



<https://doi.org/10.61292/eljbn.231>

Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Antara PT Jaklingko Mikrotrans Dengan PT Transjakarta dalam Pemberian Upah Kepada Pramudi

Radot Gilbert Putra Limbong, I Made Sarjana

Fakultas Hukum Universitas Udayana

Correspondence: radotlbg@gmail.com

Abstract

This research is motivated by the gap between *das sollen* and *das sein*, namely the difference between applicable legal norms and reality. The rule that has experienced a gap is DKI Jakarta Governor Regulation Number 96 of 2018 concerning the Integration of Feeder Transportation into the Bus Rapid Transit System. The problem raised in this study is how the implementation of the cooperation agreement between Jaklingko Mikrotrans and PT Transjakarta is related to the provision of wages to the driver, as well as the factors that cause the discrepancy in the provision of wages. The method used is empirical legal research with a statutory approach and factual approach. Primary data sources were obtained from interviews with respondents and informants, while secondary data came from literature, journals, the internet, and laws and regulations. Data collection techniques were conducted through interviews and document studies, with qualitative analysis. The results showed that the implementation of the cooperation agreement was not appropriate due to the reduction of mileage from 200 Km to 170-180 Km per day, to the detriment of the driver. The internal factor of wage discrepancy is unilateral policy, while the external factor is budget changes from the DKI Jakarta Provincial Government without adjusting the Rp/Km price in the agreement.

Keywords: Cooperation Agreement, Implementation, Driver, Wages.

Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*, yaitu perbedaan antara norma hukum yang berlaku dengan kenyataan. Aturan yang mengalami kesenjangan adalah Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 96 Tahun 2018 tentang Integrasi Angkutan Pengumpan ke dalam Sistem Bus Rapid Transit. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan perjanjian kerjasama antara Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transjakarta terkait pemberian upah kepada pramudi, serta faktor-faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian pemberian upah tersebut. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum empiris dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan fakta. Sumber data primer diperoleh dari wawancara dengan responden dan informan, sementara data sekunder berasal dari literatur, jurnal, internet, dan peraturan perundang-undangan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dan studi dokumen, dengan analisis kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan perjanjian kerjasama tidak sesuai karena pengurangan jarak tempuh dari 200 Km menjadi 170-180 Km per hari, sehingga merugikan pramudi. Faktor internal ketidaksesuaian upah adalah kebijakan sepihak, sedangkan faktor eksternal adalah perubahan anggaran dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tanpa penyesuaian harga Rp/Km dalam perjanjian.

Kata Kunci: Perjanjian Kerjasama, Pelaksanaan, Pramudi, Upah.

I. Pendahuluan

Transportasi publik merupakan sarana transportasi yang dikelola oleh pemerintah atau swasta untuk melayani masyarakat umum dalam perjalanan ke tempat tujuan yang diinginkan. Transportasi publik ini meliputi berbagai jenis moda transportasi, seperti bus, kereta api, taksi, angkutan kota, dan lain sebagainya. Berdasarkan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat”.

Ketetntuan tersebut, memberikan kewajiban kepada Pemerintah untuk mendukung dengan cara memberikan fasilitas dalam pengembangan sistem transportasi yang efektif, aman, dan nyaman bagi masyarakat. Sebagai bentuk pelaksanaannya, Pemerintah membuat program yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik.

Program tersebut dinamakan *Public Service Obligation* yaitu program yang dibuat untuk memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat. Pelaksanaan program tersebut dilakukan dengan membentuk kemitraan dengan perseroan. Pemerintah melalui PT. Transportasi Jakarta atau Transjakarta selaku Badan Usaha Milik Daerah yang mewakili Pemerintah dalam mengadakan kemitraan dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Program kemitraan ini mendapatkan dukungan dari Pemerintah dalam bentuk subsidi untuk menjamin kelangsungan operasional armada angkutan kota yang disediakan oleh Jaklingko Mikrotrans.

Dalam menjalankan program *Public Service Obligation*, Pemerintah membentuk sistem Bus Rapid Transit (selanjutnya disingkat dengan BRT). Dalam Pasal 1 angka 5 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan Terbatas Transjakarta (selanjutnya disebut dengan Perda Transjakarta) menyatakan bahwa Sistem Bus Rapid Transit yang selanjutnya disebut sistem BRT adalah jaringan angkutan umum massal cepat berbasis jalan dengan menggunakan Bus pada jalur khusus yang meliputi Prasarana, Armada dan sistem manajemen pendukung yang pengelolaan operasional dan manajemennya dilakukan secara profesional sehingga dapat menghasilkan pelayanan yang berkualitas dan berorientasi pengguna.

Dalam pelaksanaan sistem BRT tersebut, PT. Transportasi Jakarta selaku perseroan Badan Usaha Milik Daerah menjalin kemitraan dengan pihak ketiga yaitu PT. Jaklingko Mikrotrans. PT. Jaklingko Mikrotrans selaku pihak ketiga berperan sebagai pengelola jasa transportasi umum di Jakarta.

Kemitraan antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT Transportasi Jakarta adalah sebuah program kerja sama dalam pengelolaan angkutan kota di Jakarta. Kemitraan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik di Jakarta, khususnya dalam hal aksesibilitas dan tarif yang terjangkau bagi masyarakat. Sebagai koperasi transportasi mikro, Jaklingko bertanggung jawab atas pengelolaan armada transportasi mikro yang terdiri dari sejumlah kendaraan roda tiga yang disediakan untuk melayani masyarakat di daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh transportasi publik lainnya. Sedangkan PT. Transportasi Jakarta bertindak sebagai pengelola jasa transportasi umum, termasuk pengaturan rute, tarif, dan kualitas pelayanan.

Dengan memperhatikan ruang lingkup daripada tugas dan tanggung jawab PT. Transjakarta sebagaimana diatur di Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan Terbatas Transjakarta (selanjutnya disebut Perda Transjakarta) yang terbatas pada BRT, dan dengan memperhatikan persebaran pengguna jasa yang mayoritas berada di wilayah pemukiman yang tidak mungkin dilalui oleh BRT maka, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 96 Tahun 2018 tentang Integrasi Angkutan Pengumpan Ke Dalam Sistem Bus Rapid Transit (selanjutnya disebut dengan Pergub BRT) memberikan kewenangan kepada PT. Transjakarta untuk bermitra dengan operator bus kecil yang dikenal dengan nama Mikrotrans sebagai angkutan pengumpan dari wilayah pemukiman ke wilayah yang terintegrasi dengan jaringan layanan BRT.

Dalam hal ini, PT. Jaklingko Mikrotrans bertugas untuk menyediakan armada angkutan kota berupa kendaraan roda empat yang dapat diakses oleh masyarakat di wilayah pemukiman yang tidak dapat dilalui oleh BRT tersebut. Sementara itu, PT. Transportasi Jakarta bertugas untuk mengatur rute dan tarif angkutan kota yang disediakan oleh PT. Jaklingko Mikrotrans. PT. Transportasi Jakarta juga bertanggung jawab atas pengawasan dan pengendalian kualitas pelayanan, termasuk pemeliharaan dan perbaikan armada, pelatihan sopir, serta peningkatan layanan kepada masyarakat.

Dalam hubungan kemitraan antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transportasi Jakarta memiliki perjanjian kerjasama yang mengatur segala urusan yang berhubungan dengan program BRT. Dalam perjanjian kerjasama tersebut, mengatur tentang pemberian upah kepada pekerja di Mikrotrans. Upah yang diperjanjikan sebesar 120 km kepada setiap pekerja di Mikrotrans. Pemberian upah tersebut diberikan oleh PT. Transportasi Jakarta kepada setiap pekerja sopir bus kecil atau pramudi.

Kenyataannya, perjanjian kerjasama tersebut tidak dilaksanakan sepenuhnya oleh PT. Transportasi Jakarta. Dalam pelaksanaannya, PT. Transportasi Jakarta hanya memberikan upah kepada pramudi bus kecil sebesar 80 km sampai 100 km. Semestinya, PT. Transportasi Jakarta memberikan upah kepada pramudi sebesar 120 km sesuai dengan perjanjian kerjasama yang dibuat dengan PT. Transportasi Jakarta. Pelaksanaan perjanjian kerjasama tersebut menimbulkan permasalahan di kalangan pramudi bus kecil karena pendapatan mereka tidak sesuai dengan yang telah diperjanjikan sebelumnya.

Perjanjian diartikan sebagai *overeenkomst* dalam bahasa Belanda, sedangkan dalam bahasa Inggris disebut dengan *agreement*.¹ Kedua istilah tersebut diartikan sebagai perjanjian. Perjanjian dalam bahasa asing merupakan istilah yang dipakai dalam konsep-konsep hukum perjanjian.

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Soebekti, perjanjian itu juga disebut sebagai persetujuan. Persetujuan itu dibuat oleh para pihak yang setuju untuk melakukan sesuatu. didalam suatu perjanjian juga dinamakan persetujuan, karena dua pihak tersebut setuju untuk melakukan sesuatu. Perjanjian yaitu sebuah hubungan antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan hukum.²

"Persetujuan atau perjanjian dalam bidang pengangkutan adalah suatu sepakat. Artinya, sepakat yang dibuat oleh pihak pengangkut dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang diantar dari suatu tempat menuju tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pihak pengirim juga mengikatkan dirinya untuk membayar biaya pengangkutan, dalam hal perjanjian pengangkutan juga ada asas -asas yang menjadi pedoman dalam perjanjian pengangkutan tersebut".³

Berkaitan dengan konsep hukum diatas, dalam suatu perjanjian, pada hakekatnya mengenal asas konsensus, asas ini memberikan makna bahwa dalam suatu perjanjian itu dibuat secara bersama-sama antara pihak yang satu dengan yang lain. Dalam perjanjian pengangkutan ini, dimana para pihak baik pengangkut maupun pihak konsumen sama-sama mengikatkan dirinya untuk membuat perjanjian pengangkutan barang. Dengan demikian, suatu perjanjian itu dapat terjadi dikarenakan adanya kata sepakat antara pihak pengangkut dengan pihak konsumen. Sepakat itu juga disebut dengan perikatan. Perikatan itu terjadi karena sepakat. Kesepakatan tersebut wajib ada dalam suatu perikatan. Apabila demikian, maka perikatan itu menjadi sah serta memiliki akibat hukum.⁴

Berdasarkan rumusan Pasal 1320 KUH Perdata yang syarat sahnya perjanjian adalah:

"pertama-tama yaitu adanya kesepakatan dua belah pihak. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas hukum yang menyatakan bahwa setiap perjanjian berlaku selayaknya undang-undang yang mengikat bagi para pihak yang melakukan perjanjian. Selanjutnya, asas kebebasan berkontrak yaitu asas yang menyebutkan bahwa setiap individu berhak untuk membuat perjanjian apa saja sesuai kehendaknya selama tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku".⁵

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal: dimana sebagai akibatnya menimbulkan perikatan bagi keduanya untuk pemenuhan suatu prestasi sebagai obyek dari perjanjiannya itu.⁶

Asas Kebebasan Berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang berbunyi "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-undang bagi mereka yang membuatnya". Menurut Munir Fuady, Asas kebebasan berkontrak memberikan kebebasan kepada para

¹ Munir Fuady, 2001, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Bandung: Citra Aditya Bakti, (26).

² R. Soebekti dan R. Tjirosudibio, 2010, *Terjemahan Kuhperdata*, Jakarta: Pradnya Paramita, (306).

³ Sudikno Mertokusumo, 1998, *Mengenai Hukum*, Yogyakarta: Liberty, (97).

⁴ Titik Triwulan, 2010, *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*, Cet. kedua, Jakarta: Kencana, (227).

⁵ *Ibid.*, (202).

⁶ Djohari Santoso, dan Achmad Ali, 2009, *Hukum Perjanjian Indonesia*, Yogyakarta: Perpustakaan Fak. Hukum Universitas Islam Indonesia, (45).

pihak untuk membuat atau tidak membuat kontrak, demikian juga kebebasan untuk mengatur sendiri isi kontrak tersebut.

Berdasarkan Asas Kebebasan Berkontrak, maka orang pada dasarnya dapat membuat perjanjian dengan isi yang bagaimanapun juga, asal tidak bertentangan dengan Undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Yang dimaksud Undang-undang disini adalah Undang-undang yang bersifat memaksa. Dalam sistem terbuka hukum perjanjian atau asas kebebasan berkontrak yang penting adalah semua perjanjian (perjanjian dari macam apa saja), akan tetapi yang lebih penting lagi adalah bagian mengikatnya perjanjian sebagai Undang-undang. Kebebasan berkontrak merupakan asas yang sangat penting dalam hukum perjanjian.⁷ Kebebasan ini adalah perwujudan dari kehendak bebas, pancaran dari hak asasi manusia.

Asas itikad baik dalam bahasa hukumnya disebut *De Goedetrow*. Asas ini berkaitan dengan pelaksanaan suatu perjanjian. Asas itikad baik, terdapat dalam Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang menentukan "persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik". Itikad baik dapat dibedakan dalam pengertian subjektif dan objektif. Itikad baik dari segi subjektif berarti kejujuran.⁸ Hal ini berhubungan erat dengan sikap batin seseorang pada saat membuat perjanjian. Itikad baik dalam segi objektif berarti kepatutan yang berhubungan dengan pelaksanaan perjanjian atau pemenuhan prestasi dan cara melaksanakan hak dan kewajiban haruslah mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan. Menurut teori klasik hukum kontrak, asas itikad baik dapat diterapkan dalam situasi dimana perjanjian sudah memenuhi syarat hal tertentu, Akibatnya ajaran ini tidak melindungi pihak yang mengalami kerugian dalam tahap pra kontrak atau tahap perundingan, karena dalam tahap ini perjanjian belum memenuhi syarat.⁹

Asas personalia merupakan asas pertama dalam hukum perjanjian yang pengaturannya dapat ditemukan dalam ketentuan pasal 1315 KUH Perdata yang bunyinya "pada umumnya tak seorang pun dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkannya suatu janji selain untuk dirinya sendiri". Dari rumusan tersebut diketahui bahwa pada dasarnya suatu perjanjian dibuat oleh seseorang dalam kapasitasnya sebagai individu atau pribadi hanya dapat mengikat dan berlaku untuk dirinya sendiri.

Kerjasama merupakan salah satu bentuk interaksi sosial. Menurut Abdulsyani, kerjasama adalah suatu bentuk proses sosial, dimana didalamnya terdapat aktivitas tertentu yang ditunjukkan untuk mencapai tujuan bersama dengan saling membantu dan saling memahami aktivitas masing-masing.¹⁰

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, kerjasama diartikan sebagai kegiatan yang di lakukan secara bersama-sama dari berbagai pihak untuk mencapai tujuan bersama. Kerjasama merupakan sesuatu yang ditangani oleh beberapa pihak. Kerjasama adalah sebuah sikap mau melakukan suatu pekerjaan secara bersama-sama tanpa melihat latar belakang orang yang diajak bekerjasama untuk mencapai suatu tujuan.¹¹ Kerjasama adalah proses berkelompok dimana anggotaanggotanya mendukung dan saling mengandalkan untuk mencapai suatu hasil mufakat. Selain itu kemampuan kerjasama mampu meningkatkan rasa percaya diri dan kemampuan berinteraksi, serta melatih peserta didik beradaptasi dengan lingkungan baru.

⁷ I Made Yonathan Hadi Sanjaya, dan I Made Sarjana, Praktek Perikatan Dengan Struktur Nominee Oleh Warga Negara Asing Dalam Perspektif Freedom of Contract, *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 10 No. 6, (2022): 1378-1388.

⁸ Putra, Gede Nopta Ari, and I. Made Dedy Priyanto. Asas Itikad Baik Dalam Memperkuat Kekuatan Mengikat Memorandum of Understanding, *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 8 No. 3 (2020): 269-285.

⁹ Suharnoko, 2014, *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*, Jakarta: Kencana, (5).

¹⁰ Abdulsyani, 1994, *Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan*, Jakarta: Bumi Aksara, (156).

¹¹ W.J.S. Purwadarminta, 2015, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, (492).

Berdasarkan konsep kerjasama tersebut di atas, maka dapat dikatakan bahwa kerjasama adalah sebuah usaha yang oleh beberapa orang lakukan atau kelompok secara bersama-sama untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Kerjasama merupakan interaksi yang sangat penting bagi kehidupan manusia sebagai makhluk sosial yang saling membutuhkan. Kerjasama dapat terjadi ketika individu-individu yang bersangkutan mempunyai kepentingan dan kesadaran yang sama untuk bekerjasama untuk mencapai tujuan dan kepentingan bersama. Lebih lanjut, Arikunto menyatakan kerjasama dapat memberikan keuntungan bagi suatu organisasi dan pengaruh baik bagi para anggotanya, kerjasama dapat mempertinggi produktivitas dibandingkan bila bekerja sendiri-sendiri. Dengan kerjasama dapat diciptakan keselarasan hubungan antar manusia, antar kelompok dan antar organisasi dan dengan kerjasama yang baik maka dapat memberikan mamfaat bagi semua anggota organisasi.¹²

Upah adalah aktivitas pemindahan dana guna memenuhi suatu kewajiban yang timbul dari suatu kegiatan ekonomi. Pembayaran yaitu perpindahan hak pemilikan atas sejumlah uang atau dari pembayaran kepada penerimanya baik langsung maupun tidak langsung maupun melalui media jasa-jasa perbankan.¹³

Pembayaran (uang atau barang) dengan maksud dan tujuan yang sama yang dilakukan oleh dua orang atau lebih. Menurut Syekh Yusuf Qardhawi mengemukakan mengenai konsep upah bahwa:

“rujukan penetapan upah itu adalah kesepakatan antara kedua belah pihak, yaitu majikan dan pekerja. Tetapi tidak sepatutnya bagi pihak yang kuat dalam akad (kontrak) untuk mengeksploitasi kebutuhan pihak yang lemah dan memberinya upah di bawah standart. Sebagaimana dilarang jual beli karena keterpaksaan, artinya tidak boleh mengeksploitasi kondisi kebutuhan mendesak penjual untuk membeli barang darinya dengan harga yang lebih rendah dari harga yang wajar. Mengeksploitasi kebutuhan darurat untuk membeli jerih payah dan cucuran keringatnya dengan upah yang sangat minim yang tidak dapat mensejahterkannya”.¹⁴

Rujukan dari upah adalah adanya kesepakatan kedua belah pihak yang saling terkait dengan upah. Menurut kaum Utopis (kaum yang memiliki idealis masyarakat yang ideal) bahwa tindakan para pengusaha yang memberikan upah hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan minimum merupakan suatu tindakan yang tidak etis. Oleh karena itu, sebaiknya para pengusaha selain dapat memberikan upah yang layak kepada pekerja dan keluarganya, juga harus memberikan tunjangan keluarga.¹⁵ Upah adalah segala macam pembayaran yang timbul dari kontrak kerja. Upah menunjukkan penghasilan yang di terima oleh pekerja sebagai imbalan atas pekerjaan yang di lakukannya. Upah dapat diberikan dalam bentuk tunai atau natura.¹⁶

Istilah pramudi merupakan bentukan dari dua kata yang digabung, pramu dan kemudi. Pramu dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia ditulis sebagai yang bekerja di bidang jasa. Kamus Besar Bahasa Indonesia juga menjelaskan bahwa kata itu adalah bentuk terikat, artinya tidak mempunyai arti jika tidak digabung dengan kata lain. Ada 14 kata yang dikemukakan Kamus Besar Bahasa Indonesia berkenaan dengan pramu, mulai dari pramubarang sampai pramuwisma.

Tugas pramudi berbeda dengan pengemudi bus umum lainnya, tetapi toh mereka mengemudikan bus juga, bukan memegang kemudi angkutan jenis lain, misalnya yang melayang setengah meter dari tanah. Sebenarnya, pengemudi bus kota lain, baik bus besar macam milik Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD) atau Mayasari Bhakti, maupun yang kecil macam Metromini atau Kopaja, harus taat pada peraturan, sama seperti pengemudi transjakarta. Mereka tidak boleh menghentikan busnya di

¹² Arikunto, Suharsimi, *Manajemen Pendidikan*, (Yogyakarta: Aditya Mega, 2008), Hal. 9

¹³ Malayu Hasibuan, 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksara, (117).

¹⁴ Waluyo, 2010, *Perpajakan Indonesia*, Jakarta: Salemba Empat, (1).

¹⁵ Maimun, Sholeh., *Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja serta Upah: Teori serta Beberapa Potretnya di Indonesia*, *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, Vol. 4 No. 1 (2007): 1-12.

¹⁶ Joni Bambang, 2013, *Hukum Ketenagakerjaan*, Bandung: Pustaka Setia, (159).

sembarang tempat dan tidak boleh menaikkan penumpang dari pintu belakang, harus dari depan. Begitu sebaliknya. Namun, aturan itu tidak ditegakkan dengan ketat oleh pemerintah. Jadilah Transjakarta merasa memiliki hak untuk memberi nama pengemudi bus-bus mereka dengan pramudi.

Pada zaman Belanda orang yang pekerjaannya mengemudikan mobil disebut sopir (untuk membedakan dengan sais bagi yang mengendalikan kuda penarik delman, masinis bagi kereta api, atau juru mudi bagi kapal). Kata itu terjemahan masyarakat Indonesia untuk bahasa Belanda *chauffeur* (berasal dari bahasa Inggris, dulunya dari bahasa Perancis dengan susunan huruf yang sama). Dalam bahasa Inggris, kata *chauffeur* adalah *professional driver of a motor-car* (*The Concise Oxford English Dictionary*, terbitan 1950) lalu menjadi *a person employed to drive a car for somebody rich or important* (*Oxford Advanced Learner's Dictionary*, terbitan 1998). Jadi, dalam bahasa aslinya sopir adalah pekerjaan yang tidak sembarangan, boleh dikatakan terhormat. Tidak setiap orang yang bisa mengemudikan kendaraan bermotor (mobil) dapat menjadi sopir. Juga tidak sembarangan orang bisa mempunyai sopir. Hanya orang-orang terhormat dan kaya yang bisa menjadi *chauffeur* atau sopir.

Oleh karena kemudian di Indonesia kata itu juga dipakai untuk mereka yang menyopiri kendaraan angkutan umum, baik yang besar maupun yang kecil. Maka jatuhlah gengsi kata sopir. Orang pun kemudian beralih ke kata pengemudi. Barangkali ini untuk membedakan antara sopir angkutan umum, yang sering ugal-ugalan, dengan sopir yang khusus untuk mobil pribadi atau juga untuk orang per orang yang mengemudikan mobilnya sendiri. Jadi pengemudi dipergunakan bagi sopir mobil pribadi, bukan angkutan umum.¹⁷ Demikian perbedaan dalam penggunaan istilah sopir dan pramudi.

II. Metode Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis empiris yang dengan kata lain dapat disebut pula dengan penelitian lapangan, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat.¹⁸ Dengan kata lain, suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta yang berhubungan dengan pelaksanaan pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transjakarta dalam pemberian upah kepada Pramudi dan faktor-faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans. Setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.

Jenis pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan fakta. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji permasalahan terkait dengan perjanjian kerjasama oleh Mikrotrans kepada pekerja dalam kaitannya dengan pemberian upah. Sedangkan pendekatan fakta digunakan untuk mengkaji pelaksanaan pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transjakarta dalam pemberian upah kepada Pramudi dan faktor-faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans.

Penelitian ini memiliki sifat deskriptif analitis. Sifat deskriptif artinya menguraikan secara detail terkait dengan pelaksanaan pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transjakarta dalam pemberian upah kepada Pramudi dan faktor-faktor yang menyebabkan ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans. Setelah diuraikan, dilakukan analisis berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu juga dianalisis dengan melandaskan pada konsep-konsep hukum perjanjian kerjasama serta menyesuaikan dengan kenyataannya di PT. Jaklingko Mikrotrans.

¹⁷ Yusup Lovina Arida. TESIS : *Karakteristik Pengemudi dan Model Prediksi Peluang Kecelakaan Yang Melibatkan Mobil Pribadi Di Kabupaten Boyolali* (Tegal : PKTJ, 2021) Hal. 14.

¹⁸ Asep Saepul Hamdi dan E. Bahrudin, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif Aplikasi Pendidikan*, Yogyakarta: Deepublish, (3).

III. Pembahasan

Pelaksanaan Pemberian Upah Oleh PT. Transjakarta Kepada Pramudi

Perjanjian Kerjasama Antara PT. Jaklingko Mikrotrans Dengan

PT. Transjakarta

Perjanjian kerjasama, pada prinsipnya diawali dengan adanya perjanjian yang dibuat oleh para pihak. Sebagaimana yang telah dijelaskan pada bab tinjauan umum sebelumnya bahwa perjanjian merupakan hubungan hukum yang melibatkan kedua belah pihak bahkan lebih, dimana dalam hubungan hukum tersebut didasarkan pada kata sepakat.¹⁹ Hubungan hukum yang dibangun itu bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum. Akibat hukum adalah suatu akibat dari perbuatan yang dilakukan untuk mendapatkan suatu akibat yang diinginkan oleh pelaku hukum. Dalam hal ini, yang dimaksud dengan perbuatan adalah perbuatan yang diperbolehkan oleh hukum, sedangkan akibat hukum merupakan akibat yang diatur oleh hukum.

Berkaitan dengan perjanjian kerjasama, para pihak mengadakan kesepakatan terlebih dahulu sebelum membuat perjanjian kerjasama. Dalam perjanjian kerjasama terdapat tiga tahapan yang dilakukan oleh para pihak yaitu tahap prakontraktual yaitu adanya suatu tawaran dan penerimaan, kemudian dilanjutkan dengan tahap kontraktual yaitu adanya persesuaian pernyataan kehendak antara para pihak, dan tahap post kontraktual yaitu pelaksanaan perjanjian. Ketiga tahapan tersebut terdapat dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama, sebagai dasar dari adanya kesepakatan yang telah dibuat oleh para pihak.

Berkaitan dengan perjanjian kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans, sebelumnya telah diadakan kesepakatan antara PT. Transjakarta yang diwakili oleh Agung Wicaksono sebagai Direktur Utama dengan PT. Jaklingko Mikrotrans yang diwakili oleh Lumumba Pardede sebagai Wakil Ketua Operator Bus Kecil. Oleh karenanya, kesepakatan yang dibuat adalah kesepakatan yang sah karena masing-masing pihak bertindak dan atas nama perusahaan atau mewakili perusahaannya. Dalam perjanjian kerjasama tersebut, PT. Transjakarta selaku pihak pertama dan PT. Jaklingko Mikrotrans selaku pihak kedua. Pihak pertama dan pihak kedua mengadakan kesepakatan dalam rangka mendukung program pengembangan angkutan massal berbasis jalan yang mampu menjangkau seluruh kawasan perkotaan dan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat secara handal dan berkelanjutan serta memenuhi standar pelayanan minimal pada angkutan umum sebagai suatu bentuk pelayanan publik. Perseroan melaksanakan tugas dari Pemerintah untuk menjalankan layanan angkutan umum Bus Kecil eksisting dan memberikan kemudahan akses bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dan sistem Transjakarta dengan rute/trayek yang terkoneksi dan berkelanjutan.

PT. Jaklingko Mikrotrans bermaksud bekerjasama dengan PT. Transjakarta untuk melaksanakan layanan angkutan umum Bus Kecil dengan menyediakan Bus Kecil yang mendukung rute/trayek terkoneksi dan berkelanjutan dalam sistem Transjakarta. Pihak PT. Jaklingko Mikrotrans telah memenuhi persyaratan sebagai salah satu operator layanan angkutan umum bus kecil sesuai proses pengadaan yang telah dilakukan melalui katalog elektronik daerah Badan Pelayanan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (BPPBJ) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berdasarkan surat pemesanan nomor ID: 2746 tertanggal 13 November 2018.

Berdasarkan Pasal 5 Perjanjian Kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans yang mengatur tentang volume pekerjaan menyatakan bahwa Operator Bus Kecil menyetujui bahwa total kilometer yang ditempuh oleh bus kecil selama jangka waktu perjanjian adalah sebesar jumlah keseluruhan bus kecil x kilometer tempuh x jangka waktu perjanjian (disebut dengan volume pekerjaan), dengan ketentuan volume pekerjaan masih dapat berubah sebagai berikut:

a. Dalam hal operator bus kecil mengoperasikan bus kecil lebih lambat dari tanggal SPMK, maka volume pekerjaan akan dikurangi dengan perhitungan yaitu pengurangan volume pekerjaan akibat keterlambatan pengoperasian bus kecil berdasarkan berita acara pengoperasian = (jumlah unit bus kecil yang terlambat dioperasikan) x (kilometer tempuh) x (jumlah hari keterlambatan operasi).

¹⁹ Subekti, *Op.cit.*, h.1.

b. Volume pekerjaan akan berubah mengikuti jumlah ketersediaan unit bus kecil sehingga apabila unit bus kecil berkurang dalam waktu lebih dari 60 (enam puluh) hari kalender secara berturut-turut, maka volume pekerjaan akan berkurang secara proporsional baik dari segi tahun maupun pengurangan jumlah unit bus kecil.

c. Dalam hal operator bus kecil gagal memenuhi SGO selama lebih dari 3 (tiga) hari kalender berturut-turut, maka volume pekerjaan akan dikurangi dengan perhitungan yaitu pengurangan volume pekerjaan akibat SGO tidak tercapai = (jumlah unit bus kecil tidak SGO) x (kilometer tempuh) x (jumlah hari tidak SGO yang dihitung sejak hari pertama tidak SGO). Kilometer tempuh yang diberikan untuk pengoperasian bus kecil sebagai penugasan di luar rencana operasi menjadi bagian dari volume pekerjaan.

Sebagai pengertian dalam ketentuan ini, yang dimaksud dengan SPM dalam Pasal 1 angka 40 yaitu Standar Pelayanan Minimal adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan layanan angkutan umum bus kecil sesuai lampiran A perjanjian ini dengan mengacu pada kesepakatan bersama Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dengan PT. Transjakarta tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta untuk Layanan Angkutan Pengumpan dengan bus kecil Nomor: 75 Tahun 2018 Nomor 1239/PJ-PT.TJ/II/2018 tertanggal 15 Februari 2018 beserta perubahan dan/atau penggantinya dari waktu ke waktu sebagaimana ditetapkan oleh perseroan atau pihak terkait lainnya. Sedangkan yang dimaksud dengan SGO sebagaimana termuat dalam Pasal 1 angka 6 yakni unit bus kecil beserta pengemudinya yang telah ditetapkan dalam kondisi laik jalan dan siap beroperasi sesuai SPO dan SPM (aspek keamanan, keselamatan, dan kenyamanan).

Ketentuan pasal tersebut di atas, mengatur tentang volume pekerjaan yang dibebankan oleh PT. Transjakarta kepada PT. Jaklingko Mikrotrans sebagai penyedia bus kecil. Pengaturannya meliputi sanksi bagi keterlambatan pengoperasian bus kecil, pengurangan volume pekerjaan dan penyesuaian antara penyediaan bus kecil yang tidak memenuhi standar akan dilakukan pengurangan secara proporsional.

Berdasarkan Pasal 7 Perjanjian Kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans menyatakan bahwa:

1. Para pihak sepakat bahwa biaya jasa operator dihitung berdasarkan format perhitungan Rp/Km yaitu senilai Rp. 3.612.66 (tiga ribu enam ratus dua belas rupiah enam puluh enam sen) per kilometer tempuh (harga Rp/Km) yang berlaku selama jangka waktu perjanjian.
2. Penyesuaian harga Rp/Km dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan Pasal 8 perjanjian ini.
3. Dalam hal terjadi penugasan di luar rencana operasi, maka harga Rp/Km yang berlaku adalah harga Rp/Km berdasarkan ayat (1) pasal ini.
4. Operator bus kecil dengan ini menyetujui bahwa segala perhitungan terkait nilai acuan harga Rp/Km adalah perhitungan final yang ditetapkan oleh perseroan.

Harga rupiah per kilometer tersebut di atas, telah disepakati oleh kedua belah pihak senilai Rp. 3.612.66 per kilometer tempuh. Sehubungan dengan besaran upah yang diterima diatur dalam Perjanjian Kerjasama Operasi Jaklingko antara Koperasi Mikrolet Jakarta Raya (Komilet Jaya) dengan Pemilik Bus Kecil atas nama Muhamad Rizqi Nomor: 294/KU-KMJ/PKO-JL/VII/2023. Dalam perjanjian kerjasama ini pihak Komilet Jaya sebagai pihak pertama yang diwakilkan oleh Berman Limbong selaku sekretaris Komilet Jaya, sedangkan pihak pemilik bus kecil bernama Muhamad Rizqi selaku pihak kedua yang diwakilkan oleh H. Endang berdasarkan surat kuasa tanggal 21 Juli 2023 bertindak mewakili dan atas nama pemilik bus kecil.

Pihak pertama adalah operator angkutan umum bus kecil yang berbadan hukum Koperasi dengan layanan operasional pada Provinsi DKI Jakarta yang oleh anggaran dasarnya memberikan wewenang sepenuhnya kepada pengurus untuk mewakili kepentingan Koperasi dan/atau anggotanya baik didalam maupun diluar Pengadilan. Selanjutnya, pihak kedua adalah anggota Koperasi Komilet Jaya yang secara perorangan melakukan kegiatan pengoperasian bus kecil yang bergabung dengan badan hukum Komilet Jaya. Sedangkan PT. Transjakarta adalah Badan Usaha Milik Daerah Provinsi DKI Jakarta yang menggunakan jasa layanan bus kecil melalui program integrasi Jak Lingko. Dalam perjanjian kerjasama ini, yang dimaksudkan dengan Jak Lingko adalah program strategis Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam rangka penataan sistem transportasi Provinsi DKI Jakarta dengan metode integrasi secara menyeluruh. Selanjutnya, yang dimaksud dengan rupiah per kilometer adalah harga pokok satuan yang dikalikan dengan capaian kilometer tempuh dari kendaraan yang dijadikan sebagai pendapatan seluruh komponen, sebagaimana perjanjian kerjasama antara operator dengan PT. Transjakarta.

Sedangkan yang dimaksud dengan kilometer tempuh adalah jarak tempuh yang dicapai oleh bus kecil setiap kali operasi dengan memperhatikan *headway* dengan jarak rata-rata 180 Km/hari dan/atau 200 Km/hari.

Sehubungan dengan *headway* di atas, diatur dalam Pasal 2 angka 6 Perjanjian Kerjasama antara Komilet Jaya dengan Muhamad Rizqi sebagai pemilik bus kecil. Adapun bunyi Pasal 2 angka 6 Perjanjian Kerjasama tersebut yaitu perolehan jasa operasional pihak kedua dari pihak pertama dilaksanakan dengan menggunakan harga rupiah/kilometer berdasarkan tahun kendaraan bus kecil milik pihak kedua, sebagaimana harga rupiah/kilometer yang telah disepakati dalam PKS Induk. Ketentuan pasal ini memberikan kewajiban kepada pihak pertama kepada pihak kedua atas jasa operasional pihak kedua. Jasa operasional tersebut ditentukan dengan harga rupiah/kilometer berdasarkan tahun kendaraan.

Jasa operasional yang telah disepakati, diatur dalam Pasal 2 angka 7 Perjanjian Kerjasama ini yang menentukan bahwa:

a. Untuk bus kecil dengan tahun kendaraan 2018 dan 2019 dengan kilometer tempuh 200 Km.

No.	Uraian	Rupiah/Kilometer	Rupiah/Hari/Bulan
1.	Investasi/Setoran	Rp. 1.120,-/Km	Rp. 224.000,-/Hr
2.	Harian Pramudi	Rp. 1.393,50/100 Km	Rp. 278.700,-/Hr Untuk 2 Pramudi
3.	Pokok Kerja Pramudi	Rp. 357,1428/Km	Rp. 2.000.000,-/20 Hr Untuk 2 Pramudi
4.	BBM	Rp. 1.053,-/Km	Rp. 210.526,-/Hr

b. Untuk bus kecil dengan tahun kendaraan 2020, 2021 dan 2022 dengan kilometer tempuh 200 Km.

No.	Uraian	Rupiah/Kilometer	Rupiah/Hari/Bulan
1.	Investasi/Setoran	Rp. 1.150,-/Km	Rp. 230.000,-/Hr
2.	Harian Pramudi	Rp. 1.393,50/100 Km	Rp. 278.700,-/Hr Untuk 2 Pramudi
3.	Pokok Kerja Pramudi	Rp. 357,1428/Km	Rp. 2.000.000,-/20 Hr Untuk 2 Pramudi
4.	BBM	Rp. 1.053,-/Km	Rp. 210.526,-/Hr

Perolehan jasa operasional di atas ditentukan berdasarkan tahun kendaraan dari tahun 2018 sampai tahun 2022. Perbedaan perolehan jasa operasional terdapat pada setoran per kilometer untuk kendaraan tahun 2018 dan tahun 2019 sebesar Rp. 1.120,-/Km sedangkan untuk tahun kendaraan tahun 2020, 2021 dan tahun 2022 perolehan setoran sebesar Rp. 1.150,-/Km. Begitu pula dengan jumlah rupiah yang diterima sebesar Rp. 230.000 per hari. Seluruh perolehan pihak kedua sebagaimana diuraikan pada Pasal 2 tersebut di atas, dikalikan dengan kilometer tempuh dari setiap operasi harian Jaklingko Mikrotrans milik pihak kedua. (Pasal 2 angka 8).

Berdasarkan ketentuan perjanjian kerjasama di atas, apabila seorang pramudi memperoleh jasa operasional per hari sebesar Rp. 1.393,50/100 Km, maka pendapatan pramudi sebesar Rp. 2.787,- untuk jarak tempuh 200 Km per hari. Pendapatan tersebut menjadi pendapatan harian untuk 2 pramudi dalam jarak tempuh 200 Km per hari.

Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Antara PT. Jaklingko Mikrotrans Dengan PT. Transjakarta Dalam Pemberian Upah Kepada Pramudi

Pemberian upah kepada Pramudi didasarkan pada Pasal 7 Perjanjian Kerjasama. Dalam perjanjian kerjasama, ditentukan secara bersama-sama bahwa pemberian upah atas jasa dihitung berdasarkan format perhitungan Rp/Km senilai Rp. 3.612.66 per kilometer tempuh. Ketentuan dalam pasal tersebut menjadi pedoman pemberian upah kepada Pramudi. Pemberian upah kepada Pramudi dilaksanakan oleh PT. Jaklingko Mikrotrans kepada Pramudi. PT. Jaklingko Mikrotrans terikat hubungan kerja dengan Pramudi. PT. Jaklingko Mikrotrans sebagai pihak yang menyediakan bus kecil dan Pramudi sebagai pihak yang bekerja sebagai sopir bus kecil, sehingga pemberian upah kepada Pramudi dilaksanakan oleh PT. Jaklingko Mikrotrans. Pemberian upah kepada Pramudi tersebut didasarkan pada perjanjian kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko

Mikrotrans. Perjanjian kerjasama tersebut menjadi dasar bagi PT. Transjakarta memberikan upah kepada Pramudi melalui PT. Jaklingko Mikrotrans.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Welfizon Yuza, selaku Direktur Utama PT. Transjakarta, mengatakan bahwa pemberian upah kepada Pramudi dilaksanakan oleh PT. Jaklingko Mikrotrans berdasarkan harga yang telah ditentukan oleh PT. Transjakarta. PT. Transjakarta menentukan harga upah tersebut disesuaikan dengan anggaran daerah dari Pemerintah DKI Jakarta. Pemberian upah tersebut didasarkan pada ketentuan dalam perjanjian kerjasama yang sudah dibuat oleh PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Pemberian upah kepada Pramudi tersebut sudah dilaksanakan sesuai dengan perjanjian kerjasama. Upah yang diberikan kepada Pramudi pada setiap kilometernya sebesar Rp. 3.612.66. Besaran jumlah pemberian upah tersebut sudah disepakati dengan menggunakan acuan perhitungan harga rupiah per kilometernya. Selain itu, upah tersebut diberikan berdasarkan beban kerja yang diberikan kepada Pramudi. Pramudi memiliki hak atas upah yang dibayarkan, disamping memiliki hak Pramudi juga memiliki kewajiban untuk jarak tempuh 200 Km. Namun untuk upah yang dibayarkan kepada Pramudi dengan jarak tempuh 200 Km itu disesuaikan dengan tahun kendaraannya. Apabila tahun kendaraannya tahun 2018 dan tahun 2019 maka pemberian upahnya akan berbeda dengan tahun kendaraan 2020, 2021 dan 2022. Perbedaannya terletak pada setoran per harinya. Pramudi akan diberikan upah apabila telah menempuh 200 Km per harinya. Dengan demikian, harga per kilometer itu dikalikan 200 Km maka akan ditemukan upah per harinya. (Wawancara pada tanggal 18 November 2023).

Berdasarkan pemberian upah yang diberikan kepada Pramudi tersebut di atas maka dapat dikatakan bahwa Pramudi bekerja untuk PT. Jaklingko Mikrotrans. Dalam hubungan kerja, Pramudi memiliki hak dan kewajiban sesuai dengan peraturan yang ditentukan. Peraturan yang dijadikan acuan dalam pemberian upah kepada Pramudi adalah perjanjian kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Sehubungan dengan hak Pramudi adalah upah atas telah dilaksanakannya kewajiban yang dibebankan kepadanya. Apabila dikaitkan dengan pengertiannya, maka upah adalah hak Pramudi yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari PT. Jaklingko Mikrotrans atau pemberi kerja kepada Pramudi yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan bagi Pramudi dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan. Rujukan dari upah adalah adanya kesepakatan kedua belah pihak yang saling terkait dengan upah. Dalam hal ini, yang terkait dengan upah adalah PT. Transjakarta dan PT. Jaklingko Mikrotrans.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Bagas Paskah Putra Limbong, selaku Kepala Operasional Koperasi Komilet Jaya (salah satu Operator Jaklingko Mikrotrans), mengatakan bahwa pelaksanaan pemberian upah yang diberikan kepada Pramudi tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama yang dibuat oleh PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Dalam perjanjian kerjasama tersebut, telah disepakati bahwa upah yang diberikan kepada Pramudi sebesar Rp. 1.393.50 per kilometer. Setiap Pramudi diwajibkan untuk menempuh 200 Km per hari. Jadi upah yang harusnya diterima oleh Pramudi adalah sebanyak 200 Km. Namun, kenyataannya berbeda. Pramudi hanya menerima upah sebesar 170 atau 180 Km per hari. Oleh karena itu, pemberian upah yang diberikan kepada Pramudi tidak sesuai dengan jarak yang telah ditempuh oleh Pramudi. Sehingga upah yang diterima oleh Pramudi bisa berkurang sampai 20 sampai 30 Km per harinya (Wawancara pada tanggal 19 November 2023).

Dalam pelaksanaannya, upah yang diterima oleh Pramudi sebesar 200 Km per hari, namun Pramudi hanya diberikan 170 sampai 180 Km per hari. Pelaksanaan pemberian upah tersebut tentunya tidak sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati oleh PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans yang menentukan kilometer tempuhnya sebanyak 200 Km. Kilometer tempuh tersebut, tidak hanya berlaku pada kendaraan tahun 2018 dan 2019 saja tetapi bagi kendaraan tahun 2020, 2021, dan 2022 juga diberlakukan jarak tempuh 200 Km. Dalam hal ini, berlaku pada semua kendaraan untuk melaksanakan kilometer tempuh sebanyak 200 Km per harinya.

Upah yang diterima oleh Pramudi tersebut, sudah tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Pemberian upah kepada Pramudi memberikan kesan bahwa adanya pemotongan terhadap kilometer tempuhnya. Padahal Pramudi telah mematuhi perjanjian kerjasama yang dibuat, tetapi upah yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian.

Faktor-Faktor Penyebab Ketidaksesuaian Pemberian Upah Kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans

Faktor Internal

Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam perusahaan PT. Jaklingko Mikrotrans. Sebagai penyebab adanya ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans adalah adanya kebijakan dari PT. Jaklingko Mikrotrans. Kebijakan tersebut dibuat sendiri oleh PT. Jaklingko Mikrotrans atau tanpa melalui kesepakatan dengan Pramudi.

Kebijakan yang dibuat oleh PT. Jaklingko Mikrotrans yaitu kebijakan pengurangan ritase kilometer tempuh pada setiap bus kecil. Ritase adalah perjalanan bus kecil dari titik awal keberangkatan menuju ke titik-titik yang terkoneksi/bersinggungan dengan halte Transjakarta tertentu lalu menuju ke titik akhir dan kembali ke titik awal keberangkatan (pulang pergi/*two ways*) berdasarkan data *Global Positioning System* (GPS), *Driving Order*, atau data lainnya sesuai SPO. Berdasarkan pengertian dari ritase tersebut, bus kecil dalam melaksanakan perjalanannya menggunakan perhitungan ritase. Satu kali ritase sama dengan satu kali pulang pergi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Bagas Paskah Putra Limbong, mengatakan bahwa faktor internal penyebab adanya ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans mungkin disebabkan karena adanya kebijakan yang diambil dari dalam sendiri atau kebijakan yang dibuat sendiri oleh PT. Jaklingko Mikrotrans. Kebijakan tersebut dibuat karena adanya perubahan anggaran yang diberikan oleh PT. Transjakarta kepada PT. Jaklingko Mikrotrans. Perubahan anggaran dari PT. Transjakarta terjadi dengan tiba-tiba saja, tanpa adanya kesepakatan dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. Sebagai pihak penyedia bus kecil sangat kebingungan melaksanakan perubahan anggaran yang diberikan dari PT. Transjakarta karena perubahan anggaran tersebut sangat berkaitan dengan kilometer tempuh yang dilaksanakan oleh Pramudi. Pramudi diwajibkan untuk menempuh 200 Km per hari, sedangkan anggaran yang disediakan mengalami perubahan. Perubahan anggaran dari PT. Transjakarta menjadi berkurang dari sebelumnya. PT. Jaklingko Mikrotrans tidak mengetahui prosentase pengurangan anggaran tersebut. Oleh karena adanya perubahan anggaran dari PT. Transjakarta, maka PT. Jaklingko Mikrotrans mengambil kebijakan untuk melakukan pengurangan kilometer tempuh yang dilaksanakan oleh Pramudi. Kilometer tempuh yang dimaksudkan adalah rata-rata kilometer yang diperkirakan dapat ditempuh oleh satu unit bus kecil per hari yaitu sebesar 200 Km. Berbeda dengan kilometer baku yaitu kilometer tetap bus kecil dari titik awal keberangkatan ke titik akhir dan kembali ke titik awal keberangkatan (pergi pulang). Kilometer tempuh merupakan kilometer yang ditentukan jaraknya yaitu sepanjang 200 Km, sedangkan kilometer baku merupakan kilometer tetap yang ditentukan mulai berangkat sampai pulang atau pergi pulang. Kilometer baku dan kilometer tempuh tersebut telah disepakati sekaligus diatur dalam perjanjian kerjasama antara PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans. (Wawancara pada tanggal 19 November 2023).

Kebijakan pengurangan ritase yang dibuat oleh PT. Jaklingko Mikrotrans menyebabkan adanya pengurangan pendapatan Pramudi. Pendapatan yang sebelumnya telah disepakati dan telah dituangkan dalam perjanjian kerjasama sebesar 200 Km berkurang menjadi 170 sampai 180 Km per hari. Kebijakan pengurangan jumlah kilometer tempuh tersebut berimbas pada penghasilan Pramudi per hari. Apabila dalam satu hari berkurang sebanyak 30 Km, maka dalam satu bulan atau dua puluh hari kerja (tidak termasuk hari libur nasional), maka 30 Km dikalikan 20 hari sama dengan 600 Km. Berdasarkan perhitungan tersebut, maka Pramudi dirugikan sebanyak 600 Km per bulan (dua puluh hari kerja).

Pengurangan upah Pramudi sebesar 600 Km per bulan, tentunya dirasakan sangat berat atau pengurangannya sangat banyak, sehingga penghasilan Pramudi menjadi berkurang banyak. Kebijakan pengurangan kilometer tempuh tersebut sangat merugikan Pramudi dan pemilik bus kecil karena pendapatan per bulan dari Pramudi berkurang banyak dan setoran kepada pemilik bus juga menjadi berkurang sehingga dengan kata lain, kebijakan pengurangan kilometer tersebut berdampak besar pada Pramudi dan Muhamad Rizki sebagai pemilik bus kecil.

Faktor internal penyebab ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans berasal dari kebijakan yang dibuat sendiri oleh PT. Jaklingko Mikrotrans. Kebijakan pengurangan kilometer tempuh tersebut dibuat tanpa adanya perubahan perjanjian kerjasama dan tanpa melalui kesepakatan dengan Pramudi sebagai pelaksana dari perjanjian tersebut.

Faktor Eksternal

Faktor eksternal merupakan faktor penyebab yang berasal dari luar PT. Jaklingko Mikrotrans. Menurut Bapak Bagas Paskah Putra Limbong, mengatakan bahwa sebagai faktor penyebab adanya ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans adalah faktor perubahan kebijakan dari PT. Transjakarta. Perubahan kebijakan tersebut dikarenakan adanya perubahan anggaran dari Pemerintah DKI Jakarta untuk PT. Transjakarta. Oleh karena itu, PT. Transjakarta tidak dapat memberikan anggaran jasa layanan angkutan bus kecil seperti sebelumnya yaitu sebanyak 200 Km. Pada waktu itu, masih belum mengalami perubahan anggaran, sehingga PT. Transjakarta dapat memebrikan biaya anggaran layanan angkutan untuk bus kecil sebesar 200 Km per hari. Namun, sejak adanya perubahan anggaran yang diterima oleh PT. Transjakarta dari Pemerintah DKI Jakarta berkurang, maka perubahannya itu mengikuti perubahan jarak tempuh kilometer per harinya. (Wawancara pada tanggal 19 November 2023).

PT. Transjakarta adalah suatu badan hukum yang berbentuk perseroan terbatas yang merupakan Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta (BUMD) yang dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan Terbatas Transjakarta sebagaimana telah diubah berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 17 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah Perseroan terbatas Transjakarta dengan ruang lingkup kegiatan melakukan Layanan Angkutan Umum Transjakarta.

Layanan angkutan umum Transjakarta merupakan suatu program pengembangan angkutan massal berbasis jalan yang mampu menjangkau seluruh kawasan perkotaan dan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat secara handal dan berkelanjutan serta memenuhi standar pelayanan minimal pada angkutan umum sebagai suatu bentuk pelayanan publik. Perseroan melaksanakan tugas dari Pemerintah untuk menjalankan layanan angkutan umum Bus Kecil eksisting dan memberikan kemudahan akses bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dan sistem Transjakarta dengan rute/trayek yang terkoneksi dan berkelanjutan.

Pemenuhan layanan transportasi publik menjadi salah satu program layanan dasar yang menjadi prioritas Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta untuk dapat memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan dan mobilitas. Salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Kota Jakarta ialah Bus Rapid Transit atau BRT Transjakarta. BRT Transjakarta atau yang sering disebut dengan busway merupakan inovasi dan pionir moda transportasi darat yang cepat, efisien dan terjangkau serta menjadi salah satu program unggulan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.²⁰

Kedudukan PT. Transjakarta dalam perjanjian kerjasama tersebut adalah sebagai badan hukum milik daerah Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta yang berbentuk badan hukum. Sebagai badan usaha milik daerah, maka dapat dikatakan bahwa PT. Transjakarta merupakan perpanjangan tangan dari Pemerintah Daerah DKI Jakarta dalam melaksanakan layanan angkutan umum bus kecil untuk mengadakan kerjasama dengan PT. Jaklingko Mikrotrans.

Dalam perubahan anggaran dari Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta yang diberikan melalui PT. Transjakarta, maka perubahan anggaran tersebut adalah perubahan anggaran dari PT. Transjakarta. PT. Transjakarta sebagai pihak pertama dalam perjanjian kerjasama, apabila terdapat perubahan anggaran maka perubahan anggaran tersebut menyesuaikan dengan perubahan yang telah disepakati dalam perjanjian kerjasama. Penyesuaian anggaran dari PT. Transjakarta berdampak pada harga per kilometer jarak tempuh bus kecil.

Berdasarkan penyesuaian harga Rp/Km dalam perjanjian kerjasama tersebut di atas, perubahan yang dicantumkan adalah perubahan yang terjadi pada upah minimum Provinsi DKI Jakarta. Dalam Pasal 8 Perjanjian Kerjasama hanya mencantumkan penyesuaian harga Rp/Km apabila terjadi kenaikan upah minimum Provinsi DKI Jakarta. Sedangkan penyesuaian harga Rp/Km yang didasarkan pada perubahan anggaran tidak dicantumkan dalam perjanjian kerjasama. Perubahan anggaran dari Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta

²⁰ Angel Pricilia Saurina, Implementasi Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pelayanan Publik Dan pemberian Subsidi Yang Bersumber Dari Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Kepada Perseroan Terbatas Transportasi Jakarta, file:///C:/Users//Downloads/17473-35695-1-SM.pdf, diakses pada tanggal 30 November 2023.

merupakan perubahan yang terjadi diluar perjanjian. Dengan demikian, PT. Transjakarta melakukan perubahan terhadap jarak tempuh kilometer tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama. Perubahan ritase kilometer tempuh hanya dapat berubah atau diadakan penyesuaian apabila terjadi:

1. Kenaikan Upah Minimum Provinsi,
2. Kenaikan BBM,
3. Penyesuaian Perpajakan,
4. Penyesuaian BPJS; dan
5. Iuran wajib pesangon.

Perubahan ritase jarak tempuh sebanyak 200 Km hanya dapat berubah apabila memenuhi lima penyesuaian tersebut. Dengan kata lain, perubahan kilometer tempuh sebanyak 200 Km menjadi 170 Km sampai 180 Km bukan dikarenakan dari adanya penyesuaian tersebut di atas. Oleh karena itu, perubahan kilometer tempuh tersebut dilakukan bukan karena adanya penyesuaian harga Rp/Km tetapi karena kebijakan yang dibuat sendiri oleh PT. Jaklingko Mikrotrans. Perubahan kilometer tempuh merupakan pengurangan jumlah kilometer tempuh yang tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama. Pengurangan kilometer tempuh tersebut pelaksanaannya tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama.

IV. Penutup

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dijelaskan di atas, maka dapat diberikan kesimpulan yaitu:

1. Pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Jaklingko Mikrotrans dengan PT. Transjakarta dalam pemberian upah kepada Pramudi tidak sesuai dengan perjanjian karena dalam pelaksanaannya dilakukan pengurangan kilometer tempuh. Dalam perjanjian kerjasama disepakati kilometer tempuh yang wajib dilaksanakan sebanyak 200 Km per hari, tetapi dalam pelaksanaannya kilometer tempuh hanya diberikan sebanyak 170 Km sampai 180 Km per hari. Dengan kata lain, sesuai dengan perjanjian kerjasama Pramudi mendapatkan upah sebanyak 200 Km per hari, tetapi pelaksanaannya Pramudi hanya memperoleh 170 Km sampai 180 Km per hari, sehingga pelaksanaan perjanjian kerjasama tersebut sangat merugikan Pramudi per harinya.
2. Faktor internal yang menyebabkan ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans adalah adanya kebijakan yang dibuat sendiri tanpa persetujuan dari Pramudi, sehingga kebijakan tersebut sangat merugikan Pramudi. Sedangkan faktor eksternal penyebab ketidaksesuaian pemberian upah kepada Pramudi di PT. Jaklingko Mikrotrans adalah adanya perubahan anggaran dari Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta yang mengakibatkan perubahan pendapatan Pramudi. Perubahan anggaran tersebut tidak dicantumkan dalam penyesuaian harga Rp/Km dalam perjanjian kerjasama.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat diberikan saran-saran dalam penelitian ini yaitu:

1. Sebaiknya, perjanjian kerjasama yang dibuat oleh PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans dilaksanakan secara bersama-sama sesuai dengan isi perjanjian agar tidak terjadi pelanggaran terhadap perjanjian kerjasama sehingga tidak merugikan pihak pramudi.
2. Sebaiknya, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta dalam membuat kebijakan anggaran wajib memperhatikan dampak dari kebijakan tersebut agar tidak terjadi pemberian upah kepada pramudi yang tidak sesuai dengan perjanjian kerjasama yang dibuat oleh PT. Transjakarta dengan PT. Jaklingko Mikrotrans.

Daftar Pustaka

- Abdulsyani, 1994, *Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan*, Jakarta: Bumi Aksara, (156).
- Angel Pricilia Saurina, Implementasi Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2016 tentang Kewajiban Pelayanan Publik Dan pemberian Subsidi Yang Bersumber Dari Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Kepada Perseroan Terbatas Transportasi Jakarta, file:///C:/Users//Downloads/17473-35695-1-SM.pdf, diakses pada tanggal 30 November 2023.
- Arikuto, Suharsimi, *Manajemen Pendidikan*, (Yogyakarta: Aditya Mega, 2008), Hal. 9
- Asep Saepul Hamdi dan E. Bahrudin, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif Aplikasi Pendidikan*, Yogyakarta: Deepublish, (3).
- Djohari Santoso, dan Achmad Ali, 2009, *Hukum Perjanjian Indonesia*, Yogyakarta: Perpustakaan Fak. Hukum Universitas Islam Indonesia, (45).
- I Made Yonathan Hadi Sanjaya, dan I Made Sarjana, Praktek Perikatan Dengan Struktur Nominee Oleh Warga Negara Asing Dalam Perspektif Freedom of Contract, *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 10 No. 6, (2022): 1378-1388.
- Joni Bambang, 2013, *Hukum Ketenagakerjaan*, Bandung: Pustaka Setia, (159).
- Maimun, Sholeh., Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja serta Upah:Teori serta Beberapa Potretnya di Indonesia, *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, Vol. 4 No. 1 (2007): 1-12.
- Malayu Hasibuan, 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksara, (117).
- Munir Fuady, 2001, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Bandung: Citra Aditya Bakti, (26).
- Putra, Gede Nopta Ari, and I. Made Dedy Priyanto. Asas Itikad Baik Dalam Memperkuat Kekuatan Mengikat Memorandum of Understanding, *Jurnal Kertha Semaya*, Vol. 8 No. 3 (2020): 269-285.
- R.Soebekti dan R. Tjirosudibio, 2010, *Terjemahan Kuhperdata*, Jakarta: Pradnya Paramita, (306).
- Sudikno Mertokusumo, 1998, *Mengenai Hukum*, Yogyakarta: Liberty, (97).
- Suharnoko, 2014, *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*, Jakarta: Kencana, (5).
- Titik Triwulan, 2010, *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*, Cet. kedua, Jakarta: Kencana, (227).
- W.J.S. Purwadarminta, 2015, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, (492).
- Waluyo, 2010, *Perpajakan Indonesia*, Jakarta: Salemba Empat, (1).
- Yusup Lovina Arida. TESIS : *Karakteristik Pengemudi dan Model Prediksi Peluang Kecelakaan Yang Melibatkan Mobil Pribadi Di Kabupaten Boyolali* (Tegal : PKTJ, 2021) Hal. 14.