

Pelaksanaan jaminan Sosial Ketenagakerjaan pada Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang

Reski Seno Adireja, Sukirno

Magister Kenotariatan, Universitas Diponegoro
Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
reskireja@gmail.com

Abstract

Humans can't predict things that will happen in the future, including unexpected events at work. Therefore they really need social security, especially workers on the streets such as online Grab drivers. Many peoples who work in this field register as participants in the employment social security so that they and their families always feel calm and comfortable from the risk of accidents or other unexpected things when working on the streets. This research aims to find out how the implementation and barriers to employment social security for online drivers (Grab) in the city of Semarang. The research was conducted using sociological juridical method, more precisely descriptive analysis. Analysis of primary, secondary, and tertiary data through qualitative analysis methods. As a result, it is known that Grab only gives bonuses to partners (drivers) who meet daily targets but do not provide social security such as old-age and pension benefits, health, and work accidents.

Keywords: employment social security; online driver

Abstrak

Manusia tidak dapat memprediksi hal-hal yang akan terjadi ke depannya termasuk kejadian yang tidak terduga saat bekerja. Oleh sebab itu mereka sangat membutuhkan jaminan sosial terutama para pekerja di jalanan seperti *driver online* Grab. Orang-orang yang bekerja di bidang ini banyak yang mendaftarkan diri sebagai peserta jaminan sosial ketenagakerjaan agar mereka maupun keluarganya selalu merasa tenang dan nyaman dari risiko kecelakaan atau hal tak terduga lainnya ketika bekerja di jalanan. Riset ini bertujuan untuk mencari tahu bagaimana pelaksanaan dan hambatan adanya jaminan sosial ketenagakerjaan bagi para pengemudi *online* (Grab) di Kota Semarang. Penelitian dilakukan dengan metode yuridis sosiologis lebih tepatnya deskriptif analisis. Analisis terhadap data primer, sekunder, dan tersiernya melalui metode analisis kualitatif. Hasilnya diketahui bahwa pihak Grab hanya memberi bonus pada mitranya (*driver*) yang memenuhi target harian tetapi tidak memberi jaminan sosial seperti jaminan hari tua dan pensiun, kesehatan, serta kecelakaan kerja.

Kata kunci: jaminan sosial ketenagakerjaan; pengemudi *online*

A. PENDAHULUAN

Hukum yang negara Indonesia buat selalu mengatur segala kegiatan warganya baik dalam hubungan antar masyarakat, masyarakat dengan negara, maupun dalam menjalankan urusan pemerintahan karena negara ini adalah negara hukum. Peraturan dalam ketenagakerjaan menjadi salah satu urusan negara yang berkaitan dengan hubungan antar masyarakat maupun masyarakat dengan negara. Hal ini dikarenakan dalam ketenagakerjaan terdapat hubungan antara tenaga kerja,

pengusaha, serta pemerintahan (hubungan *triparit*), misalnya seperti pengadaan jaminan sosial ketenagakerjaan.

Jaminan sosial ketenagakerjaan adalah suatu bentuk perlindungan bagi tenaga kerja yang berguna untuk melindungi pekerja beserta keluarga mereka dari risiko yang diakibatkan oleh kejadian tak terduga selama bekerja. Beberapa jenis risiko yang mungkin saja akan dialami oleh para pekerja antara lain seperti kematian, kehilangan pekerjaan, kecacatan akibat kecelakaan, atau sakit karena terjangkit penyakit tertentu.

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Pasal 41 ayat 1 Tentang HAM telah menyebutkan: “Setiap warga negara berhak atas jaminan sosial yang dibutuhkan untuk hidup layak dan untuk perkembangan pribadinya secara utuh”.

Soepomo (1983) menyebutkan, jaminan sosial merupakan pembayaran dari perusahaan sebagai jaminan kepastian pendapatan kepada para buruh terkait kejadian di luar dugaan yang bukan menjadi kesalahannya saat bekerja di mana kejadian tersebut mengakibatkan hilangnya upah mereka.

Perkembangan dunia bisnis di bidang transportasi darat yang saat ini semakin berkembang di wilayah Asia sangat memerlukan sarana dan prasarana yang mendukung. Menurut Gultom (2009), dibandingkan transportasi udara atau laut, masyarakat lebih banyak menggunakan transportasi darat. Kemajuan teknologi seperti sekarang membuat para pengguna transportasi darat merasa lebih mudah dalam berinteraksi atau menggunakan kendaraan dalam memenuhi kebutuhannya sehari-hari.

Kemunculan berbagai aplikasi *online* yang menyediakan transportasi darat sangat berkaitan dengan kegiatan pengangkutan yang dalam hukum merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan makna dari pengangkutan. Tetapi transportasi berbasis *online* yang diwadahi oleh Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE) tidak tercantum di dalam undang-undang tersebut. Oleh karena itu pembahasan mengenai aplikasi *online* penyedia transportasi darat sebagai bentuk adanya kemajuan teknologi ini mulai dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, sehingga keluar Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 32 Tahun 2017 Tentang Penempatan Kompetensi Kerja Nasional sebagai peraturan yang berisi payung hukum, ketentuan hukum serta gambaran hukum dari adanya aplikasi *online* penyedia layanan transportasi ini. Melalui peraturan tersebut sudah seharusnya jaminan sosial sebagai perlindungan kerja juga diberikan kepada para *driver* ojek *online* di era semakin meningkatnya aplikasi ojek *online* seperti *Grab car* dan *Grab bike* agar mereka

mendapatkan kenyamanan dan ketenangan dalam bekerja.

Artikel ini menggunakan teori kewenangan dan teori tanggung jawab dalam membahas permasalahan dalam jurnal ini. Kewenangan menurut Ateng Syafrudin dijelaskan kekuasaan yang diperoleh dari kekuasaan yang diberikan oleh Undang-Undang (Syafudin, 2000). H.D. van Wijk/Willem Konijnenbelt mengungkapkan bahwa kewenangan yang diperoleh dari pengalihan kewenangan yang dilakukan oleh pemerintah yang dilakukan dengan melalui beberapa cara, yaitu (HR, 2006):

1. Atribusi sebagai wewenang pemerintahan yang diberikan oleh pencipta Undang-Undang (produk legislator) kepada organ pemerintahan; produk legislator tersebut dibedakan menjadi : a). *Original Legislator*, yaitu MPR menghasilkan sebuah UUD, DPR menghasilkan UU dan DPRD dan Pemda menghasilkan sebuah Perda; b). *Delegated Legislator*, yaitu Peraturan Pemerintah dan Keputusan/Peraturan Presiden dihasilkan oleh Presiden berdasarkan ketentuan perundang-undangan.
2. Delegasi sebagai suatu wewenang pemerintahan yang dilimpahkan kepada seseorang yang berasal dari suatu organ pemerintahan lainnya.
3. Mandat, merupakan suatu pengalihan jabatan yang berasal dari unit pemerintahan dengan kedudukan lebih tinggi kepada unit pemerintahan dengan kedudukan yang lebih rendah.

Tanggung jawab menurut Ridwan Halim diartikan sebagai sebuah akibat lebih lanjut dari pelaksanaan hak maupun kewajiban atau kekuasaan (Marpaung, 1988). Tanggung jawab juga diartikan sebagai bentuk kewajiban untuk melakukan sesuatu (Masriani, 2008). Berdasarkan uraian tersebut maka dapat jelaskan bahwa pertanggungjawaban sebagai suatu sikap atau tindakan yang diambil seseorang untuk menjamin segala akibat atau konsekuensi yang timbul dari perbuatannya tersebut. Notaris dapat dimintakan pertanggungjawaban secara administrasi, perdata maupun pidana.

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas, maka permasalahan yang dibahas dalam artikel penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan jaminan sosial ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang?
2. Apa hambatan dalam pelaksanaan jaminan sosial ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang dan bagaimana solusinya?

Artikel yang membahas permasalahan yang hampir sama dengan permasalahan yang dibahas dalam artikel ini sudah pernah dilakukan sebelumnya antara lain artikel yang ditulis oleh Liana

Sopaheluwakan dengan judul “Tinjauan Yuridis Mitra Kerja (Pengemudi) Pada Perusahaan *Forwarding* (Transportasi)”. Artikel ini membahas mengenai membahas mengenai hubungan hukum antara mitra kerja dengan perusahaan forwarding, dan membahas juga mengenai perlindungan hukum terhadap pengemudi dalam perjanjian kemitraan dengan perusahaan forwarding (Sopaheluwakan, 2021). Selanjutnya artikel yang ditulis oleh Arinda Dyah Pratiwi dan Arief Suryono yang berjudul “Tinjauan Yuridis Hak Peserta Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan Di Fasilitas Kesehatan Tingkat Pertama”. Artikel tersebut membahas mengenai akan membahas tentang problematika yang dihadapi oleh peserta Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan untuk mendapatkan pelayanan di Fasilitas Kesehatan Tingkat Pratama (Pratiwi, & Suryono, 2021).

Artikel yang ditulis ini berbeda dengan beberapa artikel di atas. Artikel ini pembahasannya lebih menitikberatkan mengenai pelaksanaan jaminan sosial ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang dan hambatan-hambatan apa yang menjadi persoalan serta bagaimana menemukan solusinya.

B. METODE PENELITIAN

Artikel ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Peter Mahmud Marzuki, mendefinisikan penelitian hukum normatif sebagai sebuah upaya dalam mendapatkan aturan hukum, prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum yang berguna untuk mendapatkan jawaban atas isu hukum yang sedang dihadapi (Marzuki, 2010). Artikel ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dengan menggunakan sumber data yang bersumber dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan tema artikel ini sebagai bahan hukum primer yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE). Bahan hukum sekunder berupa hasil penelitian, jurnal maupun teori yang terkait dengan pembahasan dalam jurnal ini serta bahan hukum tersier berupa media elektronik dan kamus hukum. Artikel ini menggunakan studi dokumen berupa buku maupun jurnal sebagai teknik pengumpulan datanya. Artikel ini menggunakan teknik analisis data secara kualitatif yaitu dengan menekankan pada kesimpulan deduktif atau induktif dari data yang dianalisis (Suteki & Taufani, 2018).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di

Semarang

Tahun 2017 adalah awal mula munculnya Grab di Kota Semarang, saat itu terjadi *recruitment* besar-besaran bagi siapa saja yang mau bermitra hanya dengan syarat memiliki mobil minimal keluaran tahun 2011 atau kendaraan bermotor minimal keluaran 2009 dan juga telah memiliki SIM maupun KTP. Jika sudah terdaftar masing-masing dari mereka akan mendapatkan helm dan jaket khusus yang secara tak langsung dibayarkan melalui cicilan pendapatan mereka. Beberapa kewajiban maupun hak keduanya antara lain: 80% tarif pada setiap orderan yang *driver* lakukan diberikan pada *driver* dan sisanya bagi Grab, jika *driver* berlaku curang seperti pelecehan seksual, pelanggaran lalu lintas, melakukan orderan palsu atau membeli akun milik orang lain perusahaan tidak bisa menghentikan mereka secara langsung, serta lokasi *driver* tidak berhak dipantau oleh Grab. Pihak Grab hanya berkewajiban untuk memberi bonus jika target yang diberikan tercapai serta memfasilitasi aplikasi. Apabila terjadi pelanggaran kode etik yang Grab telah tentukan, maka *driver* akan diperingati melalui pesan dari aplikasi pada pelanggaran pertama, mematikan sistem aplikasi sementara waktu pada pelanggaran kedua, dan memberhentikan secara permanen aplikasi *driver* pada pelanggaran ketiga kalinya.

Terdapat 3 zona dalam penetapan besaran tarif ojek *online*. Tarif batas atas sebesar 2.300 rupiah dan batas bawah 1.800 rupiah per kilometernya dengan tarif minimum sekali jalan sekitar 7.000 hingga 10.000 rupiah per empat kilometernya untuk Zona I yakni Bali, Sumatera, dan Jawa. Sedangkan tarif batas atas sebesar 2.500 rupiah dan batas bawah 2.000 rupiah dengan tarif minimal 8.000 hingga 10.000 rupiah per 4 kilometernya diberlakukan di *zona* II yakni wilayah jabodetabek.

Hasil wawancara yang peneliti lakukan bersama ketua paguyuban SGS atau Sedulur Grab Semarang yakni Pak Aris Sugiarto diketahui bahwa jaminan sosial seperti jaminan pensiun, hari tua, kematian, dan kecelakaan kerja tidak pernah *driver* terima dari pihak Grab. Oleh sebab itu beberapa paguyuban di Kota Semarang mulai menggerakkan anggota-anggotanya untuk mendaftarkan diri menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan, sedangkan *driver* dari paguyuban lain masih harus berinisiatif sendiri-sendiri. Pak Aris sebagai ketua SGS tahun 2019-2022 ini sudah bergabung dengan Grab sejak dua tahun silam dan ia adalah warga asli Kota Semarang. Juni 2014 merupakan awal mula beroperasinya Grab yang menyediakan jasa pemesanan taksi *online* yang kemudian merambah transportasi lain seperti motor dan mobil. Awal kemunculan Grab di bulan Februari 2017 hanya menyediakan ojek motor saja. Pak Aris pernah merasa takut

ketika awal-awal menjemput orderan di sekitar bandara, pasar, terminal atau stasiun karena termasuk daerah yang berbahaya atau daerah merah. Masih belum ada penerimaan dari para penyedia jasa transportasi darat konvensional terhadap kemunculan ojek *online* ini. Pak Aris menuturkan “ibarat jika mau pergi ke mall, jika rumahmu jauh dari jalan utama yang ada angkutan umum atau ojek pangkalan, haruslah berjalan kaki dulu jika ingin ke mall. Jika dekat, nah jika jauh? Kan gunanya Grab buat memudahkan”. Pihak perusahaan Grab sendiri tidak memberikan jaminan sosial kepada para mitranya yang bisa saja terkena risiko seperti cedera, perusakan motor hingga kematian akibat mengambil orderan di kawasan yang berdekatan dengan transportasi umum (pangkalan ojek, taksi konvensional, angkutan umum, dan bus). Pak Aris berharap masyarakat mulai terbuka dengan adanya teknologi yang semakin berkembang seperti hadirnya ojek *online* ini.

Para *driver online* kadang-kadang sampai harus turun ke jalanan meminta sumbangan dari masyarakat atau saling iuran untuk menangani kasus-kasus kecelakaan kerja yang dialami oleh sesama *driver*. Hal ini dilakukan karena memang perusahaan Grab tidak menanggung segala risiko yang terjadi ada mitranya. Pihak perusahaan hanya memberikan arahan untuk menghindari zona merah saat mengambil orderan atau menjemput pelanggan.

Selain Pak Aris, peneliti juga turut mewawancarai salah satu *driver* Grab di Kota Semarang, yakni Pak Kasrowi. Beliau juga menjadi anggota beberapa paguyuban pengemudi ojek *online* di Kota Semarang karena telah bekerja di bidang ini selama hampir 1 tahun lamanya. Pak Kasrowi menyebutkan bahwa hanya mereka yang menyadari pentingnya jaminan sosial bagi diri sendiri serta keluarganya yang berinisiatif untuk mendaftarkan diri ke BPJS Ketenagakerjaan.

BPJS Ketenagakerjaan ini sangat penting bagi Pak Kasrowi karena bisa memberikan perlindungan dan jaminan bagi dirinya beserta keluarga apabila suatu saat mengalami kecelakaan atau menemui kejahatan di malam hari dan di tempat yang berbahaya. Oleh karena itu beliau sudah mendaftarkan diri sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan ini. Ada kemudahan dan kesulitan tersendiri terkait mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, dari segi pendaftaran diri memang mudah tetapi menumbuhkan kesadaran diri akan pentingnya jaminan sosial dan pembayaran preminya yang sulit. *Driver online* Grab rata-rata hanya berpenghasilan rendah jadi merasa berat dengan tuntutan iuran dari pemberi jaminan sosial tersebut.

Peneliti juga mewawancarai pihak *customer service* BPJS Ketenagakerjaan Kota Semarang yang berlokasi di Jalan Pemuda, Semarang bernama Pak Adam. Beliau menyebutkan

bahwa sudah banyak *driver online* yang terdaftar sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan seperti halnya para pekerja bidang lain yang didaftarkan langsung oleh perusahaannya. BPJS Ketenagakerjaan dan Gojek sendiri juga telah bekerja sama dalam pemberian jaminan sosial untuk pengemudinya dengan beberapa sistem pembayaran preminya seperti pemotongan saldo *gopay* secara otomatis atau dengan membayarkan secara mandiri kepada pihak BPJS langsung. Walaupun belum banyak dan maksimal, sudah ada beberapa sosialisasi dan penyuluhan mengenai pentingnya jaminan sosial terhadap *driver online* di beberapa paguyuban. Oleh karena itu sudah seharusnya mereka menyadari bahwa BPJS Ketenagakerjaan sangatlah penting dalam bekerja.

Pada dasarnya semua kembali pada kesadaran masing-masing *driver online*, sebenarnya ada beberapa pilihan jangka waktu pembayaran iuran yang BPJS Ketenagakerjaan tawarkan, ada yang setahun, 6 bulan, 3 bulan, ada juga yang 1 bulan. Beberapa pilihan ini menurut Pak Adam sangat memudahkan para *driver online* karena bisa menyesuaikan kemampuan finansial mereka masing-masing. Program jaminan sosial ketenagakerjaan ini juga terbagi ke dalam 3 program yang berbeda, yakni jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, serta jaminan hari tua. Perlindungan serta jaminan dari kecelakaan tak terduga, kecelakaan tunggal saat mengendarai kendaraan atau kecelakaan saat bekerja semua biaya mestinya ditanggung secara penuh oleh program jaminan kecelakaan kerja. Apabila seorang pekerja meninggal maka ia akan memperoleh biaya senilai 25 juta rupiah yang ditanggung dalam program jaminan kematian. Biaya tersebut akan diserahkan kepada wali/orang tua yang bersangkutan apabila ia belum memiliki keluarga sendiri atau menikah, tetapi akan diberikan kepada pasangannya apabila ia telah menikah. Sedangkan pemberian jaminan atau biaya yang nominalnya disesuaikan dengan berapa lama bekerja dan menjadi anggota BPJS Ketenagakerjaan ditanggung dalam program jaminan hari tua. Berbagai kemudahan telah ditawarkan oleh BPJS Ketenagakerjaan agar para pekerja mau mendaftarkan diri. Kemudahan ini antara lain pilihan jangka waktu pembayaran beserta metodenya yang beragam serta persyaratan pendaftaran yang sangat mudah yakni hanya dengan menggunakan KTP. Hal ini membuktikan bahwa BPJS Ketenagakerjaan sangat fleksibel terhadap segala profesi namun masih banyak yang belum menyadari pentingnya jaminan sosial baik dari pekerja maupun perusahaan.

2. Hambatan dalam Pelaksanaan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang dan Solusinya

Menurut pemaparan Pak Aris sebagai *driver online* Grab, hambatan yang pengemudi rasakan terhadap pelaksanaan jaminan sosial ketenagakerjaan di Kota Semarang ialah perusahaan Grab belum mengikutsertakan para mitranya sebagai peserta BPJS Ketenagakerjaan. Namun saat bekerja Pak Aris tetap menjalankannya dengan maksimal dan selalu memperhatikan kode etik yang berlaku. Banyak hal yang sudah dilalui oleh Pak Aris selama menjadi mitra Grab. Tidak hanya pengalaman yang menyenangkan tetapi banyak hal yang tidak ia sukai juga selama ini. Meskipun dulu mengalami kondisi yang menakutkan saat bekerja, berpenghasilan sedikit hingga beberapa kali mengalami kejadian yang tidak diinginkan, sekarang Pak Aris merasa sangat bersyukur karena situasinya sudah banyak berubah.

Berikut ini beberapa hambatan beserta solusi pelaksanaan pemenuhan jaminan sosial untuk *driver online* Grab di Kota Semarang:

a. Hambatan

- 1) Ketatnya persaingan dengan ojek konvensional serta penghasilan para pengemudi yang rendah di mana hanya 80% tarif yang diterima dan sisanya diberikan kepada perusahaan. Selain itu masih banyak kebutuhan pendukung seperti kuota internet, bensin, atau pulsa.
- 2) Para *driver online* mengalami kesulitan menyisihkan uang untuk pembayaran premi BPJS Ketenagakerjaan karena rata-rata mereka menggunakan penghasilannya yang minim untuk memenuhi kebutuhan istri dan anaknya seperti biaya pendidikan, sandang pangan dan lain sebagainya.
- 3) Banyak *driver online* yang belum menyadari manfaat jaminan sosial ketenagakerjaan dan masih sedikit yang mau berpartisipasi akibat tidak adanya sosialisasi dari BPJS Ketenagakerjaan.
- 4) Para *driver online* tidak diberi jaminan sosial oleh perusahaan Grab.
- 5) Beban iuran menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan yang terlalu memberatkan *driver*
- 6) Banyak *driver* yang belum memperoleh penyuluhan serta sosialisasi tentang peningkatan jaminan sosial ketenagakerjaan dari pemerintah maupun perusahaan Grab.
- 7) Alur pendaftaran BPJS Ketenagakerjaan yang terlalu lama dan rumit.
- 8) Masih banyak *driver online* yang belum menyadari pentingnya jaminan sosial ketenagakerjaan.

b. Solusi

- 1) Perusahaan harus mulai memperhatikan para driver online dengan mendaftarkan mereka pada BPJS Ketenagakerjaan.
- 2) Agar tidak keberatan dalam membayar iuran mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, para driver online bisa mengatur penghasilannya dengan lebih baik.
- 3) Pentingnya jaminan sosial ketenagakerjaan harus selalu disosialisasikan oleh pemerintah maupun perusahaan Grab kepada para driver online.
- 4) Karena perusahaan Grab memegang data para pekerjanya, maka mereka harus menanggung keikutsertaan para driver online dalam keanggotaan BPJS Ketenagakerjaan.
- 5) Banyak risiko kecelakaan di jalan raya, sehingga para driver online harus selalu menyadari pentingnya memiliki jaminan sosial ketenagakerjaan ini.

D. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dijelaskan di atas maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi Pengemudi *Online* (Grab) di Semarang, Pihak perusahaan (Grab) tidak memberikan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi pengemudinya, seperti jaminan kecelakaan kerja, jaminan, pensiun, jaminan hari tua dan jaminan kematian. Para pengemudi harus memiliki kesadaran diri sendiri untuk menjadi peserta Jaminan Sosial Ketenagakerjaan. Sebagian anggota Paguyuban *driver online* (Grab) yang berada di Semarang telah menjadi peserta Jaminan Sosial Ketenagakerjaan.

Ditemukan adanya hambatan pelaksanaan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi pengemudi online (Grab) di Semarang disebabkan karena rendahnya penghasilan *driver online* (Grab), tingginya kebutuhan keluarga, pihak perusahaan tidak memberikan Jaminan Sosial atas pengemudinya, pihak pengemudi diberatkan dari besaran iuran yang dibebankan untuk mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, kurangnya sosialisasi dari pihak Perusahaan maupun Pemerintah dalam meningkatkan Jaminan Sosial Ketenagakerjaan bagi pengemudi, prosedur yang terlalu banyak dan lama untuk mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, dan kurangnya kesadaran dari pengemudi atas pentingnya Jaminan Sosial Ketenagakerjaan. Adapun solusi yang dilakukan untuk Pihak perusahaan (Grab) seharusnya lebih meningkatkan perhatiannya bagi pengemudi untuk didaftarkan menjadi peserta BPJS Ketenagakerjaan, dan untuk pengemudi lebih mengatur pendapatan keuangan per-bulan, Pihak Perusahaan (Grab) dan Pemerintah seharusnya lebih meningkatkan Sosialisasi atau pendekatan terhadap pengemudi akan pentingnya Jaminan Sosial Ketenagakerjaan, Pihak

Perusahaan seharusnya bertanggung jawab atas keikutsertaan pengemudi dalam mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, karena data-data para pengemudi semua berada dalam genggaman Perusahaan (Grab).

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, F. (2006). *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Depatemen Pendidikan Nasional (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pusat Bahasa (Edisi Keempat)*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Hasan, M.I. (2002). *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Gultom, E. (2009). *Hukum Pengangkutan Darat*. Jakarta: Literata.
- Soepomo, I. (1981). *Pengantar Hukum Perburuhan*. Jakarta: Djambatan.
- Husni, L. (2003). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Nawawi, Hadari., & Hadari, M. Martini. (1992). *Instrumen Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Marzuki, P.M. (2006). *Penelitian Hukum* Jakarta: Kencana.
- Marpaung, R.H. (1988). *Kamus Populer Pekerja Sosial*, Jakarta: Mutiara.
- Pratiwi, Arinda Dyah., & Suryono, Arief. (2021). Tinjauan Yuridis Hak Peserta Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan Di Fasilitas Kesehatan Tingkat Pertama. *Jurnal Privat Law Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta*, Vol. 9, (No.1), p.71-88.
- Soekanto, Soerjono., & Mamudji, Sri. (2011). *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sopaheluwakan, L. (2021). Tinjauan Yuridis Mitra Kerja (Pengemudi) Pada Perusahaan Forwarding (Transportasi). *Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan Perspektif*, Vol. 26, (No. 1), p.65-72.
- Suteki., & Taufani, Galang. (2018). *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.

Syafrudin, A. (2000). Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggungjawab. Bandung: Universitas Parahyangan.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Penyelenggara Jaminan Sosial.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Jaminan Sosial Nasional.