gig Workers Bill pada akhir Agustus 2025. Gig Workers Act 2025 menegaskan status pekerja gig sebagai service agreement (Makhtar, Abd Ghadas, et al., 2024) serta mengatur upah dan potongan aplikasi dan mewajibkan platform mendaftarkan pekerja pada Self Employment Social Security Act 2017. Penyelesaian sengketa disediakan melalui Gig Workers Tribunal yang putusannya mengikat dan dapat diajukan banding ke High Court (Lesmana & Samudra, 2025).

Berbagai studi mengusulkan ius constituendum yang berbeda untuk menutup celah perlindungan ini. Indonesia perlu mengganti klasifikasi mitra dengan rebuttable presumption of employment sebagaimana uji ABC di California guna membalikkan beban pembuktian kepada platform (Setiawan et al., 2025). Studi lain mengusulkan klasifikasi pekerja gig sebagai pekerja kasual sesuai kategori Badan Pusat Statistik dengan regulasi khusus terpisah berupa undang undang atau peraturan menteri (S. Silaban et al., 2023). Malaysia disarankan membentuk kategori independent employees sebagai posisi perantara antara pekerja dan kontraktor independen dengan kontrol terhadap kekuasaan platform (Abdullah et al., 2024). Kedua negara perlu mengadopsi prinsip tiga pilar berupa pengakuan perlindungan dan redistribusi sebagai landasan reformasi hukum yang adaptif terhadap perkembangan platform digital (Sofiani et al., 2026).

Reformasi hukum di Indonesia memerlukan sinkronisasi vertikal antara undang undang dan regulasi pelaksananya serta sinkronisasi horizontal antara UU Ketenagakerjaan dan kebijakan

terkait lainnya (Agusmidah et al., 2026). Di tingkat regional ASEAN diusulkan kerangka soft law berupa ASEAN Platform Gig Work Directive yang mengadopsi pelajaran dari EU Platform Work Directive guna mengurangi fragmentasi regulasi dan mendukung perlindungan minimum bagi pekerja platform (Uchiyama, 2026). Pendekatan modular regulation yang dikembangkan dari studi komparatif Singapura Malaysia dan Vietnam menunjukkan tata kelola platform bersifat path dependent dan harus disesuaikan dengan konteks kelembagaan masing masing negara (Giang, 2026).

Pekerja gig di Indonesia dan Malaysia menghadapi tantangan struktural yang sebanding berupa klasifikasi yang menafikan hak jaminan sosial yang bersifat sukarela dan ketiadaan perundingan kolektif. Kajian perbandingan antara kedua negara menjadi penting untuk memetakan pola pengaturan yang telah dan belum berjalan efektif. Penelitian ini diperlukan mengingat banyaknya persoalan terkait hubungan kemitraan pekerja gig economy dengan platform mulai dari ketidakpastian hukum ketimpangan kedudukan penentuan tarif biaya aplikasi insentif promosi hingga tunjangan sosial. Pemerintah sebagai regulator memiliki kewajiban mengatur hubungan pekerja gig economy secara jelas dan spesifik sebagai upaya memberikan keadilan dan kepastian hukum bagi pekerja gig economy di Indonesia dengan mempertimbangkan capaian ius constituendum yang telah ditempuh Malaysia sebagai pembanding.

METHOD

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yang memandang hukum sebagai seperangkat norma, aturan, asas hukum, prinsip hukum, doktrin hukum, serta teori hukum dan berbagai sumber kepustakaan lainnya guna menjawab permasalahan yang diteliti (Soekanto & Mamudji, 2015). Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan memanfaatkan data sekunder dan data primer. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dan studi dokumen. Studi kepustakaan mencakup bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang relevan serta bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, dan karya akademik lainnya. Sementara itu, studi dokumen meliputi kajian terhadap rancangan peraturan perundang-undangan, pendapat ahli hukum, serta pandangan dari pihak-pihak yang berkepentingan (Istanto, 2007). Data primer diperoleh melalui wawancara dengan Pengemudi transportasi online, Lembaga/Kementerian yang terkait, serta Akademisi. Selanjutnya, data yang terkumpul dianalisis menggunakan teknik deskriptif-kualitatif dengan memberikan gambaran secara sistematis terhadap objek penelitian melalui uraian kata-kata, guna menelaah perlindungan hukum bagi pekerja gig economy.

RESULT AND DISCUSSION

1. Urgensi pengaturan perlindungan hukum bagi pekerja gig economy di Indonesia

Perkembangan ekonomi digital telah melahirkan berbagai bentuk hubungan kerja baru yang tidak sepenuhnya dapat dijelaskan melalui konsep hubungan kerja konvensional (N. Izzati & Sesunan, 2022). Salah satu bentuk yang berkembang pesat adalah hubungan kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi transportasi online (Nastiti et al., 2023). Dalam praktiknya, hubungan tersebut masih menyisakan sejumlah persoalan, khususnya berkaitan dengan perlindungan hak, kepastian status, serta jaminan keselamatan dan kesejahteraan pengemudi.

Work Rights Centre mengategorikan pekerjaan dengan tingkat upah yang rendah, kondisi kerja yang tidak aman, serta minimnya perlindungan terhadap risiko keselamatan sebagai bentuk pekerjaan rentan vulnerable work (Work Rights Centre, t.t.). Berdasarkan karakteristik tersebut, pekerjaan pengemudi transportasi online dapat dipandang memiliki tingkat kerentanan yang cukup tinggi. Meskipun pengemudi menjalankan aktivitas ekonomi secara aktif dan memberikan kontribusi penting terhadap keberlangsungan layanan digital, kedudukan mereka dalam hubungan kemitraan belum memperoleh perlindungan hukum yang memadai (Nastiti, 2021).

Sampai saat ini, pengaturan mengenai hubungan kemitraan dalam sektor transportasi online masih menyisakan kekosongan dan ketidakjelasan hukum (Albab & Innaka, n.d.). Ketiadaan pengaturan yang secara khusus mengatur karakter, batas, serta konsekuensi hukum dari hubungan tersebut berpotensi menempatkan pengemudi dalam posisi yang tidak terlindungi. Persoalan ini semakin kompleks karena konsep kemitraan belum memiliki batasan yang tegas dan seragam, sehingga model hubungan tersebut dapat diterapkan secara luas pada berbagai sektor usaha tanpa disertai standar perlindungan yang memadai (Albab, 2023).

Dalam kondisi demikian, penggunaan istilah kemitraan berpotensi bergeser dari konsep kerja sama yang dilandasi prinsip kesetaraan menjadi instrumen untuk menghindari kewajiban hukum yang seharusnya dipenuhi oleh perusahaan (N. Izzati & Sesunan, 2022). Hubungan yang secara formal disebut sebagai kemitraan dapat saja memiliki karakteristik hubungan kerja (B. Santoso et al., 2023), terutama apabila terdapat unsur pengendalian, ketergantungan ekonomi, pengawasan, dan pemberian sanksi oleh perusahaan. Oleh karena itu, hubungan kemitraan berpotensi berkembang menjadi bentuk hubungan kerja terselubung yang digunakan untuk menghindari kewajiban perusahaan terhadap pekerja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden dan narasumber, serta hasil penelusuran terhadap berbagai literatur dan peraturan perundang-undangan, penelitian ini menemukan sejumlah persoalan yuridis dalam pelaksanaan hubungan kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi transportasi online. Persoalan tersebut dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa aspek sebagai berikut.

a. Ketidakseimbangan Kedudukan Para Pihak dalam Pembentukan Perjanjian Kemitraan Transportasi Online

Asas keseimbangan merupakan salah satu prinsip penting dalam hukum perjanjian yang bertujuan menciptakan hubungan hukum yang proporsional dan adil di antara para pihak. Keseimbangan tidak hanya berkaitan dengan kesetaraan prestasi yang diperjanjikan, tetapi juga mencakup kedudukan para pihak dalam proses pembentukan, pelaksanaan, dan penentuan isi perjanjian. Dengan demikian, ketidakseimbangan dalam suatu perjanjian tidak hanya dapat dilihat dari perbedaan hak dan kewajiban, melainkan juga dari adanya dominasi salah satu pihak dalam menentukan substansi dan mekanisme pelaksanaan perjanjian (Subekti, 2010).

Ketidakseimbangan tersebut dapat muncul sebagai akibat dari perilaku para pihak, substansi kontrak, maupun cara perjanjian dilaksanakan. Kondisi tersebut pada akhirnya dapat memengaruhi kualitas dan kekuatan hubungan hukum yang dibentuk melalui perjanjian (Salim, 2004). Dalam konteks hubungan kemitraan, terdapat beberapa faktor yang dapat menunjukkan adanya ketidakseimbangan, yaitu:

1. Adanya perbedaan posisi dan daya tawar para pihak dalam proses pembentukan perjanjian; dan/atau
2. Tidak proporsionalnya pengaturan mengenai hak dan kewajiban para pihak.

Dengan demikian, penerapan asas keseimbangan tidak cukup hanya dinilai berdasarkan kesetaraan prestasi yang tercantum dalam kontrak. Kesetaraan posisi dan kemampuan para pihak untuk berpartisipasi dalam pembentukan perjanjian juga merupakan unsur yang penting (Subekti, 2010). Berdasarkan hasil penelitian, ketidakseimbangan antara pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi dapat dilihat melalui beberapa bentuk praktik berikut.

1) Dominasi Perusahaan dalam Pembentukan Kontrak dan Pengambilan Keputusan

Perjanjian kemitraan antara pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi pada umumnya dibuat secara elektronik dan disusun sepihak oleh perusahaan (Saputra, 2022). Calon pengemudi hanya diberikan pilihan untuk menyetujui atau tidak menyetujui seluruh ketentuan yang telah ditetapkan. Persetujuan dilakukan melalui mekanisme click-wrap agreement, yaitu dengan menekan atau mengklik tombol setuju sebagai bentuk penerimaan terhadap seluruh isi perjanjian (N. Izzati & Sesunan, 2022).

Mekanisme tersebut tidak memberikan kesempatan yang memadai kepada calon pengemudi untuk melakukan negosiasi, menyampaikan keberatan, maupun mengusulkan perubahan terhadap klausula yang dianggap merugikan. Akibatnya, pengemudi berada dalam posisi menerima seluruh ketentuan yang telah ditetapkan apabila ingin memperoleh akses sebagai mitra dan menjalankan pekerjaan melalui aplikasi. Kondisi ini menunjukkan adanya keterbatasan daya tawar pengemudi dalam pembentukan perjanjian kemitraan.

Salah satu ketentuan yang dinilai belum memberikan perlindungan dan rasa aman yang memadai bagi pengemudi adalah klausula eksonerasi dalam Perjanjian Kemitraan Gojek (*Perjanjian Kemitraan PT Goto Gojek Tokopedia Tbk Dan Pengemudi Ojek Online*, n.d.). Dalam ketentuan tersebut, khususnya pada Poin 11.5, perusahaan membatasi tanggung jawabnya terhadap beberapa bentuk kerugian, antara lain kerugian tidak langsung, kerugian insidental, kehilangan keuntungan, kehilangan data, kehilangan peluang usaha, serta kerugian yang berkaitan dengan cedera pribadi atau kerusakan harta benda dalam kondisi tertentu.

Keberadaan klausula tersebut berpotensi membatasi tanggung jawab perusahaan atas risiko yang muncul dalam pelaksanaan layanan oleh pengemudi. Meskipun pembatasan tanggung jawab tersebut dikaitkan dengan ketentuan hukum yang berlaku, substansi klausula tetap perlu dikaji berdasarkan prinsip keseimbangan, kepatutan, dan perlindungan terhadap pihak yang memiliki posisi tawar lebih lemah. Dalam praktiknya, pengaturan tersebut dapat menimbulkan ketidakpastian mengenai batas tanggung jawab perusahaan apabila pengemudi mengalami kerugian atau risiko selama menjalankan aktivitas melalui platform (Subekti, 2010).

Kondisi tersebut memperlihatkan adanya perbedaan kekuatan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi. Perusahaan memiliki kewenangan yang lebih besar dalam menentukan isi perjanjian, sedangkan pengemudi memiliki ruang yang sangat terbatas untuk memengaruhi substansi kontrak. Oleh sebab itu, hubungan kemitraan yang terbentuk belum sepenuhnya mencerminkan prinsip kesetaraan dan keadilan sebagaimana semestinya terdapat dalam hubungan kemitraan.

2) Pengendalian Perusahaan Penyedia Aplikasi terhadap Pengemudi

Perusahaan penyedia aplikasi pada umumnya menyatakan bahwa hubungan kemitraan memberikan kebebasan kepada pengemudi untuk menentukan waktu kerja dan mengatur aktivitasnya secara mandiri. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa kebebasan tersebut tidak sepenuhnya bersifat independen. Dalam praktiknya, perusahaan tetap memiliki mekanisme pengendalian terhadap perilaku dan aktivitas pengemudi melalui sistem digital dan pengelolaan berbasis algoritma.

Penggunaan algoritma memungkinkan perusahaan melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap berbagai aspek aktivitas pengemudi, termasuk tingkat penerimaan pesanan, tingkat pembatalan, durasi aktivitas, kualitas layanan, serta penilaian dari konsumen. Mekanisme tersebut dapat mendorong pengemudi untuk bekerja lebih lama dan meningkatkan intensitas kerja agar memperoleh jumlah pesanan dan pendapatan yang mencukupi.

Bentuk pengendalian melalui algoritma dapat dilihat setidaknya melalui tiga mekanisme, yaitu pemberian sanksi, penggunaan penilaian konsumen sebagai instrumen evaluasi, dan penerapan sistem insentif atau bonus (Hsieh et al., 2023). Pengemudi yang dinilai tidak memenuhi standar tertentu dapat mengalami pengurangan akses terhadap pesanan, pembatasan sementara terhadap penggunaan aplikasi, hingga penghentian hubungan kemitraan.

Sebagai contoh, pengemudi dapat mengalami penurunan jumlah pesanan apabila dianggap memiliki tingkat kinerja yang rendah. Penilaian tersebut dapat dipengaruhi oleh frekuensi penggunaan aplikasi, tingkat penolakan terhadap pesanan, tingkat pembatalan, maupun penilaian negatif dari konsumen. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan tetap memiliki kemampuan untuk mengendalikan perilaku dan aktivitas pengemudi, meskipun hubungan yang dibangun secara formal dikategorikan sebagai hubungan kemitraan.

3) Keterbatasan Akses terhadap Data dan Informasi

Data yang dihimpun oleh perusahaan penyedia aplikasi merupakan bagian penting dalam pengelolaan layanan transportasi online (Ponce del Castillo & Naranjo, 2022). Data tersebut dapat berasal dari aktivitas pengemudi, pola perjalanan, jumlah pesanan, tingkat penerimaan dan pembatalan pesanan, sistem penilaian, serta berbagai indikator lain yang digunakan dalam pengoperasian platform.

Meskipun pengemudi berstatus sebagai mitra dan menjadi salah satu pihak yang menghasilkan data melalui aktivitasnya, mereka tidak memiliki akses yang memadai terhadap informasi yang dikelola oleh perusahaan. Keterbatasan tersebut juga dapat dialami oleh pihak lain, termasuk peneliti dan pemerintah. Perusahaan memiliki kewenangan yang dominan dalam menentukan jenis informasi yang dapat diakses dan informasi yang tetap berada dalam penguasaan internal perusahaan.

Tidak adanya akses dan kemampuan untuk memahami mekanisme pengelolaan data serta sistem algoritma menyebabkan pengemudi berada dalam posisi yang tidak setara (Hsieh et al., 2023). Pengemudi tidak memiliki informasi yang cukup mengenai dasar penentuan jumlah pesanan, mekanisme evaluasi kinerja, sistem pemberian insentif, maupun alasan pemberian sanksi. Kondisi tersebut dapat menimbulkan ketidakjelasan dalam pelaksanaan

hubungan kemitraan dan menghambat terciptanya hubungan yang transparan serta saling menguntungkan.

Keterbatasan akses terhadap informasi menunjukkan bahwa prinsip keterbukaan belum sepenuhnya diterapkan dalam hubungan kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi. Penguasaan data yang terkonsentrasi pada perusahaan berpotensi menciptakan ketimpangan informasi (information asymmetry) yang memperkuat posisi dominan perusahaan dan memperlemah kemampuan pengemudi untuk memahami maupun mempertahankan hak-haknya.

Berbagai praktik tersebut pada dasarnya belum sepenuhnya sejalan dengan prinsip kemitraan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah serta Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Undang-Undang tersebut (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil Dan Menengah, 2008). Hubungan kemitraan seharusnya dibangun berdasarkan prinsip saling membutuhkan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan. Akan tetapi, praktik hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi masih memperlihatkan adanya ketimpangan kedudukan serta dominasi perusahaan dalam pembentukan kontrak, pengendalian aktivitas, dan penguasaan informasi.

Oleh karena itu, hubungan kemitraan yang berlangsung belum sepenuhnya mencerminkan prinsip kemitraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008. Ketidaksetaraan tersebut menunjukkan adanya dominasi perusahaan penyedia aplikasi terhadap pengemudi yang secara formal ditempatkan sebagai mitra.

b. Kurangnya Kepastian Hukum yang Menimbulkan Ketidakadilan dalam Pelaksanaan Perjanjian Kemitraan

Perkembangan transportasi online masih diikuti oleh berbagai persoalan dan aksi protes yang dilakukan oleh pengemudi. Salah satu faktor yang melatarbelakangi kondisi tersebut adalah belum tersedianya kerangka hukum yang secara komprehensif mengatur hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi (Susanti, 2025). Ketidakjelasan pengaturan tersebut berimplikasi terhadap lemahnya perlindungan hukum dan menimbulkan ketidakpastian dalam pelaksanaan hubungan kemitraan.

Aulia D. Nastiti membagi persoalan regulasi transportasi berbasis aplikasi ke dalam dua aspek utama. Pertama, belum tersedianya kerangka pengaturan yang jelas mengenai penyelenggaraan layanan berbasis aplikasi (Nastiti, 2021). Kedua, belum adanya pengaturan yang secara khusus mengatur hubungan kerja atau hubungan kemitraan dalam model bisnis gig economy, khususnya pada sektor transportasi online.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengaturan yang ada belum mampu memberikan jawaban secara menyeluruh terhadap persoalan hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 belum sepenuhnya mampu menjamin perlindungan dan kelayakan kondisi kerja bagi pengemudi transportasi online (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, 2019).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 memang memuat sejumlah ketentuan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Namun, ruang lingkup pengaturannya belum secara memadai menjawab persoalan hubungan vertikal antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi. Peraturan tersebut lebih berorientasi pada aspek penyelenggaraan dan tata kelola transportasi daripada pengaturan mengenai keseimbangan hubungan, perlindungan sosial, kepastian pendapatan, serta pemenuhan hak-hak pengemudi.

Akibatnya, pengaturan tersebut belum dirancang secara khusus untuk menjamin standar kerja yang layak bagi pengemudi. Dalam beberapa aspek, ketentuan yang berlaku justru masih memberikan ruang yang cukup luas bagi perusahaan penyedia aplikasi untuk membatasi tanggung jawab terhadap pemenuhan hak dan perlindungan pengemudi.

Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 cenderung menempatkan pengemudi sebagai pihak yang memikul sebagian besar kewajiban dalam penyelenggaraan layanan. Sementara itu, tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap risiko ekonomi dan sosial yang dihadapi pengemudi belum diatur secara

proporsional. Ketidakseimbangan tersebut berpotensi menimbulkan ketidakadilan karena pengemudi tetap menanggung berbagai risiko operasional tanpa memperoleh perlindungan yang sebanding.

Oleh sebab itu, diperlukan pengaturan yang lebih komprehensif dan berorientasi pada perlindungan pengemudi. Pengaturan tersebut tidak hanya perlu mengatur aspek penyelenggaraan transportasi, tetapi juga harus memberikan kepastian mengenai status hubungan hukum, batas kewenangan perusahaan, transparansi sistem algoritma, mekanisme penyelesaian sengketa, perlindungan sosial, serta standar perlindungan dan kelayakan kerja bagi pengemudi transportasi online (Lesmana, 2025).

2. Perbandingan Pengaturan Gig Economy di Indonesia dan Malaysia

Pengaturan mengenai transportasi online di Indonesia dan Malaysia memperlihatkan perbedaan mendasar dalam menentukan orientasi perlindungan hukum terhadap pengemudi berbasis aplikasi (Lesmana & Samudra, 2025). Indonesia masih menggunakan pendekatan sektoral yang berfokus pada penyelenggaraan transportasi, keselamatan pengguna, serta hubungan kemitraan berdasarkan perjanjian privat. Sebaliknya, Malaysia telah mengembangkan pendekatan yang lebih terintegrasi dengan membentuk pengaturan khusus bagi pekerja gig melalui Gig Workers Act 2025 atau Act 872. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa Indonesia masih menempatkan pengemudi transportasi online terutama sebagai mitra dalam kegiatan usaha berbasis aplikasi, sedangkan Malaysia mulai memberikan pengakuan hukum tersendiri terhadap pekerja gig tanpa harus secara otomatis mengklasifikasikan mereka sebagai pekerja dalam hubungan kerja konvensional.

a. Pengaturan Transportasi Online di Indonesia

Dalam sistem hukum Indonesia, pengaturan transportasi online tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang memiliki ruang lingkup dan orientasi berbeda. Pengaturan mengenai hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi belum ditempatkan dalam satu rezim hukum yang khusus dan komprehensif. Akibatnya, aspek penyelenggaraan transportasi, hubungan kemitraan, perlindungan sosial, keselamatan kerja, dan status hukum pengemudi masih diatur secara terpisah.

Dari perspektif hukum transportasi, keberadaan kendaraan bermotor umum pada dasarnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang tersebut mengklasifikasikan kendaraan bermotor umum ke dalam beberapa jenis, yaitu mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Sementara itu, Pasal 138 ayat (3) mengatur bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dapat dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Ketentuan tersebut menimbulkan persoalan terhadap pengangkutan orang menggunakan sepeda motor karena sepeda motor tidak secara eksplisit dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum dalam undang-undang tersebut. Untuk memberikan dasar pengaturan terhadap penggunaan sepeda motor dalam layanan berbasis aplikasi, pemerintah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, 2019). Regulasi tersebut mengatur aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat. Akan tetapi, pengaturan tersebut lebih menitikberatkan pada standar penyelenggaraan layanan dan perlindungan keselamatan pengguna daripada pengaturan mengenai status hukum dan hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan penyedia aplikasi.

Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur bahwa perusahaan aplikasi wajib memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Selanjutnya, Pasal 15 mengatur kewajiban perusahaan aplikasi untuk menyusun standar operasional prosedur yang berkaitan dengan penggunaan aplikasi, perilaku pengemudi, pelayanan kepada pengguna, serta penanganan pengaduan. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa perusahaan aplikasi memiliki peran yang cukup besar dalam menentukan standar dan tata cara pelaksanaan layanan. Namun, pengaturan tersebut belum memberikan kepastian mengenai batas kewenangan perusahaan dalam mengendalikan pengemudi melalui sistem digital dan algoritma.

Selain itu, Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dilaksanakan berdasarkan perjanjian kemitraan. Perjanjian tersebut paling sedikit memuat hak dan kewajiban para pihak, mekanisme penyelesaian perselisihan, serta ketentuan mengenai penghentian hubungan kemitraan. Meskipun demikian, ketentuan tersebut belum menetapkan standar substantif mengenai keseimbangan isi perjanjian maupun mekanisme perlindungan terhadap pengemudi yang memiliki posisi tawar lebih lemah.

Penggunaan konstruksi hubungan kemitraan juga berkaitan dengan pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Pasal 1 angka 13 mendefinisikan kemitraan sebagai kerja sama dalam keterkaitan usaha, baik secara langsung maupun tidak langsung, berdasarkan prinsip saling membutuhkan, saling mempercayai, saling memperkuat, dan saling menguntungkan. Berdasarkan definisi tersebut, hubungan kemitraan seharusnya dibangun atas dasar kesetaraan dan hubungan yang saling memberikan manfaat.

Namun, dalam praktik transportasi online, hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi menunjukkan adanya perbedaan kekuatan yang cukup signifikan (B. Santoso et al., 2023). Perusahaan memiliki kewenangan untuk menyusun perjanjian, menentukan persyaratan penggunaan aplikasi, menetapkan mekanisme pemberian insentif, melakukan evaluasi kinerja, serta membatasi atau menghentikan akses pengemudi terhadap platform. Kondisi tersebut dapat menimbulkan ketidaksesuaian antara karakter hubungan yang terjadi dalam praktik dengan prinsip kemitraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008.

Dari perspektif hukum ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan sebagaimana telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 masih menggunakan konsep hubungan kerja yang didasarkan pada tiga unsur utama, yaitu pekerjaan, upah, dan perintah (Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, 2003). Hal tersebut tercermin dalam Pasal 1 angka 15 yang mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dan pekerja berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.

Permasalahan muncul karena hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi secara formal dikonstruksikan sebagai hubungan kemitraan, sehingga pengemudi tidak secara langsung memperoleh perlindungan sebagai pekerja berdasarkan hukum ketenagakerjaan. Padahal, dalam praktiknya, terdapat sejumlah bentuk pengendalian yang dilakukan melalui sistem digital, antara lain penentuan standar pelayanan, evaluasi berdasarkan penilaian konsumen, distribusi pesanan, pengaturan insentif, pemberian sanksi, serta penghentian akses terhadap aplikasi (Saputra, 2022). Bentuk pengendalian tersebut dapat menunjukkan adanya karakter subordinasi digital yang perlu dinilai berdasarkan kondisi faktual hubungan para pihak dan tidak hanya berdasarkan nomenklatur kemitraan.

Ketiadaan pengaturan khusus juga berdampak terhadap perlindungan sosial pengemudi. Dalam Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua, pekerja yang menjalankan hubungan kemitraan dapat dikategorikan sebagai pekerja bukan penerima upah atau pekerja mandiri. Pasal 31 peraturan tersebut memberikan dasar bagi pekerja dengan hubungan kemitraan untuk mengikuti program jaminan sosial sebagai pekerja mandiri. Namun, pengaturan tersebut belum menempatkan perusahaan aplikasi sebagai pihak yang memiliki kewajiban yang setara dengan pemberi kerja dalam pembiayaan dan penyelenggaraan perlindungan sosial.

Dengan demikian, pengaturan di Indonesia masih memperlihatkan fragmentasi antara hukum transportasi, hukum kemitraan, hukum ketenagakerjaan, dan hukum jaminan sosial (Albab & Innaka, n.d.). Regulasi yang ada telah memberikan dasar bagi penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi, tetapi belum secara komprehensif menjawab persoalan mengenai status pengemudi, transparansi algoritma, kepastian pendapatan, perlindungan terhadap penghentian akses secara sepihak, serta mekanisme penyelesaian perselisihan yang sesuai dengan karakter pekerjaan berbasis platform.

b. Pengaturan Transportasi Online dan Pekerja Gig di Malaysia

Malaysia menggunakan istilah e-hailing untuk menggambarkan layanan angkutan penumpang yang dipesan melalui aplikasi elektronik. Pengaturan terhadap layanan tersebut berada dalam kerangka hukum transportasi darat dan berada di bawah pengawasan pemerintah melalui Ministry of Transport serta Land Public Transport Agency atau APAD. Dari perspektif transportasi, penyelenggaraan layanan e-hailing di Malaysia diatur melalui Land Public Transport Act 2010 (Act 715) beserta peraturan pelaksananya. Pengaturan tersebut memberikan dasar hukum terhadap kegiatan penyediaan layanan transportasi melalui platform digital, termasuk persyaratan perizinan, standar kendaraan, persyaratan pengemudi, dan kewajiban penyedia layanan. Pengaturan transportasi tersebut menunjukkan bahwa Malaysia telah memberikan pengakuan secara lebih tegas terhadap e-hailing sebagai bagian dari sistem transportasi darat.

Perkembangan penting dalam perlindungan pekerja platform di Malaysia terjadi melalui pengesahan Gig Workers Act 2025 (Act 872). Undang-undang tersebut dibentuk untuk memberikan perlindungan terhadap hak pekerja gig, mengatur kewajiban entitas pemberi kontrak, serta membentuk kerangka pengaturan terhadap hubungan kerja berbasis platform. Act 872 merupakan bentuk pengakuan bahwa hubungan kerja berbasis aplikasi memiliki karakteristik yang berbeda dengan hubungan kerja konvensional dan memerlukan pengaturan khusus. (Uchiyama, 2022)

Dalam Gig Workers Act 2025, pekerja gig diposisikan sebagai subjek hukum yang memperoleh perlindungan berdasarkan hubungan kontraktual dengan contracting entity. Pengaturan tersebut tidak secara otomatis mengubah status seluruh pekerja gig menjadi pekerja atau karyawan berdasarkan hukum ketenagakerjaan umum (Uchiyama, 2022). Namun, undang-undang tersebut memberikan seperangkat hak dan perlindungan minimum yang secara khusus ditujukan kepada pekerja gig. Pengaturan tersebut mencakup kewajiban adanya hubungan kontraktual yang jelas, pengaturan mengenai pembayaran atas pekerjaan yang telah dilaksanakan, pembatasan terhadap pemotongan pembayaran yang tidak adil, serta kewajiban entitas pemberi kontrak untuk memenuhi tanggung jawab tertentu terhadap pekerja gig. Selain itu, Act 872 juga memberikan dasar bagi pembentukan mekanisme penyelesaian sengketa khusus yang dapat digunakan untuk menangani perselisihan antara pekerja gig dan entitas pemberi kontrak.

Pendekatan tersebut berbeda dengan Indonesia karena Malaysia tidak hanya mengatur aspek keselamatan dan penyelenggaraan layanan e-hailing, tetapi juga membentuk rezim khusus untuk mengatur hubungan antara pekerja gig dan perusahaan platform (Makhtar, Ghadas, et al., 2024). Pengaturan khusus tersebut memberikan kepastian mengenai kedudukan hukum pekerja gig tanpa harus memaksakan seluruh hubungan kerja berbasis platform ke dalam kategori hubungan kerja konvensional.

Malaysia juga mengembangkan perlindungan jaminan sosial melalui Self-Employment Social Security Scheme yang dikelola oleh Social Security Organisation atau PERKESO (Uchiyama, 2022). Skema tersebut mencakup kelompok pekerja mandiri, termasuk pengemudi e-hailing dan pekerja layanan pengantaran. Perlindungan tersebut ditujukan untuk memberikan manfaat apabila pekerja mengalami kecelakaan atau kehilangan kemampuan untuk bekerja akibat risiko yang berkaitan dengan aktivitas pekerjaan.

Meskipun demikian, pengaturan Malaysia tetap menghadapi sejumlah tantangan. Pengakuan terhadap pekerja gig belum secara otomatis menghapus persoalan ketimpangan kekuatan antara perusahaan platform dan pekerja (Teo, 2026). Persoalan mengenai transparansi algoritma, penentuan pendapatan, pengendalian digital, serta penghentian akses secara otomatis masih memerlukan pengawasan dan pengaturan pelaksanaan yang efektif. Oleh karena itu, keberadaan Gig Workers Act 2025 harus dipandang sebagai langkah penting dalam membangun perlindungan hukum, tetapi efektivitasnya tetap bergantung pada pelaksanaan, pengawasan, serta akses pekerja terhadap mekanisme penyelesaian sengketa.

c. Analisis Perbandingan

Perbandingan antara Indonesia dan Malaysia menunjukkan adanya perbedaan dalam pendekatan pengaturan (Lesmana & Samudra, 2025). Indonesia masih menggunakan pendekatan yang terfragmentasi dan berorientasi pada penyelenggaraan transportasi. Regulasi transportasi memberikan kewenangan kepada perusahaan aplikasi

untuk mengelola layanan, tetapi belum secara memadai mengatur perlindungan ekonomi dan sosial pengemudi. Sebaliknya, Malaysia telah mengembangkan pendekatan yang lebih terintegrasi dengan menghubungkan pengaturan transportasi e-hailing dan perlindungan khusus bagi pekerja gig.

Dalam konteks status hukum, Indonesia masih menempatkan pengemudi sebagai mitra berdasarkan perjanjian privat. Konsekuensinya, pemenuhan hak pengemudi sangat bergantung pada substansi perjanjian kemitraan dan kebijakan perusahaan aplikasi. Sementara itu, Malaysia memberikan pengakuan terhadap pekerja gig sebagai kategori hukum tersendiri (Makhtar, Ghadas, et al., 2024). Pengakuan tersebut memungkinkan pemberian perlindungan minimum tanpa harus mengubah seluruh pekerja gig menjadi pekerja dalam hubungan kerja konvensional.

Perbedaan lainnya terletak pada mekanisme perlindungan dan penyelesaian sengketa. Indonesia belum memiliki lembaga khusus yang menangani perselisihan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Perselisihan yang muncul masih dapat ditempatkan dalam berbagai jalur hukum, seperti mekanisme perdata, perlindungan konsumen, atau penyelesaian sengketa berdasarkan perjanjian kemitraan. Sebaliknya, Malaysia telah menyediakan kerangka penyelesaian sengketa yang secara khusus ditujukan bagi hubungan antara pekerja gig dan entitas pemberi kontrak.

Aspek	**Indonesia**	**Malaysia**
Dasar pengaturan	UU No. 22 Tahun 2009, Permenhub No. 12 Tahun 2019 dan UU No 20 Tahun 2008 tentang UMKM	Land Public Transport Act 2010 (Act 715)
Status pengemudi	Mitra berdasarkan perjanjian kemitraan	Pekerja gig dengan pengaturan hukum khusus
Dasar hubungan hukum	Perjanjian kemitraan dan kebijakan perusahaan aplikasi	Hubungan kontraktual berdasarkan Gig Workers Act 2025 (Act 872)
Perlindungan ketenagakerjaan	Belum diatur secara khusus	Terdapat perlindungan minimum khusus bagi pekerja gig
Karakter pengaturan	Sektoral dan terfragmentasi	Lebih khusus dan terintegrasi
Jaminan sosial	Pengemudi dapat mengikuti program sebagai pekerja mandiri	Perlindungan melalui skema PERKESO bagi pekerja mandiri dan pekerja gig
Transparansi algoritma	Belum diatur secara komprehensif	Mulai diarahkan melalui pengaturan pekerja gig, tetapi memerlukan pengaturan pelaksanaan
Penyelesaian sengketa	Belum terdapat forum khusus	Terdapat kerangka penyelesaian sengketa pekerja gig

Berdasarkan perbandingan tersebut, Malaysia dapat dijadikan sebagai salah satu model pengembangan regulasi bagi Indonesia (Lesmana & Samudra, 2025). Namun, pengadopsian model Malaysia tidak perlu dilakukan secara menyeluruh. Indonesia perlu menyesuaikan pengaturan dengan sistem hukum nasional dan karakteristik hubungan kemitraan yang berkembang dalam industri transportasi berbasis aplikasi. Pembentukan regulasi khusus mengenai pekerja platform di Indonesia setidaknya perlu memuat: pengakuan terhadap status hukum pengemudi; standar perlindungan pendapatan; kewajiban penyediaan jaminan sosial dan perlindungan kecelakaan kerja; transparansi sistem algoritma; hak untuk memperoleh alasan atas pemberian sanksi atau penghentian akses; mekanisme keberatan dan pemeriksaan oleh manusia; perlindungan terhadap pemutusan hubungan kemitraan secara sepihak; serta mekanisme penyelesaian perselisihan yang cepat, sederhana, dan terjangkau.

Dengan demikian, pembaruan hukum di Indonesia tidak cukup hanya dilakukan melalui penguatan regulasi transportasi (Albab & Innaka, n.d.). Pemerintah perlu

membentuk kerangka hukum khusus yang mampu menjembatani karakter hubungan kemitraan, perlindungan ketenagakerjaan, jaminan sosial, dan perkembangan teknologi digital. Pengaturan tersebut diperlukan agar fleksibilitas yang menjadi karakter utama ekonomi gig tidak berkembang menjadi dasar untuk mengurangi perlindungan hukum dan memindahkan seluruh risiko ekonomi kepada pengemudi.

PEMBAHASAN

Penelitian ini menemukan bahwa hubungan kemitraan antara pengemudi transportasi online dan perusahaan penyedia aplikasi di Indonesia belum mencerminkan prinsip kesetaraan yang menjadi dasar konsep kemitraan itu sendiri. Dominasi perusahaan dalam pembentukan kontrak, pengendalian melalui algoritma, dan ketimpangan akses data menunjukkan karakter subordinasi digital yang tidak sejalan dengan definisi kemitraan dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 (N. Izzati & Sesunan, 2022; Subekti, 2010). Temuan ini penting bagi pembaca dan bidang kajian hukum ketenagakerjaan digital karena memperlihatkan kesenjangan antara nomenklatur hukum dan realitas hubungan kerja berbasis platform yang selama ini luput dari kerangka regulasi transportasi konvensional.

Temuan penelitian ini sejalan dengan sejumlah kajian terdahulu mengenai celah hukum pekerja gig. Rahman (2024) menegaskan kontrak digital platform bersifat standar tanpa ruang negosiasi bagi pekerja sebagaimana ditemukan dalam praktik click wrap agreement pada perjanjian kemitraan Gojek. Setiawan (2025) mengusulkan rebuttable presumption of employment untuk membalikkan beban pembuktian kepada platform yang relevan dengan temuan dominasi perusahaan dalam penelitian ini. Sofiani (2026) dan Abdullah (2024) turut menunjukkan ketidakpastian hukum dan ketidakadilan struktural akibat absennya definisi hukum yang jelas mengenai status pekerja gig baik di Indonesia maupun Malaysia. Silaban (2023) mengusulkan klasifikasi pekerja kasual sesuai kategori Badan Pusat Statistik sebagai alternatif penyelesaian kekosongan hukum. Sementara itu Makhtar (2024) dan Lesmana dan Samudra (2025) memperlihatkan Malaysia telah lebih dahulu membentuk kategori hukum tersendiri bagi pekerja gig melalui Gig Workers Act 2025 yang memberikan kepastian status tanpa mengubah seluruh pekerja gig menjadi pekerja konvensional. Teo (2026) mencatat pengakuan hukum tersebut belum sepenuhnya menghapus ketimpangan kekuatan antara platform dan pekerja.

Kesamaan temuan antara penelitian ini dengan kajian Izzati dan Sesunan (2022) serta Santoso (2023) terletak pada karakter fragmentasi regulasi dan penggunaan istilah kemitraan sebagai instrumen menghindari kewajiban ketenagakerjaan. Kesamaan ini muncul karena kedua kajian sama sama menggunakan pendekatan normatif terhadap objek hukum yang serupa yaitu perjanjian kemitraan transportasi online di Indonesia. Perbedaan ditemukan pada perbandingan dengan Malaysia karena penelitian terdahulu banyak berfokus pada konteks tunggal Indonesia sedangkan penelitian ini memasukkan data primer berupa wawancara pengemudi lembaga terkait dan akademisi (Soekanto & Mamudji, 2015). Perbedaan konteks kelembagaan turut memengaruhi hasil karena Malaysia memiliki Land Public Transport Act 2010 yang lebih dahulu mengakomodasi layanan e-hailing sebagai bagian sistem transportasi darat sehingga pembentukan Gig Workers Act 2025 dapat berjalan di atas kerangka yang sudah mapan.

Kebaruan penelitian ini terletak pada pemetaan persoalan hukum secara berlapis mulai dari ketidakseimbangan kedudukan para pihak pengendalian algoritma keterbatasan akses data hingga kekosongan forum penyelesaian sengketa yang dianalisis melalui perbandingan langsung dengan kerangka hukum Malaysia yang telah memiliki undang undang khusus pekerja gig. Kajian terdahulu umumnya membahas persoalan tersebut secara terpisah atau hanya pada level konseptual tanpa menautkannya dengan model komparatif yang operasional (Hsieh et al., 2023; Nastiti et al., 2023). Penelitian ini memberikan kontribusi berupa usulan elemen minimum regulasi pekerja platform di Indonesia yang mencakup pengakuan status hukum standar perlindungan pendapatan transparansi algoritma dan mekanisme keberatan yang dapat diuji secara operasional dan bukan sekadar rekomendasi normatif umum.

Implikasi akademis dari penelitian ini adalah perlunya pengembangan kerangka hukum ketenagakerjaan yang mampu mengakomodasi kategori pekerja platform di luar dikotomi pekerja dan mitra sebagaimana telah dirintis Malaysia melalui Act 872. Implikasi praktis dan kebijakan mengarah pada urgensi penyusunan regulasi khusus pekerja platform dalam RUU Transportasi Online yang tengah dibahas Komisi V DPR RI agar memuat jaminan sosial wajib transparansi algoritma dan forum penyelesaian sengketa yang terjangkau. Penelitian lanjutan disarankan

menguji efektivitas pelaksanaan Gig Workers Act 2025 di lapangan sebagai bahan evaluasi sebelum diadopsi secara selektif ke dalam sistem hukum Indonesia.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis perbandingan antara Indonesia dan Malaysia, dapat disimpulkan bahwa pengaturan hubungan antara perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi transportasi online di Indonesia belum mampu memberikan kepastian serta perlindungan hukum yang memadai. Penggunaan konstruksi kemitraan sebagai dasar hubungan hukum pada praktiknya belum sepenuhnya mencerminkan prinsip kesetaraan, saling membutuhkan, saling memperkuat, dan saling menguntungkan. Ketimpangan tersebut terlihat dari dominasi perusahaan dalam penyusunan perjanjian baku, terbatasnya ruang negosiasi bagi pengemudi, penerapan pengendalian berbasis algoritma, serta penguasaan data dan informasi yang terkonsentrasi pada perusahaan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa hubungan kemitraan dalam ekonomi digital tidak dapat dinilai semata-mata berdasarkan nomenklatur kontraktual, melainkan harus dianalisis berdasarkan realitas hubungan para pihak, termasuk adanya unsur pengendalian, ketergantungan ekonomi, pengawasan, pemberian insentif, dan penerapan sanksi melalui sistem digital.

Permasalahan tersebut semakin diperkuat oleh karakter pengaturan hukum di Indonesia yang masih bersifat sektoral dan terfragmentasi. Regulasi yang berlaku lebih berorientasi pada penyelenggaraan layanan transportasi dan belum secara komprehensif mengatur kedudukan hukum pengemudi, batas kewenangan perusahaan platform, transparansi algoritma, perlindungan pendapatan, jaminan sosial, maupun mekanisme keberatan terhadap pembatasan dan penghentian akses secara sepihak. Akibatnya, pengemudi berada dalam situasi yang rentan karena menanggung berbagai risiko ekonomi dan sosial tanpa memperoleh perlindungan yang sebanding. Dalam konteks ini, fleksibilitas yang menjadi karakter utama gig economy berpotensi berubah menjadi mekanisme pemindahan risiko dari perusahaan kepada pengemudi apabila tidak disertai dengan standar perlindungan minimum yang bersifat mengikat.

Perbandingan dengan Malaysia memperlihatkan bahwa pembentukan pengaturan khusus bagi pekerja gig dapat menjadi alternatif untuk mengatasi keterbatasan pendekatan hukum konvensional. Melalui Gig Workers Act 2025 (Act 872), Malaysia memberikan pengakuan terhadap pekerja gig sebagai kategori hukum tersendiri tanpa harus secara otomatis mengklasifikasikan seluruh pekerja platform sebagai pekerja dalam hubungan kerja konvensional. Pendekatan tersebut memungkinkan fleksibilitas ekonomi digital tetap dipertahankan, sekaligus memberikan dasar bagi pemenuhan perlindungan minimum, kepastian hubungan kontraktual, pengaturan pembayaran, pembatasan pemotongan yang tidak adil, serta penyelesaian perselisihan yang lebih sesuai dengan karakter hubungan kerja berbasis platform. Meskipun demikian, model Malaysia tetap memerlukan pengawasan dan pengaturan pelaksanaan yang efektif, terutama terkait transparansi algoritma, pengendalian digital, dan penghentian akses terhadap platform.

Pembaruan hukum di Indonesia perlu diarahkan pada pembentukan kerangka pengaturan khusus mengenai pekerja platform atau pekerja gig yang mampu menjembatani karakter hubungan kemitraan, perlindungan ketenagakerjaan, jaminan sosial, dan perkembangan teknologi digital. Pengaturan tersebut tidak harus menghapus seluruh bentuk kemitraan ataupun memaksakan pengemudi ke dalam kategori hubungan kerja konvensional. Namun, negara perlu menetapkan standar perlindungan minimum yang menjamin pengakuan atas kedudukan hukum pengemudi, perlindungan pendapatan yang layak, jaminan sosial dan perlindungan terhadap risiko kerja, transparansi dan akuntabilitas algoritma, hak untuk memperoleh penjelasan atas pemberian sanksi, mekanisme keberatan yang melibatkan pemeriksaan oleh manusia, perlindungan terhadap penghentian kemitraan secara sepihak, serta penyelesaian perselisihan yang cepat, sederhana, dan terjangkau.

Dengan demikian, arah pembentukan hukum perlindungan pekerja gig di Indonesia seharusnya tidak lagi bertumpu hanya pada dikotomi antara pekerja dan mitra, melainkan pada pengakuan terhadap karakter khusus hubungan kerja berbasis platform serta tingkat ketergantungan dan pengendalian yang muncul di dalamnya. Regulasi yang adaptif diperlukan untuk menjaga keseimbangan antara inovasi, fleksibilitas usaha, dan perlindungan hak pengemudi. Melalui pendekatan tersebut, perkembangan ekonomi digital tidak hanya menghasilkan efisiensi dan pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dapat mewujudkan keadilan, kepastian hukum, dan pembagian risiko yang lebih proporsional antara perusahaan platform dan pekerja gig.

REFERENCES

Abdullah, N., Ismail, M. M., Murad, M. S. H., Jusoff, K., Kurniawan, F., & Salah, M. (2024). Critical Insights into Gig Economy: A Peninsular Malaysia Case Study. *Jambe Law Journal*. https://doi.org/10.22437/home.v7i2.460

Agusmidah, Shalihah, F., & Aka, M. (2026). Reconfiguring Indonesia's Labor Law Framework to Address Protection Gaps in the Gig Economy Era Following the Constitutional Court's Decision. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*. https://doi.org/10.29303/ius.v14i1.1756

Albab, S. H. S. U. (2023). Legal Protection of Gig Workers in Indonesia: Reviewing Legal Justice, Certainty, and Expediency. *JILI (Journal of Interdisciplinary Law and Legal Issues)*, *1*(1).

Albab, S. H. S. U., & Innaka, A. (n.d.). *Ius Constituendum Regulations Online Transportation Partnership Relations in Realizing Legal Certainty in Indonesia*. http://etd.repository.ugm.ac.id/

BPK. (n.d.). *https://peraturan.bpk.go.id/Details/39653/uu-no-20-tahun-2008*.

Dion Eko Prihandono, & Efendy, R. (2024). Analysis of the Influence of Organizational Culture on Employee Job Satisfaction in Multinational Companies. *Smart International Management Journal*, *1*(3), 7–13. https://doi.org/10.70076/simj.v1i3.39

Giang, N. (2026). Governing Platform Work in the Digital Economy: Comparative Policy Models in Southeast Asia and Pathways to Inclusive Labour Protection. *Economies*. https://doi.org/10.3390/economies14060214

Hsieh, J., Adisa, O., Bafna, S., & Zhu, H. (2023). Designing Individualized Policy and Technology Interventions to Improve Gig Work Conditions. In *Proceedings of the 2nd Annual Meeting of the Symposium on Human-Computer Interaction for Work* (pp. 1–9). ACM. https://doi.org/10.1145/3596671.3598576

Indra, & Nawangsari, S. A. (2025). Legal Protection for Gig Economy Workers from the Perspective of Labor Law in Indonesia. *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum Dan Sosial*. https://doi.org/10.51903/hakim.v3i1.2289

Istanto, S. (2007). *Penelitian Hukum*. CV Ganda.

Izzati, N. R., Yuana, S. C., & Adha, I. A. F. (2025). *Narik Tiap Hari, Hak Perlu Dihargai: Rekomendasi untuk RUU Pekerja Platform Indonesia*. INDEF. https://indef.or.id/publikasi/narik-tiap-hari-hak-perlu-dihargai-rekomendasi-untuk-ruu-pekerja-platform-indonesia/

Izzati, N., & Sesunan, M. M. G. (2022). 'Misclassified Partnership' and the Impact of Legal Loophole on Workers. *BESTUUR*. https://doi.org/10.20961/bestuur.v10i1.62066

Kunarti, S., Hidayah, N., Hariyanto, H., & Ulum, M. B. (2024). The Legal Politics of Outsourcing and Its Implication for the Protection of Workers in Indonesia. *Sriwijaya Law Review*. https://doi.org/10.28946/slrev.vol8.iss1.2750.pp1-19

Lesmana, S. J. (2025). Legal Protection of Gig Economy Workers: A Comparative Study in Indonesia, Malaysia, and Singapore. *SASI*.

Lesmana, S. J., & Samudra, M. M. (2025). Legal Protection of Gig Economy Workers: A Comparative Study in Indonesia, Malaysia, and Singapore. *SASI*, *31*(3), 201. https://doi.org/10.47268/sasi.v31i3.3006

Makhtar, M., Abd Ghadas, Z. A., & Haque, M. (2024). Exploring Legal Protections for Platform Workers in Malaysia: A Human Rights-Based Perspective. *Padjadjaran Jurnal Ilmu Hukum*, *11*(2), 185–207. https://doi.org/10.22304/pjih.v11n2.a2

Makhtar, M., Ghadas, Z., & Haque, M. (2024). Exploring Legal Protections for Platform Workers in Malaysia: A Human Rights-Based Perspective. *PADJADJARAN Jurnal Ilmu Hukum (Journal of Law)*, *11*(2), 185–207. https://doi.org/10.22304/pjih.v11n2.a2

Nastiti, A. D. (2021). Dijamin Regulasi, Dikontrol Aplikasi: Keterbatasan Kebijakan Transportasi dalam Melindungi Kerja Pengemudi Gig. In Y. T. Kaban, A. Hernawan, & A. Novianto (Eds.), *Menyoal Kerja Layak dan Adil dalam Ekonomi Gig di Indonesia*. IGPA Press.

Nastiti, Batubara, M., & Syarvina, W. (2023). The Influence of Islamic Corporate Governance and Islamic Corporate Social Responsibility on Reputation with Company Performance as a Variable Moderating (at Commercial Banks Sharia 2017-2021). *PKM-P*. https://doi.org/10.32832/jurma.v7i2.2112

Office, I. L. (2022). *World Employment and Social Outlook: Trends 2022*. International Labour Organisation (ILO).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat, (2019).

Perjanjian Kemitraan PT Goto Gojek Tokopedia Tbk dan Pengemudi Ojek Online. (n.d.).
Ponce del Castillo, A., & Naranjo, D. (2022). Regulating Algorithmic Management: An Assessment of the European Commission's Draft Directive on Improving Working Conditions in Platform Work. In *Research Paper – Policy Brief No. 8*. ETUI. https://doi.org/10.2139/ssrn.4243530
Rahman, R. A., Hajdú, J., & Nathanael, V. (2024). Digital Labour Platformer's Legal Status and Decent Working Conditions: European Union and Indonesian Perspective. *Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum Dan Konstitusi*. https://doi.org/10.24090/volksgeist.v7i1.10366
Undang Undang No 13 tentang Peraturan Tindak Pidana Korupsi, (2001).
RI, T. J. D. P. R. (2025). *Regulasi Transportasi Online, Driver Ojol Bakal Dapat Perlindungan Sosial dan Kejelasan Status*. https://jdih.dpr.go.id/berita/detail/id/60795/t/Regulasi+Transportasi+Online%2C+Drivel+Ojol+Bakal+Dapat+Perlindungan+Sosial+dan+Kejelasan+Status
Salim, H. S. (2004). *Teori & Teknik Penyusunan Kontrak II*. Sinar Grafika.
Samad, K. A., Rahman, N. H. A., Ismail, S., & Marmaya, N. (2023). Is the well-being of gig workers in Malaysia better? The reality of pain and gain. *International Review of Applied Economics*, *37*, 518–531. https://doi.org/10.1080/02692171.2023.2240243
Santoso, B., Hitaningtyas, R. D. P., & Nugroho, S. S. P. (2023). Karakteristik Hubungan Hukum antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi. *Masalah-Masalah Hukum*, *52*(2), 174–186. https://doi.org/10.14710/mmh.52.2.2023.174-186
Santoso, S., Hidayat, T., & Pariyanto, P. (2023). Assessment of the Implementation of the Religious Character Strengthening Programe. *Jurnal Penelitian Pendidikan IPA*. https://doi.org/10.29303/jppipa.v9i4.3404
Saputra, A. F. (2022). Partnership Consultation: An Alternative Solution to the Nonexistent Collective Bargaining Right in the Indonesian Ride Hailing Gig Economy Sector. *Jurnal Yuridika*, *37*(1).
Setiawan, A. H., Sunandar, F. N., Juaeni, A., & Triestanto, J. (2025). Analysis of Digital Employment Contracts on Gig Economy Platforms: Between Flexibility and Exploitation. *International Journal of Law, Crime and Justice*. https://doi.org/10.62951/ijlcj.v2i3.723
Silaban, R., Ghafur, H. S., Widiawaty, D., & Basir, B. (2023). Eliminating the Gap of Labor and Social Protection for the Workers of Platform-Based Transportation. *Yustisia Jurnal Hukum*. https://doi.org/10.20961/yustisia.v12i2.69344
Silaban, S., Aadilah, H., & Matondang, K. (2023). Influence of Rupiah Exchange Rate on Indonesia's Economic Growth: Literature Study. *Journal of Business Management and Economic Development*, *1*(02), 123–131. https://doi.org/10.59653/jbmed.v1i02.48
Soekanto, S., & Mamudji, S. (2015). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Rajawali Pers.
Sofiani, T., Flambonita, S., Luluardi, Y. D., & Karim, R. (2026). Legal Uncertainty and Structural Injustice of Platform Workers: Reasserting the State's Responsibility in Legal Protection. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*. https://doi.org/10.29303/ius.v14i1.1872
Subekti. (2010). *Hukum Perjanjian*. Intermasa.
Suhartini, E., Zaini, M. F., Widjojanto, B., & Yumarni, A. (2023). Indonesian Migrant Workers After Job Creation Law: A Challenging Problem for Protection Welfare. *BESTUUR*. https://doi.org/10.20961/bestuur.v11i2.78442
Susanti, R. (2025). *Ojol Demo Berulang Kali, Ada Apa?* https://www.kompas.com/sumatera-utara/read/2025/03/02/081300688/ojol-demo-berulang-kali-ada-apa-?page=all
Teo, I. E. T. R. (2026). Regulating Algorithmic Management on Digital Labour Platforms: A Comparative Study of Malaysia and the United Kingdom. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*.
Uchiyama, Y. (2022). Gig Workers, Social Protection and Labour Market Inequality. *Jurnal Ekonomi Malaysia*, *56*(3), 165–184.
Uchiyama, Y. (2026). Reframing platform labour governance in ASEAN: lessons from the EU Platform Work Directive. *Labour and Industry*. https://doi.org/10.1080/10301763.2026.2660023
Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, (2003).
Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, (2008).