

## PERJANJIAN KEMITRAAN vs PERJANJIAN KERJA BAGI PENGEMUDI OJEK ONLINE

1

Luthvi Febryka Nola

### Abstrak

*Perusahaan ojek online mengikatkan diri dengan pengemudi melalui perjanjian kemitraan. Dalam pelaksanaan perjanjian, perusahaan ternyata banyak membuat aturan secara sepihak yang merugikan kepentingan pengemudi sehingga ada yang berpendapat bahwa perjanjian yang sesuai untuk melindungi pengemudi ojek online adalah perjanjian kerja. Oleh sebab itu tulisan ini bertujuan untuk mengetahui relevansi dari perjanjian kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan dengan kondisi saat ini dan sejauhmana perjanjian kerja dapat diterapkan dalam pola hubungan ini. Perjanjian kemitraan secara hukum sudah diatur dalam KUHPerduta terkait aturan persekutuan perdata dan masih relevan digunakan karena menguntungkan baik bagi pengemudi maupun pengusaha. Hanya saja, Pemerintah perlu turut campur untuk menyejajarkan posisi antara pengemudi dengan perusahaan dengan membuat aturan tentang standar tarif, jaminan sosial, dan pengawasan pelaksanaan perjanjian. Sedangkan DPR dengan fungsi pengawasan yang dimiliki dapat mendorong pemerintah untuk membuat dan mengawasi aturan tersebut.*

### Pendahuluan

Pada 27 Maret 2018, ribuan pengemudi ojek *online* (pengemudi) melakukan unjuk rasa di depan istana negara. Salah satu tuntutan dari para pengemudi tersebut adalah agar posisi kemitraan mereka diatur secara jelas dalam RUU Ketenagakerjaan. RUU tentang Perubahan atas UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan merupakan salah satu RUU yang masuk dalam Prolegnas 2015-2019 usulan Pemerintah. Pengemudi juga menginginkan kejelasan posisi

pengemudi apakah sebagai mitra atau karyawan dan memperjelas kementerian mana yang terkait dengan mereka. Ketidakjelasan aturan yang ada saat ini membuat posisi mereka lemah ketika berhadapan dengan perusahaan penyedia teknologi transportasi *daring* (perusahaan) seperti Gojek dan Grab. Para pengemudi juga merasa tidak memiliki daya tawar terhadap pengaturan tarif dan bonus yang ditentukan sepihak oleh perusahaan. Dengan pola kemitraan yang ada saat ini, pengemudi sering



dirugikan oleh perusahaan, namun karena pengemudi membutuhkan pekerjaan, maka terpaksa menerima kebijakan tersebut. Kondisi ini menunjukkan adanya posisi yang tidak seimbang antara pengemudi dengan pengusaha.

Sebelum melakukan unjuk rasa, pengemudi sebetulnya telah melakukan protes langsung kepada perusahaan akan tetapi karena tidak ada tanggapan yang berarti akhirnya mereka sepakat melakukan unjuk rasa di depan istana negara. Perwakilan pengemudi diterima Presiden Joko Widodo dan dua hari kemudian dilakukan rapat pembahasan masalah taksi dan ojek *online* yang dihadiri oleh Kepala Staf Kepresidenan Moeldoko, Menkominfo Rudiantara, Menteri Tenaga Kerja Hanif Dhakiri, serta perwakilan Grab dan Gojek. Terhadap tuntutan pengemudi terkait status kemitraan pengemudi dengan perusahaan, Menaker Hanif Dakhiri menyatakan akan mencari pola hubungan yang paling tepat antara pengemudi dengan perusahaan. Lebih lanjut Hanif menyatakan bahwa pola hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan ini merupakan *non-standard form employment* atau jenis bisnis yang baru yang perlu dipikirkan manfaatnya bagi kedua belah pihak. Oleh sebab itu melalui tulisan ini akan dibahas mengenai bagaimana sesungguhnya eksistensi hukum dari perjanjian kemitraan ojek *online*? Apakah masih dapat dipertahankan atau harus berubah ke dalam bentuk perjanjian kerja?

### Perjanjian Kemitraan

Berdasarkan Pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), perjanjian merupakan suatu peristiwa di

mana seorang atau satu pihak berjanji kepada seorang atau pihak lain atau di mana dua orang atau dua pihak itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Adapun persyaratan sah dari perjanjian menurut Pasal 1320 KUHPerdata ada 4, yaitu: (1) sepakat para pihak (*consensus*); (2) kecakapan berbuat menurut hukum (*capability*); (3) objek harus jelas; dan (4) kausa yang diperbolehkan (halal). Kemitraan sebagai suatu bentuk perjanjian juga terikat kepada empat persyaratan tersebut. Secara khusus kemitraan diatur dalam Pasal 1618–Pasal 1652 KUHPerdata terkait persekutuan perdata (*maatschap* atau *vennootschap* dalam bahasa Belanda atau *partnership* dalam bahasa Inggris).

Menurut Pasal 1618 KUHPerdata, persekutuan perdata adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu (*inbreng*) dalam persekutuan dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya. Perjanjian mendirikan *maatschap* adalah perjanjian konsensual, yaitu perjanjian yang terjadi karena ada persetujuan kehendak dari pihak atau ada kesepakatan sebelum ada tindakan-tindakan (penyerahan barang). Pada *maatschap*, jika sudah ada kata sepakat dari para sekutu untuk mendirikannya, meskipun belum ada *inbreng*, maka *maatschap* sudah dianggap ada. Undang-undang tidak menentukan mengenai cara pendirian *maatschap*, sehingga perjanjian *maatschap* bentuknya bebas. Tetapi dalam praktik, hal ini dilakukan dengan akta otentik ataupun akta di bawah tangan. Selain itu, tidak ada ketentuan yang mengharuskan pendaftaran dan pengumuman bagi *maatschap*.

### Perbedaan Perjanjian Kemitraan dengan Perjanjian Kerja

Pembentukan yang mudah, tidak mensyaratkan keterampilan khusus, pemberian laba relatif mudah, dan sifat yang luwes atau fleksibel, telah memberikan nilai lebih pada perjanjian kemitraan. Keuntungan inilah yang membuat sejumlah pengemudi untuk bergabung dengan ojek *online* karena mereka tidak perlu memiliki tingkat pendidikan tinggi, tidak terikat dengan jam kerja yang padat dan tidak perlu bersusah payah mencari penumpang. Mereka pun bebas memilih untuk mengambil *order*-an atau tidak. Bagi perusahaan hal ini juga menguntungkan karena tidak perlu terikat dengan aturan ketenagakerjaan seperti aturan pengupahan dan pembayaran uang pesangon. Hanya saja pelanggaran yang dilakukan oleh pengusaha membuat sejumlah pihak termasuk pengemudi menginginkan pola kemitraan ditinjau ulang.

Keinginan pengemudi untuk memasukkan pola kemitraan ke dalam RUU Ketenagakerjaan tidak memiliki dasar hukum karena perjanjian kerja berbeda dengan perjanjian kemitraan. Perjanjian kerja diatur dalam UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan). Dalam undang-undang ini yang dimaksud dengan perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak. Sedangkan hubungan kerja merupakan hubungan antara pengusaha dengan pekerja berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.

Adanya unsur perintah dalam hubungan kerja membuat kedudukan pekerja dalam perjanjian kerja menjadi hubungan antara atasan dan bawahan. Lebih lengkap perbedaan antara perjanjian kemitraan dengan perjanjian kerja dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1. Perbedaan Perjanjian Kemitraan dengan Perjanjian Kerja**

Unsur Pembeda	Perjanjian Kemitraan	Perjanjian Kerja
Dasar Hukum	KUH Perdata	UU Ketenagakerjaan
Kedudukan para pihak	Setara	Atasan-Bawahan
Klausula minimum dalam perjanjian	kegiatan usaha, hak, dan kewajiban masing-masing pihak, bentuk pengembangan, jangka waktu dan penyelesaian perselisihan	nama, alamat perusahaan, dan jenis usaha; nama, jenis kelamin, umur, dan alamat pekerja/buruh; jabatan atau jenis pekerjaan; tempat pekerjaan; besarnya upah dan cara pembayarannya; syarat syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh; mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja; tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat; dan tanda tangan para pihak dalam perjanjian kerja.
Unsur upah dan perintah	Tidak ada	Ada
Jaminan perlindungan seperti upah lembur, waktu istirahat, jam kerja maksimum, jaminan sosial	Tidak diatur	Diatur jelas

Tabel 1 menunjukkan bahwa persyaratan yang harus dipenuhi para pihak dalam perjanjian kerja lebih banyak dibandingkan dengan perjanjian kerja. Hanya saja pada perjanjian kerja konsep perlindungan kerja bagi pekerja lebih jelas.

## **Perjanjian Kemitraan Ojek Online**

Pelanggaran perjanjian kemitraan ojek *online* didominasi oleh penentuan secara sepihak oleh perusahaan terkait dengan beberapa kebijakan baru. Dalam perjanjian, hal-hal baru di luar perjanjian awal tentunya harus diperjanjikan/disepakati kembali oleh para pihak yang terlibat perjanjian. Hal-hal baru yang dilakukan di luar kesepakatan tentunya tidak mengikat para pihak. Oleh sebab itu dalam hal pengemudi tidak sepakat dengan ketentuan yang telah ditetapkan secara sepihak oleh perusahaan, perjanjian kemitraan harus ditinjau ulang. Apabila perusahaan keberatan, pengemudi dapat memutuskan kerja sama kemitraan. Akan tetapi bagi pengemudi kondisi ini tidaklah sederhana. Beberapa pengemudi menggantungkan kehidupannya kepada profesi ini karena tidak memiliki pekerjaan lain. Kondisi ini membuat kedudukan pengemudi sangat lemah dibandingkan dengan perusahaan, dan mereka sangat rentan ditekan untuk memenuhi keinginan pihak yang lebih kuat dalam hal ini perusahaan penyedia jasa ojek *online*.

Untuk meningkatkan posisi tawar pengemudi, negara wajib turun tangan melindungi kepentingan warga negara sesuai dengan amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

(UUD RI Tahun 1945) dan Pasal 27 ayat (2) UUD RI Tahun 1945 yang telah mengatur mengenai kedudukan negara dalam mengatur dan melindungi setiap orang untuk mendapatkan kehidupan dan pekerjaan yang layak. Dengan adanya perlindungan negara maka posisi pengemudi dapat setara dengan perusahaan sesuai dengan prinsip dasar dari kemitraan. Apalagi saat ini jumlah pengemudi di Jakarta saja sudah mencapai 1 juta orang, sehingga permasalahan ojek *online* seharusnya sudah menyangkut kepentingan umum dan hajat hidup orang banyak.

Menjadikan pola hubungan kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan *online* menjadi hubungan kerja bukanlah sebuah solusi, mengingat perubahan pola hubungan menjadi hubungan kerja akan menimbulkan konsekuensi hukum bagi pengemudi dan pengusaha. Pengemudi akan terikat dengan perintah yang diberikan oleh pengusaha, ketentuan jam kerja, kewajiban setoran, dan upah bulanan. Pengusaha juga memiliki kewajiban untuk mempekerjakan para pengemudi, membayar upah setiap bulan, membayar upah lembur, uang pesangon, jaminan sosial, dan THR. Apabila pola hubungan antara perusahaan dengan pengemudi diubah menjadi pola hubungan kerja, maka perusahaan tidak akan mampu mempekerjakan semua pengemudi yang telah terdaftar saat ini. Akibatnya sejumlah pengemudi akan kehilangan lapangan pekerjaan. Terkait dengan permasalahan ini, pemerintah perlu membuat aturan khusus terkait kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan yang dapat menguntungkan kedua belah pihak,

seperti pengaturan standarisasi tarif, proses pemilihan mitra pengemudi yang lebih selektif, serta aturan keselamatan dan keamanan baik bagi pengemudi maupun konsumen.

### Penutup

Perjanjian kemitraan secara hukum sudah diatur dalam KUHPerdara terkait aturan tentang persekutuan perdata. Hanya saja dalam pelaksanaannya, pengusaha sering membuat aturan sepihak di luar perjanjian yang telah disepakati sebelumnya sehingga merugikan pengemudi. Perjanjian kemitraan antara pengemudi *online* dengan pengusaha seharusnya tetap dipertahankan karena bentuk perjanjian ini lebih fleksibel sehingga menguntungkan bagi para pihak. Hanya saja untuk membuat posisi pengemudi setara dengan pengemudi *online* maka campur tangan pemerintah tidak terelakkan dengan membuat aturan yang jelas tentang standar perhitungan tarif, besaran bonus pengemudi, jaminan sosial, dan pengawasan supaya perusahaan tidak dapat membuat aturan yang merugikan pengemudi secara sepihak.

DPR dalam menjalankan fungsi pengawasan dapat mendorong pemerintah untuk segera menetapkan kebijakan yang dapat mengangkat posisi pengemudi agar setara dengan perusahaan. DPR juga dapat menyampaikan beberapa pengaduan masyarakat sehubungan dengan pelaksanaan perjanjian kemitraan.

### Referensi

- Humas, "Naik Rp400/km, Pemerintah Usulkan Tarif Ojek 'Online' Jadi Rp2.000/km", 29 Maret 2018, <http://setkab.go.id/naik-rp400km-pemerintah-usulkan-tarif-ojek-online-jadi-rp2-000km/>, diakses 10 April 2018.
- "Pemerintah ubah aturan transportasi online", 2 April 2018, <https://nasional.kontan.co.id/news/pemerintah-ubah-aturan-transportasi-online>, diakses 11 April 2018.
- Simorangkir, Julius Caesar Transon, "Tanggung Jawab Sekutu Maatschap terhadap Pihak ke 3 dalam suatu Perjanjian Konsorsium terkait Bubarnya Maatschap atas Kehendak Para Sekutu", *Jurnal Fiat Justisia*, Vol. 9 No. 2, April-Juni 2015, <https://media.neliti.com/media/publications/36966-ID-tanggung-jawab-sekutu-maatschap-terhadap-pihak-ke-3-dalam-suatu-perjanjian-konso.pdf>, diakses 10 April 2018.
- Taylor, Gloria Safira, "Ribuan Pengemudi Ojek Online Demo Istana Jokowi Hari Ini", 27 Maret 2018, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180327084136-20-286148/ribuan-pengemudi-ojek-online-demo-istana-jokowi-hari-ini>, diakses 10 April 2018.
- Triatmojo, Danang, "Pengemudi Ojek Online di Jakarta Capai 1 Juta, Tapi Pemerintah Belum Akui Keberadaan," 27 Maret 2018, [www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/27/pengemudi-ojek-online-di-jakarta-capai-1-juta-tapi-pemerintah-belum-akui-keberadaan-mereka](http://www.tribunnews.com/metropolitan/2018/03/27/pengemudi-ojek-online-di-jakarta-capai-1-juta-tapi-pemerintah-belum-akui-keberadaan-mereka), diakses 5 April 2018.



Yurindra, Rama, "Seri UKM: Bentuk Usaha Kemitraan: Keuntungan dan Kerugian," 2 Juni 2017, <http://www.tsoekarsono.com/2017/06/02/seri-ukm-bentuk-usaha-kemitraan-keuntungan-dan-kerugian/>, diakses 5 April 2018.



*Luthvi Febryka Nola*  
*luthvi.nola@dpr.go.id*

---

Luthvi Febryka Nola, S.H., M.Kn., menyelesaikan Pendidikan S1 Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Padjajaran pada tahun 2003 dan pendidikan S2 Magister Kenotariatan Universitas Indonesia pada tahun 2009. Saat ini menjabat sebagai Peneliti Muda Hukum Perdata pada Pusat Penelitian - Badan Keahlian DPR RI. Beberapa karya tulis ilmiah yang dipublikasikan dan buku antara lain: "Penjamin Resi Gudang di Indonesia: Analisis Politik Hukum Undang-Undang Nomor 9 tahun 2006 tentang Sistem Resi Gudang" (2010), "Penerapan Penyelesaian Sengketa Alternatif dalam Kasus yang Melibatkan Pekerja Rumah Tangga" (2011), dan "Advokasi Hukum oleh Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM)" (2014).

---

**Info Singkat**

© 2009, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
<http://puslit.dpr.go.id>  
ISSN 2088-2351

*Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi tulisan ini tanpa izin penerbit.*