



---

**PELAKSANAAN HAK JAMINAN KESEHATAN PENGEMUDI  
TRANSPORTASI DARING DI KEDIRI PADA MASA PANDEMI  
CORONA VIRUS DISEASE 2019**

**Siciliya Mardian Yoel.<sup>1</sup>**

Fakultas Hukum Universitas Islam Kediri

Jalan Sersan Suharmaji Nomor 38, Kota Kediri, Indonesia

Email: siciliya@uniska-kediri.ac.id

**ABSTRACT**

*This study examines the implementation of the health insurance of online transportation drivers in Kediri during the Corona Virus Disease pandemic 2019. this study aims to determine the form of protection for health insurance rights for online transportation drivers. This study uses empirical legal research. Based on the research results in July - September 2020 in Kediri, daring transportation drivers do not get health insurance rights like workers in general. Some online transportation drivers then choose to register for a health insurance program from the government, namely BPJS in the Independent Workers scheme or the Non-Wage Recipient scheme. The responsibility to provide health insurance rights rests with the government and the daring transportation drivers. As the party who benefits from the work done by the online transportation driver, the owner of the ride-sharing application will not burden by this responsibility.*

**Keywords:** Health Insurance. Daring Transportation Driver. Pandemic Covid-19

**ABSTRAK**

Penelitian ini mengkaji tentang pelaksanaan hak jaminan kesehatan pengemudi transportasi daring di Kediri pada masa pandemi *Corona Virus Disease* 2019. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk perlindungan atas hak jaminan kesehatan untuk pengemudi transportasi daring. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada periode Juli - September 2020 di Kediri, menunjukkan bahwa karena pola hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi ride sharing bukanlah sepenuhnya hubungan kerja, mereka tidak mendapatkan hak jaminan kesehatan seperti pekerja pada umumnya. Sebagian pengemudi transportasi daring kemudian memilih mendaftar program jaminan kesehatan dari pemerintah yakni BPJS dalam skema Pekerja Mandiri atau skema Bukan Penerima Upah. Hal ini tentu saja tidak ideal karena tanggung jawab untuk memberikan hak atas jaminan kesehatan ada pada pemerintah dan pengemudi transportasi daring itu sendiri. Pemilik aplikasi ride sharing sebagai pihak yang juga mendapat keuntungan dari pekerjaan yang dilakukan oleh pengemudi transportasi daring tidak dibebani oleh tanggung jawab ini.

**Kata kunci:** Hak Jaminan Kesehatan. Pengemudi transportasi daring. Pandemi Covid-19

---

<sup>1</sup> **Submission:** 1 Desember 2021 | **Review-1:** 21 Januari 2022 | **Copyediting:** 28 Januari 2022 | **Production:** 1 Februari 2022

## 1. Pendahuluan

Pekerjaan-pekerjaan kontrak jangka pendek berbasis teknologi dewasa ini telah menjadi alternatif pilihan bagi tenaga kerja. *Gig economy* adalah sebutan yang diberikan untuk pekerjaan dalam bidang ini.<sup>2</sup> Istilah *gig* berarti “proyek” atau “kontrak sementara”, istilah ini biasanya digunakan untuk pekerjaan tidak tetap di industri hiburan. Karena lambat laun semakin banyak jenis pekerjaan dengan menggunakan kontrak sementara atau *freelance*, hal ini membuat *gig economy* menjadi istilah baru untuk menyebut pekerjaan tidak tetap semacam ini. Pekerja di *gig economy* biasa disebut dengan *gig workers*, pekerja kontrak independent. Contohnya adalah *desainer website*, *copywriter*, serta pengemudi ojek daring.

Orang-orang yang bekerja dibidang ini tidak bisa dikategorikan sebagai pekerja dalam pengertian peraturan perundang-undangan karena beberapa unsur dalam hubungan kerja secara konvensional tidak terpenuhi terutama pada unsur pekerjaan yang diberikan dan pengupahannya.<sup>3</sup> Hal lain yang menyebabkan mereka tidak dapat digolongkan sebagai pekerja dalam pengertian Undang-Undang, karena mereka bekerja di bawah kontrak dengan waktu yang pendek atau mengerjakan proyek secara mandiri.<sup>4</sup>

Meluasnya gejala *gig economy* tidaklah mengejutkan. Modernisasi telekomunikasi yang semakin berkembang dan pemanfaatan sumber daya bersama (*crowd sourcing*) membuat beberapa kegiatan perekonomian tidak membutuhkan pekerja tetap yang banyak.<sup>5</sup> Perusahaan-perusahaan tersebut sebagai gantinya lebih memilih mempekerjakan pekerja lepas atau kontrak untuk kegiatan produksi mereka. Disadari atau tidak, hukum ketenagakerjaan di Indonesia belum mengakomodir hubungan industrial semacam ini.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Nikos Koutsimpogiorgos et al., “Conceptualizing the Gig Economy and Its Regulatory Problems,” *Policy and Internet* 12, no. 4 (2020): 525–45, <https://doi.org/10.1002/poi3.237>.

<sup>3</sup> Ruth Berins Collier, V B Dubal, and Christopher Carter, “Labor Platforms and Gig Work : The Failure to Regulate,” no. 106 (2017).

<sup>4</sup> Andrew Stewart and Jim Stanford, “Regulating Work in the Gig Economy: What Are the Options?,” 2017, <https://doi.org/10.1177/1035304617722461>.

<sup>5</sup> Collier, Dubal, and Carter, “Labor Platforms and Gig Work : The Failure to Regulate.”

<sup>6</sup> Diadjeng Famelia Soerjadi, “Pelindungan Hukum Ketenagakerjaan Terhadap Gig Worker Di Event Organizer Daerah Khusus Ibukota (Dki) Jakarta Selatan Pada Era Revolusi Industri 4.0,”

Untuk beberapa jenis pekerjaan yang membutuhkan keterampilan secara profesional, *gig economy* menawarkan keleluasaan dalam hal waktu dan tempat kerja dengan penghasilan yang lebih menggiurkan. Contohnya adalah konsultan pada berbagai bidang, desainer grafis, programmer, mereka dapat mematok sendiri berapa besaran upah atau tarif yang dikenakan atas keterampilan profesional mereka. Namun, kondisi berbeda dialami oleh pekerja yang tidak membutuhkan keterampilan profesional. Misalnya pengemudi transportasi daring, pekerjaan semacam ini tidak memiliki jenjang karir, pertumbuhan keterampilan, atau memberikan keamanan finansial.<sup>7</sup> Pekerja di *gig economy* jenis ini menjadi rentan mengalami eksploitasi oleh perusahaan atau penyedia layanan kerja.<sup>8</sup>

Keberadaan pengemudi transportasi daring menjadi suatu hal yang lumrah akhir-akhir ini. Bentuk bisnis jasa transportasi daring atau istilah lainnya adalah *ride-sharing* adalah konsep pembaruan yang menggabungkan kerjasama antara perusahaan penyedia aplikasi layanan angkutan dengan individu pemilik kendaraan dalam bentuk kemitraan. Perusahaan aplikasi menyediakan layanan digital yang mempertemukan calon penumpang yang membutuhkan jasa transportasi dengan pemilik kendaraan.<sup>9</sup> Industri *ride-sharing* pada era globalisasi adalah wujud pergeseran pola *owning resources* (kepemilikan pribadi) ke arah *sharing resources* (kepemilikan bersama) yang memungkinkan satu pihak dalam suatu komunitas untuk berkoordinasi sehingga dapat memperoleh, atau berbagi akses pihak pada lain.<sup>10</sup>

---

*JOURNAL of LEGAL RESEARCH* 3, no. 2 (2021): 383–402, <https://doi.org/10.15408/jlr.v3i2.20322>.

<sup>7</sup> Ahmad Zaenudin, “Wahai Uber, Grab, Dan Gojek, Pengemudi Adalah Karyawan, Bukan Mitra,” 2019.

<sup>8</sup> Abdul Hadi, “Mengenal ‘Gig Economy’: Dunia Kerja Baru Yang Rentan Eksploitasi,” 2020.

<sup>9</sup> Rahandy Rizki Prananda and Zil Aidi, “Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online,” *Law, Development and Justice Review* 2, no. 2 (2019): 135–62, <https://doi.org/10.14710/ldjr.v2i2.6139>.

<sup>10</sup> Prananda and Aidi.

Pada akhir tahun 2019 ditandai dengan munculnya *Corona Virus Disease* 2019 (selanjutnya disebut Covid-19), yakni sejenis penyakit saluran pernapasan yang ditemukan pertama kali di Kota Wuhan, RRC pada 31 Desember 2019.<sup>11</sup> Penyakit ini menjadi isu kesehatan global dan kemudian oleh *Worlds Health Organization* (selanjutnya disebut WHO) dinyatakan sebagai pandemi.<sup>12</sup> Social distancing atau pembatasan sosial adalah salah satu strategi kebijakan dalam penanganan pandemi Covid-19 yang diterapkan hamper di seluruh dunia. Menyusul negara lain, pada Maret 2020, Pemerintah Indonesia juga menetapkan kebijakan social distancing, yang dikenal dengan istilah Pembatasan Sosial Berskala Besar (selanjutnya disebut PSBB).<sup>13</sup> Kebijakan ini mewajibkan masyarakat menghentikan sementara bermacam aktivitas di ruang publik, dan mendorong mereka untuk melakukan kegiatan tersebut dari jarak jauh, atau dari rumah masing-masing.<sup>14</sup>

Namun, tidak semua orang bisa bekerja dengan aman dari rumah, salah satunya adalah pengemudi transportasi daring. Mereka tidak bisa begitu saja bekerja dari rumah, pekerjaan mereka mengharuskan untuk melakukan perjalanan ke beberapa lokasi sepanjang hari, dimana mereka berhubungan dekat dengan sejumlah besar orang. Tidak jarang mereka juga melakukan kontak dekat dengan banyak pelanggan, sehingga potensi pengemudi transportasi daring terpapar virus tersebut menjadi lebih besar. Pandemi ini membuat kondisi pengemudi transportasi daring berada dalam kondisi yang sulit dan dihadapkan pada dua pilihan, tetap bekerja dengan resiko terpapar Covid-19, atau berhenti bekerja dengan resiko tidak memiliki penghasilan.

Dalam situasi pandemi seperti diatas perlindungan atas hak kesehatan bagi pekerja seharusnya menjadi prioritas utama bagi pengusaha. Namun faktanya, pemilik aplikasi *ride-sharing* dengan dalih bahwa hubungan hukum antara mereka dan pengemudi transportasi daring adalah sebagai mitra, tidak menawarkan perlindungan kesehatan seperti layaknya pengusaha. Di sisi lain,

---

<sup>11</sup> *World Health Organization*, "WHO Timeline - COVID-19," *Who*, 2020.

<sup>12</sup> *World Health Organization*.

<sup>13</sup> Ellena Ekaraahendy et al., "Mengubur Pundi Di Tengah Pandemi," 2020.

<sup>14</sup> Ekaraahendy et al.

pengemudi transportasi daring juga cenderung tidak memiliki asuransi dibidang kesehatan disebabkan pekerjaan ini biasanya memiliki upah yang rendah, sehingga memiliki asuransi bukanlah prioritas. Pengemudi transportasi daring juga cenderung sangat rentan secara finansial, sehingga untuk berobat ke dokter pun juga menjadi sebuah beban tersendiri. Para pengemudi transportasi daring ini juga tidak memiliki hak cuti yang dibayar, sehingga sangat kecil kemungkinannya untuk mereka mengambil cuti saat sakit.

Salah satu pasal dalam konstitusi negara Indonesia yakni Undang-Undang Dasar 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) yang mengatur tentang kesejahteraan umum adalah pasal 28H ayat (1) yang menyatakan bahwa setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Jika dikaitkan dengan hak jaminan kesehatan, maka negara seharusnya melindungi dan menjamin pelaksanaan jaminan kesehatan bagi seluruh warganya, termasuk pengemudi transportasi daring yang pada masa pandemi ini termasuk golongan rentan.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam artikel ini adalah bagaimana hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi *ride-sharing* dan kaitannya dengan hak jaminan kesehatan, serta bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum atas hak jaminan kesehatan pengemudi transportasi daring di Kota Kediri.

Penelitian yang membahas tentang hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dengan pemilik aplikasi *ride-sharing* secara umum cukup banyak telah dilakukan oleh peneliti terdahulu, seperti Willy Farianto dalam bukunya Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan dan Keagenan pada tahun 2019. Penelitian yang dilakukan Willy Farianto menekankan pada pola hubungan hukum antara pekerja dan pemberi kerja di Indonesia yang salah satunya membahas tentang kemitraan pengemudi transportasi daring dengan pemilik aplikasi *ride-sharing*.

Kebaruan dari penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini penulis membahas tentang akibat hukum yang timbul dari hubungan kemitraan ini, terutama terkait dengan pemberian hak jaminan kesehatan kepada pengemudi transportasi daring.<sup>15</sup>

Literatur selanjutnya yang membahas isu hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dengan pemilik aplikasi *ride-sharing* adalah penelitian yang dilakukan oleh Rahandy Rizki Prananda dan Zil Aidi yang berjudul Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online pada tahun 2019. Penelitian ini membahas hubungan kemitraan antara pengemudi dan penyedia aplikasi online, sedangkan kebaruan yang terdapat dalam penelitian yang dilakukan terletak pada bagaimana aspek pemberian hak jaminan kesehatan pengemudi transportasi daring dalam perjanjian kemitraan tersebut.<sup>16</sup>

Penelitian ketiga yang digunakan sebagai literatur adalah karya Mikho Ardinata yang berjudul Tanggung Jawab Negara Terhadap Jaminan Kesehatan Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (HAM), dalam penelitian ini dibahas tentang Jaminan Kesehatan sebagai tanggung jawab negara terhadap warganya. Adapun letak kebaruan dalam penelitian ini jika dibandingkan dengan penelitian tersebut terletak pada mekanisme pelaksanaan hak jaminan kesehatan kepada pengemudi transportasi daring.<sup>17</sup>

## 2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris, yang berfungsi untuk melihat hukum dalam arti yang sebenarnya dan mengkaji bagaimana hukum bekerja dalam masyarakat. Penelitian ini mendeskripsikan

---

<sup>15</sup> Willy Farianto, *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja Dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan Dan Keagenan* (Jakarta: Sinar Grafika, 2019).

<sup>16</sup> Rahandy Rizki Prananda and Zil Aidi, "Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online," *Law, Development & Justice Review*, 2, no. 2 (2019). Hlm. 135

<sup>17</sup> Mikho Ardinata, "Tanggung Jawab Negara Terhadap Jaminan Kesehatan Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (HAM)," *Jurnal HAM* 11, no. 2 (2020). Hlm. 319

bagaimana kedudukan hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi *ride-sharing* dan pengaruhnya terhadap jaminan kesehatan yang diterima oleh pengemudi transportasi daring. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sosiologi hukum yang akan mendeskripsikan pelaksanaan hak jaminan kesehatan bagi pengemudi transportasi daring di wilayah Kediri, Jawa Timur.

Data yang akan dipakai dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan menyebarkan kuesioner dan wawancara dengan informan. serta data sekunder diperoleh dari studi pustaka yang berupa peraturan perundang-undangan, buku perpustakaan dan dokumen lainnya. Adapaun peraturan perundang-undangan yang akan dikaji sebagai data sekunder dalam penelitian ini adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS).

### **3. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

#### **3.1. Hubungan Hukum antara Pengemudi Transportasi Daring dan Pemilik Aplikasi *Ride-sharing* dan kaitannya dengan Hak Jaminan Kesehatan**

Keberadaan pengemudi transportasi daring menjadi suatu hal yang lumrah akhir-akhir ini. Pola bisnis jasa transportasi daring yang dapat disebut juga sebagai *ride-sharing* adalah konsep inovasi yang menggabungkan kerjasama kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi layanan transportasi daring dengan individu pemilik kendaraan. Dalam kemitraan ini perusahaan aplikasi menyediakan layanan digital untuk mempertemukan calon penumpang yang membutuhkan jasa transportasi dengan pemilik kendaraan.<sup>18</sup> Industri *ride-sharing* pada era globalisasi ini adalah salah satu bentuk pergeseran pola *owning resources*

---

<sup>18</sup> Prananda and Aidi, "Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online," 2019.

(kepemilikan pribadi) menjadi *sharing resources* (kepemilikan bersama) yang memungkinkan pihak-pihak dalam suatu komunitas untuk saling berkoordinasi sehingga dapat saling memberi, mendapatkan, atau berbagi akses.<sup>19</sup>

Hubungan kemitraan memiliki pengertian berbeda dengan hubungan kerja. Kedudukan sebagai mitra kerja antara pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi *ride-sharing* muncul dari adanya hubungan kemitraan. Pengertian kemitraan sendiri dapat ditemui dalam Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah yakni kemitraan adalah sebuah bentuk kerjasama dalam usaha yang saling terkait, baik secara langsung maupun tidak langsung. Prinsip yang mendasarinya adalah saling memerlukan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah dengan usaha besar. Sehingga dalam pengertian ini, dapat dianggap bahwa pengemudi transportasi daring adalah pelaku usaha mikro, kecil dan menengahnya, sedangkan pemilik aplikasi *ride-sharing* sebagai pengusaha besar.

Hubungan kemitraan ini tentu saja berbeda dengan hubungan kerja. Hubungan kerja menurut Imam Soepomo adalah suatu hubungan antara seorang pekerja dan seorang pemberi kerja sehingga dalam pengertian ini tidak dimungkin seorang pekerja memiliki hubungan kerja dengan lebih dari satu pemberi kerja.<sup>20</sup> Sedangkan Asri Wijayanti berpendapat bahwa yang dimaksud dengan hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dan pekerja yang berdasarkan perjanjian kerja.<sup>21</sup> Perjanjian kerja inilah yang kemudian menjadi dasar terciptanya sebuah Hubungan Kerja.

---

<sup>19</sup> Prananda and Aidi.

<sup>20</sup> Imam Soepomo dalam Farianto, *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja Dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan Dan Keagenan*. Hlm. 48

<sup>21</sup> Asri Wijayanti, *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi* (Jakarta: Sinar Grafika, 2015). Hlm. 36.

Dalam sebuah perjanjian kerja, menurut Asri Wijayanti terdapat empat unsur utama yakni pekerjaan, upah, perintah dan waktu.<sup>22</sup> Pekerjaan berarti adanya objek yang dikerjakan sesuai dengan kesepakatan antara pekerja dan pengusaha. Unsur upah berarti adanya imbalan berupa uang yang dibayarkan oleh pengusaha kepada pekerja. Unsur perintah berarti pengusaha sebagai pemberi kerja dapat memberikan perintah-perintah yang berkaitan dengan pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja. Unsur waktu yang dimaksud adalah lamanya pekerja melakukan pekerjaan yang diberikan oleh pemberi kerja.<sup>23</sup>

Willy Farianto memiliki pendapat yang berbeda, menurutnya waktu bukanlah unsur utama dari perjanjian kerja, esensinya unsur utama perjanjian kerja hanya perintah, upah dan pekerjaan.<sup>24</sup> Pendapat ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang hanya membatasi waktu maksimal bekerja (delapan jam sehari untuk lima hari kerja dan tujuh jam sehari untuk enam hari kerja) sehingga belum ada pengaturan lebih rinci jika ada pekerja yang bekerja kurang dari waktu diatas (*part time*). Sehingga menurutnya, seharusnya waktu tidak perlu dijadikan unsur utama perjanjian kerja, karena jika waktu menjadi unsur utama, mereka yang bekerja kurang dari ketentuan waktu diatas (*part time*) bisa dianggap bukan sebagai pekerja.<sup>25</sup>

Masih menurut Willy Farianto, tiga unsur utama yakni perintah, upah dan pekerjaan inilah yang tidak terpenuhi dalam hubungan hukum antara pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi *ride-sharing*. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> Asri Wijayanti, *Menggugat Konsep Hubungan Kerja* (Bandung: Lubuk Agung, 2011). Hlm. 61.

<sup>23</sup> Wijayanti. Hlm. 62

<sup>24</sup> Farianto, *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja Dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan Dan Keagenan*. Hlm. 50

<sup>25</sup> Farianto. Hlm. 52

<sup>26</sup> Farianto. Hlm. 116-117.

a. Dalam Unsur Perintah

Pengemudi transportasi daring sebagai pekerja tidak menerima perintah dari pemilik aplikasi *ride-sharing*. Dalam hubungan antara para pihak terdapat pembagian tugas sesuai kapasitas sehingga sifatnya adalah koordinasi. Pengemudi transportasi daring bukanlah subordinat dari pemilik aplikasi *ride-sharing*. Sehingga unsur perintah tidak dapat terpenuhi.

b. Dalam Unsur Upah

Pendapatan yang diterima oleh pengemudi transportasi daring tidak berasal dari pemilik aplikasi *ride-sharing*, melainkan langsung dari pengguna jasa transportasi daring. Unsur upah yang diartikan sebagai pendapatan pekerja yang diberikan oleh perusahaan tidak dapat terpenuhi karena hal ini.

c. Dalam Unsur Pekerjaan

Rekrutmen pengemudi transportasi daring dilakukan oleh pemilik aplikasi *ride-sharing* melalui formulir daring yang sifatnya individual. Hal ini membuat pekerjaan yang dilakukan oleh seorang pengemudi transportasi daring tidak dapat dialihkan kepada orang lain. Berdasarkan pendapat Imam Soepomo, hal ini sudah dapat dikategorikan sebagai pekerjaan.

Berdasarkan ketiga unsur utama dari perjanjian kerja yang melahirkan hubungan kerja diatas, dalam hubungan antara Pengemudi Transportasi Daring dan Pemilik Aplikasi *Ride-sharing* hanya unsur pekerjaan yang terpenuhi. Dengan demikian, menurut Willy Farianto, hubungan antara Pengemudi Transportasi Daring dan Pemilik Aplikasi *Ride-sharing* tidak dapat dikategorikan sebagai hubungan kerja.<sup>27</sup>

Pemilik Aplikasi *Ride-sharing* di Indonesia menyatakan bahwa hubungan antara mereka dan pengemudi transportasi daring sebagai hubungan kemitraan.<sup>28</sup> Hal ini sudah dimuat dalam perjanjian baku yang

---

<sup>27</sup> Farianto. Hlm. 117.

<sup>28</sup> Zaenudin, "Wahai Uber, Grab, Dan Gojek, Pengemudi Adalah Karyawan, Bukan Mitra."

disetujui oleh pengemudi transportasi daring pada saat mereka mendaftar. Sehingga pada saat pengemudi menyepakati perjanjian tersebut (dengan klik setuju), maka pengemudi tersebut menyatakan dirinya sebagai mitra, dan bukan pekerja sehingga tidak berhak atas perlindungan hukum yang diberikan kepada pekerja seperti jaminan atas hak kesehatan dan keselamatan kerja, hak cuti, lembur serta hak jaminan sosial lainnya.<sup>29</sup>

Ketidak adaan perlindungan hak atas jaminan sosial inilah yang menjadi pangkal ketidakpuasan pengemudi transportasi daring dengan hubungan kemitraan yang mereka jalani. Hal ini terlihat dengan beberapa demonstrasi yang diikuti dengan mogok kerja yang dilakukan oleh pengemudi transportasi daring pada periode 2018 hingga awal 2019 yang tercatat telah terjadi di sejumlah daerah di Indonesia.<sup>30</sup> Demonstrasi ini disebabkan oleh ketidakpuasan para pengemudi transportasi daring terhadap sejumlah kebijakan perusahaan penyedia aplikasi *ride-sharing*. Kebijakan-kebijakan yang menuai protes itu antara lain adalah penghentian hubungan kemitraan, perubahan tarif dan bonus serta pengalihan perjanjian kemitraan yang semula secara langsung antara perusahaan penyedia aplikasi transportasi daring dengan pengemudi menjadi melalui pihak ketiga yakni perusahaan vendor. Seluruh kebijakan tersebut dibuat oleh perusahaan penyedia aplikasi *ride sharing* tanpa melibatkan mitra pengemudi transportasi daring<sup>31</sup>

Sebagai mitra, seharusnya perusahaan penyedia aplikasi *ride sharing* memiliki kedudukan yang sejajar dengan individu pemilik kendaraan yang juga sebagai pengemudi. Sayangnya hal ini tidak terjadi dalam hubungan kemitraan yang dibangun pengemudi dan perusahaan penyedia aplikasi *ride sharing*. Kenyataannya, meskipun disebut sebagai

---

<sup>29</sup> Farianto, *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja Dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan Dan Keagenan*. Hlm. 119.

<sup>30</sup> Anak Agung Ngurah Deva Ekada Saputra and I Nyoman Bagiastra, "Tinjauan Yuridis Hubungan Hukum Antara Driver Go-Jek Dengan Pt. Go-Jek Indonesia \*," n.d., 1–13.

<sup>31</sup> Prananda and Aidi, "Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online," 2019.

mitra yang seharusnya memiliki kedudukan yang setara, pengemudi tak memiliki kekuasaan apa pun karena pesanan, besaran potongan, sampai penilaian kinerja ditetapkan seluruhnya oleh perusahaan penyedia aplikasi *ride sharing*.<sup>32</sup> Padahal, status sebagai mitra inilah yang menyebabkan pengemudi tidak mendapatkan hak seperti pekerja pada umumnya seperti jaminan kesehatan dan ketenagakerjaan lainnya.

Masalah yang lain adalah tentang standar tarif yang ditetapkan untuk pengemudi masih terlalu kecil, akibatnya untuk menutupi biaya hidup, pengemudi terpaksa bekerja melebihi jam kerja normal. Relasi sebagai mitra juga membuat situasi sesungguhnya yang dialami para pengemudi menjadi kabur. Investasi kendaraan berasal dari pengemudi, pengemudi juga yang menghasilkan uang atau pendapatan untuk aplikasi, pengemudi menanggung segala resiko dan beban kerja, tetapi pengemudi tidak memiliki kuasa, misalnya dalam menetapkan tarif dan potongan.<sup>33</sup>

Kasus diatas menunjukkan bahwa para pengemudi transportasi daring yang bermitra dengan sejumlah perusahaan penyedia aplikasi *ride-sharing* menuntut adanya perubahan terhadap perjanjian kemitraan yang dinilai eksploitatif dan tidak memberikan perlindungan hukum yang memadai bagi para mitra pengemudi.<sup>34</sup> Pekerjaan yang dilakukan mitra pengemudi transportasi daring tidak sebanding dengan jaminan perlindungan dan kesejahteraan yang diberikan perusahaan penyedia aplikasi *ride-sharing* sedangkan disisi lain perusahaan penyedia aplikasi mendapatkan keuntungan banyak dari para mitra pengemudi.<sup>35</sup> Perubahan hubungan kemitraan menjadi Hubungan Kerja inilah yang kemudian dituntut oleh pengemudi transportasi daring dalam beberapa

---

<sup>32</sup> Vincent Fabian Thomas, "Driver Uber Inggris Menang & Jadi Karyawan, Mitra Ojol Bisa?," 2021.

<sup>33</sup> Thomas.

<sup>34</sup> Prananda and Aidi, "Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online," 2019.

<sup>35</sup> Prananda and Aidi.

demonstrasi yang mereka lakukan salah satunya pada tahun 2018 yang lalu.<sup>36</sup>

Pada 19 Februari 2021 Pengadilan Inggris memenangkan gugatan 25 pengemudi transportasi daring terhadap perusahaan penyedia jasa transportasi daring yakni Uber. Putusan Pengadilan Inggris tersebut kemudian mewajibkan Uber memperlakukan pengemudi transportasi daring seperti karyawan atau pekerja tetap dan bukan sebagai mitra atau wiraswasta yang dilengkapi dengan pemenuhan hak seperti upah minimum, cuti, dan tunjangan lain.<sup>37</sup>

Sebelumnya, pada tahun 2020, Negara Bagian California di Amerika Serikat menetapkan Undang-Undang baru berjudul *Assembly Bill 5* yang berisi ketentuan bahwa jika seorang pekerja bekerja secara teratur untuk satu perusahaan dan pekerjaannya itu memang menjadi bagian tidak terpisahkan dari perusahaan, maka orang tersebut harus diangkat sebagai pegawai tetap, bukan kontraktor, pekerja paruh waktu, ataupun mitra.<sup>38</sup> Putusan pengadilan dan undang-undang ini dapat dijadikan rujukan untuk mengembalikan posisi pengemudi transportasi daring menjadi Pekerja dan bukan Mitra. Karena penyebutan Mitra terhadap pengemudi transportasi daring dengan tidak disertai dengan kedudukan yang setara dengan pemilik aplikasi transportasi daring sangat bertentangan dengan nilai-nilai keadilan.

### **3.2. Pelaksanaan Pelindungan Hukum atas Hak Jaminan Kesehatan Pengemudi Transportasi Daring di Kota Kediri**

Kedudukan pengemudi transportasi daring sebagai mitra dan bukan sebagai pekerja menyebabkan para pengemudi ini tidak berhak atas pelindungan hukum yang diterima oleh pekerja seperti seperti jaminan atas hak kesehatan dan keselamatan kerja, hak atas cuti, lembur serta hak

---

<sup>36</sup> Zaenudin, "Wahai Uber, Grab, Dan Gojek, Pengemudi Adalah Karyawan, Bukan Mitra."

<sup>37</sup> Thomas, "Driver Uber Inggris Menang & Jadi Karyawan, Mitra Ojol Bisa?"

<sup>38</sup> Ahmad Zaenudin, "Pro-Kontra Pelindungan Pekerja Sharing Economy California," 2020, <https://tirto.id/pro-kontra-pelindungan-pekerja-sharing-economy-california-eqcy>.

atas jaminan sosial lainnya. Dengan ketiadaan kewajiban dari pemilik aplikasi *ride-sharing* untuk memenuhi hak-hak pekerja terhadap pengemudi transportasi daring, maka kewajiban itu menurut hemat penulis harus kembali kepada negara, terutama jika dikaitkan dengan pasal 28H ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan bahwa setiap orang berhak untuk hidup secara sejahtera lahir dan batin, memiliki tempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Makna pasal ini jika dikaitkan dengan hak jaminan kesehatan, maka negara seharusnya melindungi dan menjamin pelaksanaan jaminan kesehatan bagi seluruh warganya, termasuk pengemudi transportasi daring.

Melalui Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN), negara berusaha menghadirkan sistem jaminan nasional yang mempunyai tujuan untuk memberikan kepastian perlindungan serta kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pelaksanaan system tersebut yaitu dengan melaksanakan Program Jaminan Kesehatan Nasional (JKN). JKN menjadi upaya negara untuk hadir dan mengayomi masyarakat yang kesulitan untuk mendapatkan fasilitas pelayanan kesehatan yang memadai.<sup>39</sup>

Berdasarkan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan, negara harus bertanggung jawab terhadap tersedianya akses kepada informasi, pendidikan, dan fasilitas pelayanan kesehatan untuk meningkatkan dan memelihara derajat kesehatan yang terbaik. JKN juga dapat diartikan sebagai upaya negara dalam memberikan perlindungan sosial yang bertujuan memberi kepastian pelindungan dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat.<sup>40</sup> Melalui peraturan perundang-undangan diatas, dasar hukum perlindungan jaminan kesehatan terhadap

---

<sup>39</sup> Mikho Ardinata, "Tanggung Jawab Negara Terhadap Jaminan Kesehatan Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (HAM)," *Jurnal HAM* 11, no. 2 (2020): 319, <https://doi.org/10.30641/ham.2020.11.319-332>.

<sup>40</sup> Ardinata.

masyarakat pada umumnya dan pengemudi transportasi daring pada khususnya, mendapatkan kekuatan hukum.

Untuk melaksanakan JKN, negara kemudian membentuk badan penyelenggara yang berbentuk badan hukum yang mendasarkan prinsipnya pada sikap gotong royong, tidak mencari laba, terbuka, hati-hati, memiliki akuntabilitas, portabilitas, kepesertaan yang bersifat wajib, pengelolaan dana yang amanat, dan hasil pengelola dana jaminan sosial yang seluruhnya untuk pengembangan program dan untuk sebesar-besarnya kepentingan peserta.<sup>41</sup> Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) yang merupakan lembaga yang menyelenggarakan JKN dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang BPJS (UU BPJS) yang diamanati oleh Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN).

JKN yang dilakukan melalui BPJS bekerja dengan diawasi oleh Dewan Jaminan Sosial Nasional (DJSN). Badan ini adalah bentuk kebijakan baru negara di bidang jaminan sosial yang bertujuan untuk mengganti dan melakukan integrasi program-program jaminan sosial yang telah ada sebelumnya (seperti Askes, Asabri, dan Jamsostek). Penyempurnaan dan pelaksanaan konsep jaminan sosial tersebut lalu direalisasikan dengan membentuk badan penyelenggara teknis yang diundangkan dengan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial, dimana BPJS ini terdiri atas BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.<sup>42</sup>

BPJS Kesehatan bertugas untuk melaksanakan program JKN sejak tanggal 1 Januari 2014. JKN secara operasional melaksanakan integrasi mekanisme bantuan sosial (*social assistance*) oleh negara yang ditujukan untuk warga negara yang kurang mampu, sehingga seluruh warga negara

---

<sup>41</sup> Riski Sulistiarini Tiara Dewi, Muhammad Amir Masruhim, "Pelaksanaan Program Jaminan Kesehatan Nasional Di Temanggung," *Laboratorium Penelitian Dan Pengembangan FARMAKA TROPIS Fakultas Farmasi Universitas Mulawarman, Samarinda, Kalimantan Timur*, no. April (2016): 5–24.

<sup>42</sup> Budi Setiyono, "Perlunya Revitalisasi Kebijakan Jaminan Kesehatan Di Indonesia," *Politika Jurnal Ilmu Politik* 9, no. 2 (2018): 38–60.

Indonesia pada saatnya nanti semua akan menjadi peserta JKN. Prinsip dari kepesertaan JKN adalah *compulsory insurance* sehingga bersifat wajib bagi seluruh penduduk Indonesia. Harapan dari adanya asuransi kesehatan ini adalah untuk mengurangi risiko masyarakat menanggung biaya kesehatan dari biaya pribadi, yang jumlahnya acap kali sulit diprediksi dan dengan jumlah yang sangat besar.<sup>43</sup>

BPJS Kesehatan adalah asuransi kesehatan sosial yang dapat dimanfaatkan oleh pengemudi transportasi daring dalam untuk menerima fasilitas pelayanan kesehatan yang memadai. Pengemudi transportasi daring dapat mendaftar sebagai peserta dan premi yang dibayarkan besarnya tetap. Asuransi ini dapat digunakan untuk menutup biaya layanan kesehatan yang mungkin timbul ketika pengemudi jatuh sakit. Hal ini dapat dilaksanakan karena pembiayaan kesehatan dalam skema BPJS Kesehatan ini ditanggung bersama secara gotong royong oleh seluruh peserta, sehingga tidak akan memberatkan individu.

Skema JKN oleh BPJS Kesehatan ini juga memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan jika pengemudi transportasi daring menggunakan asuransi swasta. Contohnya dari segi premi yang harus dibayarkan, karena jumlah pesertanya terbatas, maka biaya premi asuransi swasta biasanya relatif lebih tinggi sehingga tidak terjangkau bagi masyarakat berpendapatan kecil seperti pengemudi transportasi daring. Selain itu, manfaat cakupan layanan (*coverage*) yang ditawarkan umumnya lebih sedikit. Sedangkan BPJS Kesehatan memiliki manfaat yang lebih komprehensif dengan biaya premi yang lebih murah.

Keunggulan lainnya, BPJS Kesehatan menerapkan prinsip kendali biaya dan mutu, hal ini disebabkan karena adanya pengawasan politik dari lembaga perwakilan. Hal ini berarti pengemudi transportasi daring sebagai peserta bisa mendapat layanan bermutu dan memadai dengan biaya yang wajar dan terkendali. Karena dikelola dalam lingkup pemerintah, maka BPJS Kesehatan menjamin keberlangsungan

---

<sup>43</sup> Setiyono.

(kepastian pembiayaan pelayanan kesehatan yang berkelanjutan) yang berkaitan dengan adanya kesesuaian besaran iuran dengan manfaat yang diberikan serta penambahan jumlah peserta sehat. BPJS Kesehatan juga mendapatkan dukungan dari anggaran negara dan daerah sehingga memiliki jangkauan demografi yang luas dan dapat digunakan di seluruh wilayah Indonesia. Prinsip gotong-royong ini, maka dimungkinkan terjadinya subsidi silang antar peserta dengan tingkat premi yang berbeda sehingga dapat melindungi seluruh warga, karena kepesertaan JKN kedepannya bersifat wajib.

Selain BPJS Kesehatan yang kepesertaannya adalah seluruh warga negara Indonesia, terdapat pula BPJS Ketenagakerjaan yang pesertanya ditujukan bagi Pekerja. Pekerja yang ingin mendapatkan perlindungan dan asuransi yang terjangkau dapat menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan. Kewajiban untuk mendaftarkan pekerja menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan ada pada pengusaha. Berdasarkan ketentuan Pasal 151 ayat (1) BPJS, pengusaha secara bertahap wajib mendaftarkan dirinya dan pekerjanya sebagai peserta BPJS (kesehatan maupun ketenagakerjaan), sesuai dengan program jaminan sosial yang diikuti. Peserta BPJS Ketenagakerjaan yang didaftarkan oleh Pemberi Kerja atau Pengusaha ini digolongkan sebagai Pekerja Penerima Upah (PPU). Jika sudah terdaftar sebagai anggota BPJS Ketenagakerjaan PPU, pekerja akan mendapatkan tiga jenis jaminan sosial, yaitu:

a. Jaminan Hari Tua (JHT)

JHT atau Jaminan Hari Tua adalah program yang memungkinkan pekerja mendapatkan jaminan hari tua dari saldo tabungan mereka. Uniknya, menabung dalam program JHT memiliki tingkat bunga yang lebih tinggi dibandingkan menabung di bank. Untuk program ini sendiri, peserta perlu menyetor biaya sebesar Rp. 40.000 per bulan. Para pekerja dapat menarik saldo dari JHT ini ketika mereka tidak lagi bekerja.

b. Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK)

Dengan adanya program JKK (Jaminan Kecelakaan Kerja), peserta akan mendapatkan asuransi saat mengalami kecelakaan kerja dengan mendapatkan santunan sebesar Rp96.000.000. Meski peserta tersebut baru mendaftar beberapa hari, namun pada saat mengalami kecelakaan kerja tetap akan mendapatkan santunan sebesar Rp. 96.000.000. Namun JKK ini tidak bisa disalurkan seperti JHT. Untuk mengikuti program ini, peserta hanya perlu membayar iuran bulanan sebesar Rp 20.000.

c. Asuransi Kematian (Jaminan Kematian atau JKM)

Dengan mengikuti program JKM pekerja akan mendapatkan santunan kematian sebesar Rp 21.000.000. Biaya bulanan JKM sendiri sangat terjangkau yaitu sebesar Rp6.000.

BPJS Ketenagakerjaan sebelumnya dikenal sebagai Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) yang memberikan program jaminan sosial yang memberikan perlindungan bagi pekerja di Indonesia. Awalnya Jamsostek hanya ditujukan kepada pekerja yang terikat dalam hubungan kerja. Saat BPJS Ketenagakerjaan juga menjamin pekerja di luar perusahaan atau pekerja mandiri juga sudah bisa mendaftar sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan. Pada Mei 2015, BPJS telah memperkenalkan program Penerima Bukan Penerima Upah (BPU). Dengan program baru tersebut, masyarakat yang tergolong sebagai bukan penerima upah atau yang tidak menerima gaji tetap (pekerja mandiri, termasuk pengemudi transportasi daring) bisa mendapatkan asuransi dari BPJS Ketenagakerjaan dan memiliki fasilitas yang sama dengan pekerja di sektor formal.<sup>44</sup> Beberapa keuntungan yang akan didapatkan oleh pekerja mandiri dari program BPU ini antara lain:

---

<sup>44</sup> Kezia Rafinska, "BPJS Ketenagakerjaan BPU: Kenali Peserta Dan Besaran Iurannya," 2021.

a. Jaminan Kecelakaan Kerja

Jika mengalami kecelakaan kerja, pekerja berhak mendapatkan fasilitas perawatan di rumah sakit pemerintah kelas satu yang biaya pengobatannya bisa mencapai Rp 20 juta. Menurut BPJS Ketenagakerjaan, angka Rp 20 juta ini masih bisa berubah hingga mencapai angka tak terbatas.

b. Jaminan Kematian (JKM)

Fasilitas lain yang akan didapatkan oleh para pekerja mandiri adalah asuransi kematian. Jika yang bersangkutan meninggal dunia secara normal, ahli waris akan mendapat Rp 21 juta. Namun jika seorang peserta meninggal dunia karena kecelakaan kerja akan mendapatkan 48 kali lipat dari penghasilan standar.

c. Jaminan Hari Tua (JHT) secara sukarela

Tidak seperti JHT dalam BPJS Ketenagakerjaan untuk PPU yang sifatnya wajib, untuk BPU JHT bersifat sukarela.

Tidak seperti pekerja pada umumnya, BPU tidak menerima upah reguler dari pemberi kerja, maka dari itu iuran BPJS BPU tidak dihitung dari upah individu. Iuran BPJS ini dihitung dari nominal tertentu dan ditetapkan berdasarkan besaran pendapatan individu. Berdasarkan PP No. 44 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program JKK dan JKM berikut ini besaran iuran yang harus dibayarkan:<sup>45</sup>

- a. JKK = 1% dari penghasilan, paling sedikit Rp 10.000,00 dan paling tinggi adalah Rp 207.000, 00
- b. JKM = Rp 6.800,00 per bulan
- c. JHT = 2% dari penghasilan dengan minimal Rp 20.000,00 hingga maksimal Rp 414.000,00 (diatur dalam PP No.46 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Program JHT)

---

<sup>45</sup> Rafinska.

Tenggat waktu pembayaran iuran adalah tanggal 15 setiap bulannya. Peserta dapat memilih membayar untuk setiap 3 bulan, 6 bulan dan 1 tahun serta dapat memilih pembayaran secara langsung di kantor BPJS atau mitra BPJS.

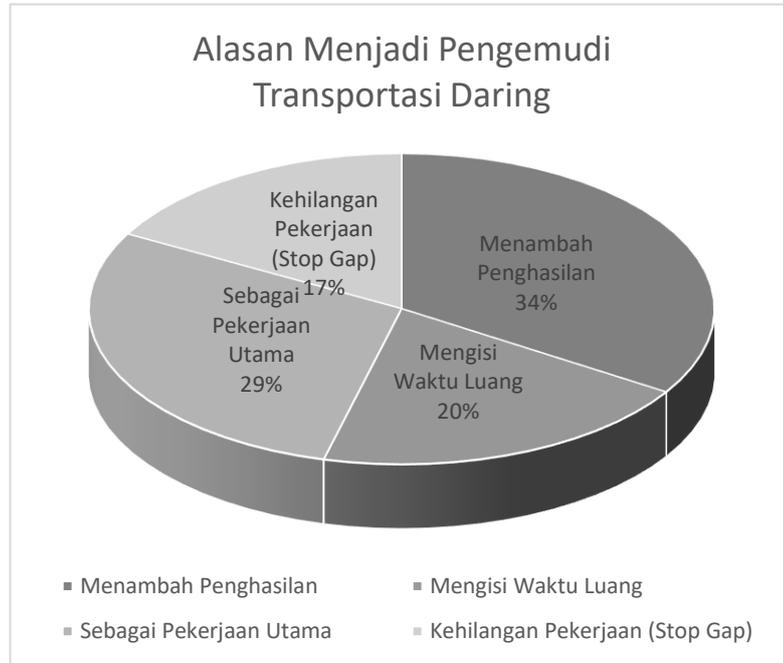
Lalu seperti apakah pelaksanaan jaminan kesehatan terhadap pengemudi transportasi daring di Kota Kediri? Perlu diketahui bahwa Kota Kediri adalah sebuah Kota di Propinsi Jawa Timur yang merupakan kota ketiga terbesar yang ada di propinsi tersebut. Kota ini sendiri memiliki luas wilayah sebesar 63,40 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk pada tahun 2012 sebanyak 312.331 jiwa dengan kepadatan sebesar 4.926 jiwa per km<sup>2</sup>. Pemerintah Kota Kediri mencanangkan “Tri Bina Kota” sebagai landasan pembangunan Kota Kediri yang bertumpu pada sektor pendidikan, perdagangan, jasa dan industri. Seperti di kota lain di Indonesia, di Kediri, kesadaran masyarakat untuk memiliki asuransi masih rendah.<sup>46</sup> Jangankan untuk memiliki asuransi swasta yang menawarkan banyak jasa keamanan untuk melindungi diri, memiliki asuransi yang disediakan oleh negara seperti BPJS pun belum menjadi prioritas.

Penelitian tentang Pelaksanaan Hak Atas Jaminan Kesehatan Pengemudi Transportasi Daring di Kediri ini dilakukan pada pertengahan hingga akhir tahun 2020 dimana Kota Kediri sedang menjalankan PSBB untuk menanggulangi penyebaran virus Covid-19. Data primer penelitian ini didapatkan dari hasil wawancara dan kuesioner yang kepada responden. Dari kuesioner tersebut didapatkan hasil-hasil sebagai berikut:

---

<sup>46</sup> Data primer melalui kuisisioner yang disebarkan kepada responden.

- a. Untuk pertanyaan mengapa responden menjadi Pengemudi Transportasi Daring, hasilnya dapat digambarkan sebagai berikut:



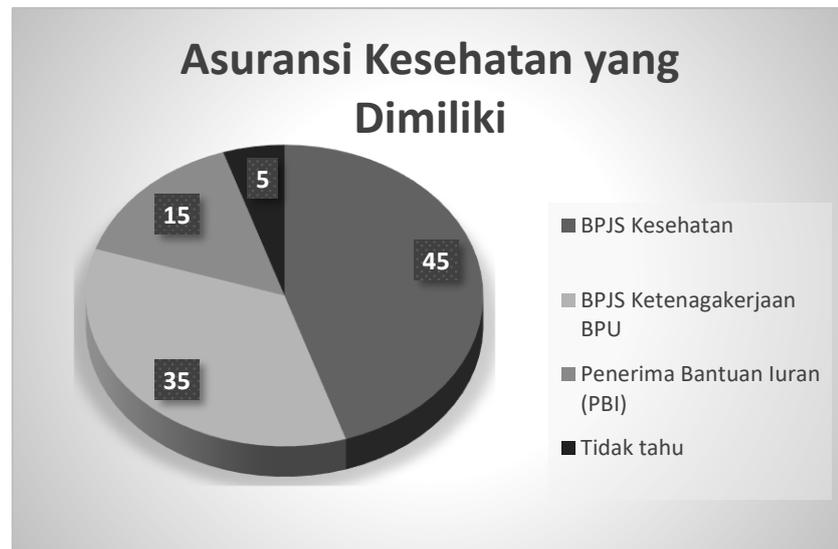
Gb. 1 Alasan menjadi pengemudi transportasi daring.

- b. Untuk pertanyaan apakah memiliki Asuransi Kesehatan menjadi prioritas bagi pengemudi transportasi daring, hasilnya dapat digambarkan sebagai berikut:



Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi transportasi daring memilih pekerjaan tersebut untuk menambah penghasilan, selanjutnya adalah sebagai pekerjaan utama. Ketika PSBB diberlakukan di Kota Kediri, maka pengemudi transportasi daring ini dihadapkan pada aturan-aturan seperti larangan pengemudi transportasi daring roda dua untuk mengangkut penumpang, sehingga mereka hanya dapat menerima order mengirim barang atau makanan. Kondisi ini tentu saja membuat penghasilan mereka menurun, dengan menurunnya penghasilan, maka membayar asuransi bukan menjadi prioritas.

- c. Untuk pertanyaan tentang asuransi kesehatan apa yang dimiliki didapatkan hasil sebagai berikut:



Berdasarkan penelitian, kesadaran pengemudi transportasi daring untuk memiliki asuransi juga masih rendah. Hal ini terlihat dari jawaban lebih dari separuh responden menyatakan bahwa asuransi kesehatan bukan merupakan prioritas mereka. Dengan penurunan penghasilan selama PSBB, prioritas untuk dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari menjadi lebih utama.

Untuk pengemudi transportasi daring yang memiliki asuransi, jenis asuransi terbanyak yang dimiliki adalah BPJS Kesehatan, diikuti oleh BPJS Bukan Penerima Upah, Penerima Bantuan Iuran BPJS Kesehatan dan lainnya menjawab tidak tahu.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa Hak atas Jaminan Kesehatan pengemudi transportasi daring di Indonesia pada umumnya, dan di Kota Kediri pada khususnya, sebenarnya ditanggung oleh pengemudi itu sendiri. Baik BPJS Kesehatan atau BPJS Ketenagakerjaan BPU yang melindungi Hak Jaminan Kesehatan pengemudi preminya dibayar oleh pengemudi itu sendiri. Karena sifatnya masih sukarela, maka tidak ada paksaan untuk menjadi peserta, dan tidak sanksi yang dapat dijatuhkan pada pemilik aplikasi *ride-sharing* yang mitra pengemudinya tidak dilindungi oleh jaminan kesehatan. Disinilah letak ketidakadilan yang dirasakan oleh pengemudi, perusahaan penyedia aplikasi mendapatkan keuntungan dari pengemudi, tetapi bahkan untuk melindungi keselamatan pengemudi transportasi dengan menjamin hak kesehatan mereka pun, pemilik aplikasi *ride-sharing* tidak melakukannya.

#### 4. Kesimpulan

Hubungan yang dimiliki oleh pengemudi transportasi daring dan pemilik aplikasi *ride-sharing* adalah hubungan kemitraan. Kemitraan sendiri berarti sebuah bentuk kerjasama 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. Sehingga dalam pengertian ini, dapat dianggap bahwa pengemudi transportasi daring adalah pelaku usaha mikro, kecil dan menengahnya, sedangkan pemilik aplikasi *ride-sharing* sebagai pengusaha besar. Efek dari hubungan kemitraan ini membuat pengemudi tidak mendapatkan banyak hak seperti pekerja pada umumnya seperti jaminan kesehatan dan ketenagakerjaan lainnya. Dengan ketiadaan kewajiban dari

pemilik aplikasi *ride-sharing* untuk memenuhi hak-hak pekerja terhadap pengemudi transportasi daring, maka kewajiban itu harus kembali kepada negara.

Negara berusaha menghadirkan sistem jaminan nasional melalui Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) yang mempunyai tujuan untuk memberikan kepastian perlindungan serta kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pelaksanaan sistem tersebut dilaksanakan dengan Program Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) yang dilakukan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) yang merupakan lembaga yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang BPJS. dimana BPJS ini terdiri atas BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.

Negara memang menyediakan fasilitas berupa BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan, namun sebenarnya hak atas jaminan kesehatan pengemudi transportasi daring ditanggung oleh pengemudi itu sendiri melalui premi yang dibayar secara pribadi. Meskipun perusahaan penyedia aplikasi *ride-sharing* mendapatkan keuntungan dari pengemudi, tetapi mereka tidak menjamin hak kesehatan pengemudinya.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku

- Ekaraahendy, Ellena, Fathimah Fildzah Izzati, Farhanah, Ikhsan Raharjo, and Rio Apinino. "Mengubur Pundi Di Tengah Pandemi," 2020.
- Farianto, Willy. *Pola Hubungan Hukum Pemberi Kerja Dan Pekerja, Hubungan Kerja Kemitraan Dan Keagenan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.
- Hadi, Abdul. "Mengenal 'Gig Economy': Dunia Kerja Baru Yang Rentan Eksploitasi," 2020.
- Rafinska, Kezia. "BPJS Ketenagakerjaan BPU: Kenali Peserta Dan Besaran Iurannya," 2021.
- Saputra, Anak Agung Ngurah Deva Ekada, and I Nyoman Bagiastra. "Tinjauan Yuridis Hubungan Hukum Antara Driver Go-Jek Dengan Pt. Go-Jek Indonesia \*," n.d., 1–13.
- Stewart, Andrew, and Jim Stanford. "Regulating Work in the Gig Economy: What Are the Options?," 2017. <https://doi.org/10.1177/1035304617722461>.
- Thomas, Vincent Fabian. "Driver Uber Inggris Menang & Jadi Karyawan, Mitra Ojol Bisa?," 2021.
- Wijayanti, Asri. *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi*. Jakarta: Sinar Grafika, 2015.
- . *Menggugat Konsep Hubungan Kerja*. Bandung: Lubuk Agung, 2011.
- World Health Organization. "WHO Timeline - COVID-19." *Who*, 2020.
- Zaenudin, Ahmad. "Pro-Kontra Perlindungan Pekerja Sharing Economy California," 2020.
- . "Wahai Uber, Grab, Dan Gojek, Pengemudi Adalah Karyawan, Bukan Mitra," 2019.

## 2. Artikel Jurnal Ilmiah

- Ardinata, Mikho. "Tanggung Jawab Negara Terhadap Jaminan Kesehatan Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (HAM)." *Jurnal HAM* 11, no. 2 (2020): 319. <https://doi.org/10.30641/ham.2020.11.319-332>.
- Collier, Ruth Berins, V B Dubal, and Christopher Carter. "Labor Platforms and Gig Work : The Failure to Regulate," no. 106 (2017).
- Koutsimpogiorgos, Nikos, Jaap van Slageren, Andrea M Herrmann, and Koen Frenken. "Conceptualizing the Gig Economy and Its Regulatory Problems." *Policy and Internet* 12, no. 4 (2020): 525–45. <https://doi.org/10.1002/poi3.237>.
- Prananda, Rahandy Rizki, and Zil Aidi. "Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online." *Law, Development & Justice Review*, 2, no. 2 (2019).
- Setiyono, Budi. "Perlunya Revitalisasi Kebijakan Jaminan Kesehatan Di Indonesia." *Politika Jurnal Ilmu Politik* 9, no. 2 (2018).
- Soerjadi, Diadjeng Famelia. "Perlindungan Hukum Ketenagakerjaan Terhadap Gig Worker Di Event Organizer Daerah Khusus Ibukota (Dki) Jakarta Selatan Pada Era Revolusi Industri 4.0." *Journal of Legal Research* 3, no. 2 (2021): 383–402. <https://doi.org/10.15408/jlr.v3i2.20322>.
- Tiara Dewi, Muhammad Amir Masruhim, Riski Sulistiarini. "Pelaksanaan Program Jaminan Kesehatan Nasional Di Temanggung." *Laboratorium Penelitian Dan Pengembangan FARMAKA TROPIS Fakultas Farmasi Universitas Mulawarman, Samarinda, Kalimantan Timur*, no. April (2016).

### **3. Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN)

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS).