

KEMAMPUAN SERTA KESEMPATAN MITRA GOJEK INDONESIA DAN MAXIM TRANSPORTASI ONLINE: SIMULASI PAJAK TERUTANG PPH 21

Yustina Kowi¹, Alexsa Hutajulu², Ninda Matuan³, Boy Piter Nizu Kekri^{4*}

^{1,2,3}Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Cenderawasih, Jayapura, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received November 01, 2025
Revised November 10, 2025
Accepted November 15, 2025
Available online November 25, 2025

Keywords:

Income Tax Article 21 (PPH 21), online transportation, economic deterrence model, tax capacity and compliance opportunity, tax avoidance and incentives



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

ABSTRAK

Tujuan penelitian mengukur kesempatan dan kemampuan pajak penghasilan terutang PPh 21 dari pegawai tidak tetap (mitra driver) gojek indonesia dan maxim transportasi online Kota Jayapura. Teori penelitian economic deterrence model terutama sub teori penghindaran, insentif dan kepercayaan pajak. Sampel adalah 203 metode inklusi varians, pengumpulan data menggunakan kuisioner. Metode analisis kuantitatif dengan cara statistik deskriptif: distribusi, pola, ragam, sebaran dan garis tidak konsisten (polinomial) serta relasi data. Temuan utama penelitian, simulasi pajak terutang maksimal PPh 21 mitra driver gojek indonesia yaitu: Rp.340,400,-/bulan, selanjutnya untuk maxim transportasi online sebesar Rp.325,000,-/bulan. Selain itu, 1 dari 5 mitra driver tidak memiliki pekerja tetap; asumsi perilaku mitra driver <8 jam/hari maka terjadi ketidakpastian PPh 21; asumsi bagi hasil mitra driver dan perusahaan menurunkan kemampuan PPh 21; pengetahuan PPh 21 konversi insentif atau subsidi fiskal pajak.

ABSTRACT

The purpose of this study is to measure the opportunity and ability of income tax payable PPh 21 from non-permanent employees (mitra driver) of Gojek Indonesia and Maxim online transportation in Jayapura City. Economic deterrence model research theory, especially the sub-theories of tax avoidance, incentives, and trust. The sample was 203 with the variance inclusion method, and data collection using questionnaire. Quantitative analysis method with descriptive statistics: distribution, pattern, variety, scatter, inconsistent line (polynomial) and data relation. The main findings of the research, the maximum tax simulation payable PPh 21 gojek indonesia mitra driver is IDR 340,400,-/month, next for maxim online transportation of IDR 325,000,-/month. In addition, 1 in 5 mitra driver do not have permanent workers; Assuming the behavior of mitra driver <8 hours/day, there is uncertainty regarding PPh 21; the assumption of profit sharing for mitra driver and the company reduces the ability of PPh 21; knowledge of PPh 21 for conversion of tax fiscal incentives or subsidies.

1. LATAR BELAKANG

Ekonomi publik memberikan landasan rasionalitas, mengenai peran serta negara untuk bertindak sebagai pengumpul pajak, melaksanakan peran distribusi dan pengeluaran negara melalui mekanisme instrumen fiskal. Terdapat beberapa grand theory telah digunakan untuk rasionalitas penelitian, atau sebagai objektifitas peneliti ekonomi publik untuk mencermati peranan perpajakan. Beberapa grand theory sebagai faktor kerangka berpikir seorang peneliti untuk mencermati pajak dalam ekonomi publik, yaitu: tax morale theory, theory of planned behavior, slippery slope framework, behavioral theory of tax compliance, tax compliance theory atau fiscal psychology theory. Oleh karena itu, bukti penggunaan dan penerapan grand theory tersebut, mampu meningkatkan pajak sektor informal nigeria; otoritas pajak mendorong penerimaan fiskal sub-saharan africa; mitigasi risiko pajak amerika; kebijakan pemerintah efektif mengontrol perilaku dan sikap indonesia (Abdulrasaq & Babatunde, 2024; Agustina et al., 2025; Jibir et al., 2020). Sedangkan penelitian kami, menggunakan economic deterrence model untuk mitigasi perilaku penghindaran, perilaku insentif dan kepercayaan pajak.

Karena telah terjadi disrupsi teknologi, bahkan fungsi distribusi ekonomi konvensional menjadi digitalisasi jasa transportasi, buktinya adanya gojek indonesia dan maxim transportasi secara nasional dan

*Corresponding author.
E-mail: kekryboy@gmail.com

masif hingga menjangkau administrasi kota jayapura. Disrupsi teknologi berkewajiban memberikan dampak ekonomi dan sosial melalui kontribusi pajak, fakta realisasi keuangan daerah Kota Jayapura tahun 2024 mencapai Rp.1.303,820,- triliun, kemampuan pendapatan asli daerah (PAD) Rp.238,350,-miliar dari kontribusi pajak Rp.196,320,- miliar. Temuan empiris mengenai pajak Kota Jayapura seperti aset barang milik daerah belum maksimal mendorong PAD; rendah kemandirian dan tinggi ketergantungan keuangan; pengaruh PAD hanya 33% terhadap APBD(Mangopo et al., 2025; Parera & Tanudy, 2023; Rante & Ratang, 2019; Silaban et al., 2023; Susiani & Rusianti, 2022; Tatiana & Noch, 2016; Transna Putra Urip, 2016). Selama ini, studi faktor kepatuhan wajib pajak 100 responden membenarkan faktor tarif, keadilan, pemahaman, self assesment system dan teknologi pajak; wajib pajak menyatakan religiusitas, pengetahuan dan kualitas KPPP; swasta mengharapkan sosialisasi, teknis pengetahuan system e-filling, sanksi dan fiskus; 70 responden perlunya pengehuaan dan account representative; 76 responden berpendapat NPWP, pemeriksaan dan penagihan (Ermawati et al., 2022; Gaol, 2022; Mandowally et al., 2020; Marani et al., 2020; Permana et al., 2020). Studi berkaitan langsung mitra driver terbatas pada tarif operator, komunikasi, pemasaran, kualitas pelayanan, aplikasi dan ojek online penghubung rumah makan dengan konsumen (Islamudin, 2024; Putra et al., 2024; Sari et al., 2024).

Karena studi empiris memiliki fokus intensifikasi pajak, sedangkan penelitian kami dengan fokus ekstensifikasi. Selama ini juga, sangat terbatas studi empiris dengan fokus PPh 21 pegawai tidak tetap mitra driver di Kota Jayapura. Sehingga ruang lingkup penelitian kami, tentang kemampuan wajib pajak orang pribadi, objek pajak penghasilan pegawai tidak tetap PPh 21, melalui kesempatan ekstensifikasi mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online. Kota jayapura rendah kemandirian dan tinggi ketergantungan keuangan walaupun kontribusi pajak mendominasi PAD, akan tetapi tidak mengungkit peran PAD terhadap APBD Kota Jayapura. Artinya kebijakan intensifikasi memiliki andil kecil terhadap kinerja keuangan daerah, sehingga penelitian ini memberikan dasar empiris perlunya fokus ekstensifikasi objek pajak penghasilan PPh 21. Permasalahan mendasar ialah studi empiris dan kebijakan pajak daerah hanya terfokus intensifikasi pajak, sehingga penelitian kami dilakukan untuk menambah dan memperkaya studi empiris sebelumnya, serta memberikan simulasi kemampuan penerimaan objek pajak penghasilan pegawai tidak tetap PPh 21. Sehingga, tujuan penelitian untuk mengukur kesempatan dan kemampuan pajak penghasilan terutang PPh 21 pegawai tidak tetap tahun 2024 mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online di Kota Jayapura. Penelitian menggunakan sampel adalah 203 terdiri dari 82 responden mitra driver gojek dan 121 mitra driver maxim, metode analisis data untuk menemukan tujuan penelitian adalah statistik deskriptif: distribusi, pola, ragam, sebaran, garis tidak konsisten (polinomial) dan relasi data. Selanjutnya, melakukan interpretasi hasil analisis penelitian terkait temuan utama dan membangun keterkaitan fenomena dengan teori utama penelitian economic deterrence model terutama sub teori penghindaran, insentif dan kepercayaan pajak.

Mitra driver sebagai pekerja dari perusahaan jasa online, memerlukan kepastian untuk dasar kepatuhan mereka terhadap aturan pemerintah indonesia tentang perpajakan. Peraturan Kota Jayapura menyebutkan pajak daerah adalah kontribusi wajib pajak pribadi atau badan, sifatnya dapat dipaksakan dan pemerintah sebagai pelaksana. Artinya diperlukan kerjasama pemerintah Kota Jayapura, DJPb Papua dan KPP Pratama Jayapura secara kolaboratif melaksanakan tuntutan pemungutan bagi potensi wajib pajak Mitra driver. Penghimpunan data obyek dan subyek pajak, penentuan pajak terutang, penagihan pajak kepada wajib pajak dan pengawasan, tahapan tersebut merupakan langkah hukum untuk menjaga tidak terjadinya penghindaran wajib pajak. Aturan hukum perpajakan Kota Jayapura selaras dengan konsep insentif economic deterrence model, pada pasal 118 menyebutkan insentif fiskal dapat diberikan dengan permohonan wajib pajak, mempertimbangkan kemampuan membayar, kondisi tertentu objek pajak melindungi pelaku usaha mikro dan ultra mikro dan kebijakan program prioritas (Perda Kota Jayapura No.33, 2023).

Rujukan lainnya sesuai pendapatan mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online di Kota Jayapura sebagai preferensi pasal 17 tarif pajak 5% diterapkan untuk rentang Rp.60.000.000, dasar PKP dan pengurangan bagi wajib pajak dalam negeri berupa penghasilan tidak kena pajak (PTKP), tarif pemotongan pajak penghasilan untuk wajib pajak menerima penghasilan dari pekerjaan, jasa, atau kegiatan. Untuk pegawai tidak tetap berlaku penghasilan bruto harian rerata penghasilan harian, mingguan, upah satuan atau borongan. Penegasan bahwa mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online merupakan pegawai tidak tetap, pegawai merupakan orang pribadi bekerja, baik sebagai "pegawai tetap" atau pegawai "tidak tetap" berdasarkan perjanjian atau kesepakatan kerja tertulis maupun tidak tertulis. Sehingga mitra driver termasuk tenaga kerja lepas atau pegawai tidak tetap hanya menerima penghasilan apabila bersangkutan bekerja. Pasal 5 adalah teknis keterkaitan mitra driver memiliki kewajiban pajak, menurut bentuk penghasilan pegawai tidak tetap upah harian, mingguan, imbalan atau dalam bentuk bayaran lainnya (Perda Kota Jayapura No.33, 2023; PMK No.168, 2023; PP No.58, 2023; UU No.7, 2021; UU No.36, 200

2. METODE

Bogdan dan Taylor memiliki pandangan metodologi sebagai prinsip, mekanisme menemukan tantangan dan mengupayakan objektivitas peneliti memberikan solusi teoritis (Lexy J. Moleong, 2017). Tujuan penelitian kami mengukur kesempatan dan kemampuan PPh 21 mitra driver gojek Indonesia (gajek) dan Maxim transportasi online (Maxim). Penelitian dilaksanakan tahun 2024 di Kota Jayapura, peneliti melakukan generalisasi sifat subjek populasi, pertimbangan ukuran 15-20% sampel acak populasi terhitung sebelum tahapan pengumpulan data (Suharsini Arikunto, 2010). Penggunaan kriteria inklusi subjek sampel penelitian (Rockwood & Gauthier, 2005; Stern et al., 2014).

Kedua kriteria inklusi pada penelitian kami, pertama perbandingan pengukuran kuisioner secara offline dan online, kedua dilakukan peubah faktor sampel (L): hasil observasi lapangan dilakukan proxy pekerjaan responden menjadi kriteria sedang atau tidak memiliki pekerjaan tetap (objek PPh 21), selanjutnya kombinasi hasil kuisioner sebagai jenis data primer kelompok mitra driver gojek. Sehingga perhitungan ukuran sampel adalah 203 (responden), asumsi sampel peubah faktor $L=4$, probabilitas $\alpha=0.05$ dan ukuran sampel $f=0.202$ teknik pengukuran menggunakan data varians (Leslie Kish, 1991).

Tabel 1. Karakteristik Instrumen dan Data Penelitian

No	Instrumen	Sifat dan Sumber	Jenis dan Skala
1	Jam per hari	Kuantitatif & Internal	Primer & Interval
2	Peluang ekonomi perjalan per input	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio
3	Faktor profit dan konversi waktu	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio
4	Faktor insentif perilaku	Kualitatif & Internal	Primer & Nominal
5	Faktor waktu mitra driver online	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio
6	Potensi pendapatan untuk faktor input	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio
7	Input hari per minggu kerja	Kuantitatif & Internal	Primer & Interval
8	Potensi pegawai tidak tetap PPh 21	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio
9	Input pengorbanan ekonomi	Kuantitatif & Internal	Primer & Interval
10	Faktor perhitungan PPh 21 tertanggung	Kuantitatif & Internal	Primer & Ordinal
11	Faktor bagi hasil 20:80 persen	Kuantitatif & Internal	Primer & Rasio

Sumber: olahan penulis (2025)

Instrumen sebagai fungsi kelengkapan manajemen tahapan kegiatan, beberapa sumber referensi menyebutkan bagian pengumpulan data lapangan, instrumen memiliki daftar pernyataan spesifik untuk mendapatkan respon (Ansari et al., 2023; Herman et al., 2022; Sugiyono, 2017; Suharsini Arikunto, 2010). Mitra driver memberikan respon 11 indikator instrumen dengan 30 pernyataan kuisioner. Kriteria data cleaning penelitian antara lain: kartu kependudukan, kepemilikan kendaraan roda 2 dan membayar pajak PKB tahun sebelumnya. Pembersihan data sebelum dan sesudah tabulasi kuisioner, memastikan tahapan pengolahan dan analisis memiliki struktur konsisten, akurat dan terhindar kesalahan statistik (Abd Mukhid, 2021; Anshori & Iswati, 2019; Luh Titi Handayani, 2023; Muhammad Ramdhan, 2021; Sugiyono, 2017; Suharsini Arikunto, 2010).

Metode analisis menggunakan statistik deskriptif, karena efektifitas ringkasan data populasi aktual dengan data perkiraan sampel 203 responden. Tahapan analisis data melalui (1) tabulasi kuisioner kriteria pegawai tidak tetap (2) penentuan tarif pemotongan pajak (3) perhitungan kumulatif (4) perhitungan PTKP (5) perhitungan penghasilan kena pajak (6) pengukuran PPh 21 terutang (7) simulasi potensi PPh 21 mitra driver. Analisis statistik deskriptif memberikan interpretasi tanpa memberikan generalisasi fenomena atau kesimpulan Pajak terutang PPh 21 di Kota Jayapura, merujuk beberapa referensi statistik (Anthony J. Nitko, 1996; Kaur et al., 2018; Marshall & Jonker, 2010; Purbayu Budi Santoso, 2007; Rasdiyan Rasyad, 2003; Riwayani et al., 2025; Teguh et al., 2023; Todd G. Nick, 2007), sehingga penelitian kami tidak bertujuan melakukan generalisasi daftar populasi penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Hasil tabulasi 4.466 raw data sampel 82 Gojek dan 121 maxim. Instrumen valid dilanjutkan pengukuran statistik deskriptif untuk mendapatkan simulasi kesempatan dan kemampuan PPh 21 mitra driver online. Menyederhanakan informasi responden, kategori pendidikan diperoleh 37.44% pendidikan tinggi, menengah atas 43.35% dan menengah pertama 19.21%. Kategori pekerjaan tetap 38.42% karyawan swasta, pegawai negeri 2.96%, security atau satpam 7.88% dan TNI atau Polri 5.91%. Kami menemukan 44.83% responden tidak memiliki pekerjaan, artinya 1 dari 5 orang mitra driver tidak memiliki pekerja tetap, berdasarkan tabulasi data 40.39% mitra driver gojek indonesia dan 59.61% maxim transportasi online. Beberapa karakteristik mitra driver (lihat tabel 2) nilai peluang PPh 21 untuk pendapatan bruto rerata mitra driver gojek Rp.5,054,634,-/bulan sedangkan maxim Rp.5,219,835,-/bulan, asumsi peluang 8 jam/hari pendapatan bruto harian Rp.238,659,- s.d Rp.276,777,-. Informasi mengenai faktor koreksi nilai pajak PKP/atau PTKP dari status pernikahan dan tanggungan dasar perhitungan kumulatif pajak PPh 21.

Tabel 2. Karakteristik Mitra Driver Menurut Perusahaan Jasa Transportasi Online

No	Atribut	Satuan	Gojek	Maxim
1	Peluang 1-3 Trip/Hari	Rp	208,000	223,529
2	Peluang 4-6 Trip/Hari	Rp	248,000	320,893
3	Peluang > 6 Trip/Hari	Rp	253,571	272,434
4	Pemahaman PPh 21	%	14	24
5	Bekerja 1-4 Jam	Orang	17	27
6	Bekerja 5-9 Jam	Orang	30	62
7	Bekerja 10-14 Jam	Orang	29	28
8	Bekerja >14 Jam	Orang	6	4
9	Peluang 8 Jam/Hari	Rp	238,659	276,777
10	Peluang Profit/Minggu	Rp	1,119,488	1,299,107
11	Peluang PPh 21 Pendapatan Bruto	Rp	5,054,634	5,219,835
12	Peluang Bagi Hasil 20:80 persen	Rp	1,010,927	1,043,967
13	Faktor Koreksi Belum Nikah (0-4 Tanggungan)	Orang	45	65
14	Faktor Koreksi Belum Nikah (> 4 Tanggungan)	Orang	7	16
15	Faktor Koreksi Menikah (0-4 Tanggungan)	Orang	30	30
16	Faktor Koreksi Menikah (> 4 Tanggungan)	Orang	0	10

Sumber: olahan penulis (2025)

Walaupun mitra driver memiliki kemampuan profit/minggu Rp.1,119,488,- s.d Rp.1,299,107,- sehingga dihitung kemampuan PPh 21 Pendapatan Bruto Rp.5,054,634,- s.d Rp.5,219,835,-. Perhitungan penelitian kami memiliki asumsi moderat konversi pendapatan harian menjadi minggu, alasannya rerata profit harian Rp.175,222,- lebih tinggi nilai tengah Rp.165,000,- sehingga perhitungan secara statistik berdistribusi positif. Sehingga perhitungan konversi bulan dilakukan, rerata efektif mitra driver 20 hari kerja/bulan dengan biaya rerata per bulan Rp.1,786,621,- biaya terbesar 47% akses internet paket data. Tidak terjadi variasi laba Rp.3,438,833,- mitra driver gojek dan maxim. Penelitian kami menemukan variasi akan terjadi jika perilaku durasi kesempatan kerja < 8 jam/hari, artinya kemampuan keuntungan mitra driver maxim dan gojek akan turun dari proyeksi Rp.238,659 dan Rp.276,777,-, kondisi tersebut berdampak ketidakpastian terhadap proyeksi penghasilan kena pajak (PKP 5%).

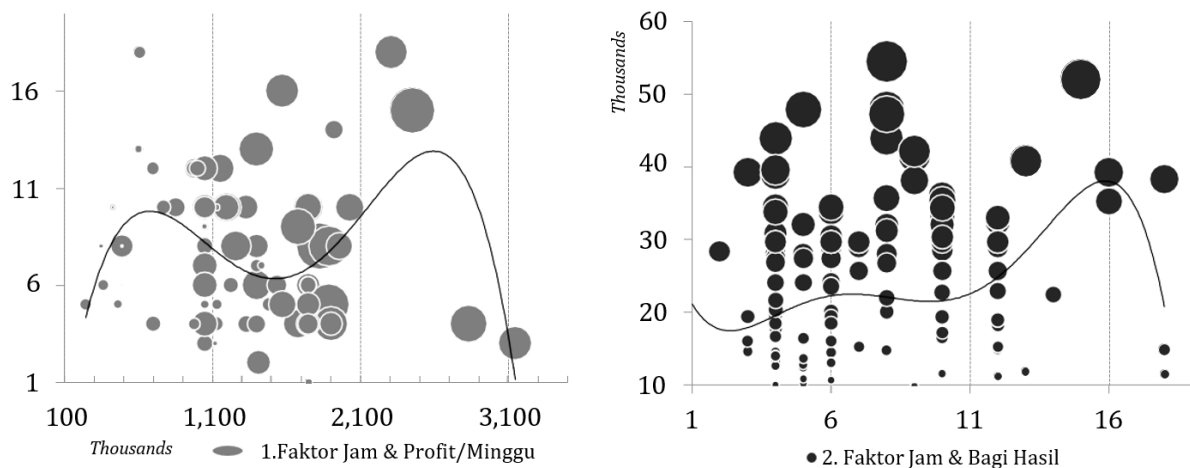
Tabel 3. Simulasi Pajak Mitra Driver Terutang PPh 21 Menurut Perusahaan Jasa Transportasi Online

Jasa Online	PKP 5% (Kumulatif PTKP)		PPh 21/Tahun		Simulasi PPh 21	
	Maksimal	Minimal	Maksimal	Minimal	Maksimal	Minimal
Gojek (Rp)	81,696,000	2,004,000	4,084,800	100,200	340,400	8,350
Maxim (Rp)	78,000,000	2,400,000	3,900,000	120,000	325,000	10,000

Sumber: olahan penulis (2025)

Selain faktor ekonomi terdapat koreksi status sosial sudah/belum menikah dan jumlah tanggung keluarga, koreksi tersebut pertimbangan simulasi pajak mitra driver terutang PPh 21, keyakinan penggolongan mitra driver sebagai pegawai tidak tetap. Pengukuran PKP 5% (Kumulatif PTKP) sehingga rerata kumulatif jasa online gojek Rp.2,004,000,- s.d Rp.81,696,000,- dan maxim Rp.2,400,000,- s.d

Rp.78,000,000,-, diperhatikan cukup luas interval nilai kumulatif jasa online gojek dan maxim tersebut. Perhitungan kumulatif pajak tahunan menghasilkan variasi statistik, jasa online gojek memiliki rerata kumulatif Rp.32,229,415,- dan maxim Rp.34,125,488,-, dipengaruhi asumsi penelitian kami bahwa 203 responden tidak dikategorikan memiliki potensi, berdasarkan skema Kemenkeu-RI lama 5% dan baru 0% s.d 0.5% PKP pendapatan bruto tarif \leq Rp.450.000,-/hari atau $>$ Rp.450,000,-/hari s.d Rp.2.500,000,-/hari (PMK No.168, 2023; PP No.58, 2023). Sehingga Simulasi PPh 21 (lihat tabel 3) berdasarkan asumsi pengukuran penelitian kami, pajak terutang PPh 21 mitra driver gojek interval Rp.8,350,- s.d Rp.340,400,- sedangkan maxim interval Rp.10,000,- s.d Rp.325,000,-.



Gambar 1. Sebaran dan Ukuran Pajak PPh 2 Faktor Jam, Profit/Mingguan dan Bagi Hasil

Sumber: olahan penulis (2025)

Pengukuran pajak terutang PPh 21 mitra driver gojek dan maxim berdasarkan atribut penelitian (lihat tabel 2). Selain informasi kemampuan profit/minggu Rp.1,119,488,- s.d Rp.1,299,107,- sehingga terhitung kemampuan PPh 21 Pendapatan Bruto Rp.5,054,634,- s.d Rp.5,219,835,- termasuk kemampuan pajak terutang PPh 21 mitra driver gojek Rp.8,350,- s.d Rp.340,400,- dan maxim interval Rp.10,000,- s.d Rp.325,000,-. Hasil simulasi adanya faktor jam memiliki relasi terhadap kemampuan PPh 21 (lihat gambar 1) jika mitra driver menggunakan kesempatan jam kerja/hari lebih rendah. Maka profit/minggu relatif $<$ Rp.1,100,000,- sehingga berdampak gelembung PPh 21 semakin kecil, memiliki pola lengkungan kedua dibawah garis tidak konstan (polinomial). Berbeda untuk faktor jam dan skema bagi hasil, walaupun mitra driver maksimalkan kesempatan $>$ 8 jam/hari relatif gelembung PPh 21 tetap mengecil serta menunjukkan kecenderungan pola lengkungan pertama dan kedua garis polinomial. Sehingga skema bagi hasil mitra driver dan perusahaan transportasi online, memberikan koreksi terhadap kemampuan profit/minggu.

Pembahasan

Beragam istilah ojek online pelayanan transportasi ojek berbasis aplikasi handphone/gadget; transportasi berbasis internet pesan, rute dan pembayaran; pihak tertentu menjalin kemitraan pekerja dan penyedia aplikasi, driver ojek online merupakan hubungan driver dengan smartphone; merupakan angkutan umum diminati masyarakat umum (Cahyono et al., 2024; Darmaputra et al., 2024; Sari et al., 2024; Septiandy & Purnomo, 2024). Penelitian kami menggunakan istilah mitra driver karena terdapat mekanisme perjanjian kinerja dengan perusahaan penyedia aplikasi, penghubung konsumen dengan produsen. Sehingga mitra driver disebut pegawai tidak tetap, akan tetapi beberapa negara menyebutnya berbeda sebagai pembanding istilah: washintong dan oregon menyebut kontraktor independen, california yaitu karyawan, sedangkan kontraktor independen digunakan brasil, india dan malaysia. Negara spayol dengan pegawai, sangat berbeda di china terbagi 3 istilah: pekerja pengendara, pekerja dengan hubungan kerja tidak lengkap dan pekerja independen dan selandia baru menggunakan pegawai (Aulia Damayanti, 2021; Bestari, 2024; Ida Bagus Khusuma, 2021; Riani Putri, 2022).

Indonesia dengan istilah kontraktor independen atau "mitra", penelitian kami dengan menyebut mitra driver tergolong sebagai pegawai tidak tetap (Putu Dian Pusparini, 2021), secara tidak langsung memiliki kewajiban kepatuhan terhadap aturan perpajakan. Hingga penelitian terlaksana, belum terdapat kejelasan hukum mekanisme kewajiban mitra driver sebagai subjek pajak PPh 21 pegawai tidak tetap. Memang pemahaman mitra driver sebagai subjek pajak, sehingga potensi objek pajak atas aktifitas jasa transportasi menambah nilai ekonomi, menurut aturan harmonisasi perpajakan pasal 4 bahwa: "objek pajak penghasilan yaitu setiap tambahan kemampuan ekonomis diterima atau diperoleh wajib pajak (UU

No.7, 2021)” terdapat dalil penolakan oleh mitra driver sebagai subjek pajak, tidak dapat dikenakan pajak penghasilan karena bukan berupa gaji atas jasa dilakukan mitra driver.

Penghasilan berupa bonus, imbalan atau hadiah dari konsumen, perlu dipahami pasal 4 ayat 1 bagian a memastikan bahwa penghasilan berupa ”hadiah pekerjaan, kegitaan dan penghargaan tergolong objek pajak (UU No.7, 2021). Oleh sebab itu, penelitian kami memiliki keyakinan bahwa mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online terlibat pekerjaan atau kegitaan layanan jasa online, melalui aplikasi penyedia pihak III sebagai objek pajak penghasilan. Mitra driver sebagai objek pajak penghasilan pasal 21 ayat 4 ”penghasilan pegawai harian/mingguan serta pegawai tidak tetap lainnya dipotong pajak dari jumlah penghasilan bruto, Oleh sebab itu, penelitian kami memiliki keyakinan bahwa mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online terlibat pekerjaan atau kegitaan layanan jasa online, melalui aplikasi penyedia pihak III sebagai objek pajak penghasilan.

Mitra driver sebagai objek pajak penghasilan pasal 21 ayat 4 ”penghasilan pegawai harian/mingguan serta pegawai tidak tetap lainnya dipotong pajak dari jumlah penghasilan bruto, penegasan pasal 23 ”hadiah, penghargaan, bonus dan sejenis dipotong pajak” (UU No.36, 2008). Konsekuensi hukum perpajakan, memberikan penguatan penelitian kami memberikan kontribusi terhadap upaya kepatuhan, kami telah melakukan simulasi kemampuan penerimaan PPh 21 pegawai tidak tetap atau sebagai mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online di Kota Jayapura. Penelitian kami menunjukkan, kemampuan PPh 21 pendapatan bruto mitra driver gojek indonesia mencapai Rp.5,054,634,- dan maxim transportasi online Rp.5,219,835,-. Sehingga pengukuran kemampuan pajak terutang PPh 21 rerata bulan Rp.8,350,- s.d Rp.340,400,- selanjutnya 121 driver maxim Rp.8,350,- s.d Rp.340,400, memberikan kepastian empiris bagi kantor pelayanan pajak (KPP) Pratama Jayapura.

Situasi ini, memperkaya penelitian di Kota Jayapura, pertama objek transportasi online temuan sebelumnya terbatas untuk penurunan tarif menyesuaikan potongan pihak operator, peningkatan komunikasi pemasaran, kualitas pelayanan dan pelanggan, manfaat aplikasi dan ojek online penghubung rumah makan dengan konsumen (Islamudin, 2024; Putra et al., 2024; Sari et al., 2024). Kedua untuk objek PPh 21 memberikan temuan berbeda di Kota Jayapura, sebelumnya fokus objek intensifikasi misalnya tentang kesadaran perpajakan karena adanya keterpaksaan; pemeriksaan dan sanksi perpajakan, sikap fiskus, penerimaan dan kepatuhan; mengenai kualitas pelayanan pembuatan NPWP; kepatuhan wajib pajak membayar pajak restoran; kepatuhan wajib pajak orang pribadi; mengungkap kebutuhan pajak terhadap pemenuhan mandatory spending; tingginya variasi pendapatan daerah (Kekry, 2022; Kekry & Iriawan, 2024; Mandowally et al., 2020; Permana et al., 2020; Ramadhan S S Manafe et al., 2020; Sonjaya, 2024; Tatiana & Noch, 2016). Lebih lanjut, penelitian kami menemukan 44.83% tidak memiliki pekerjaan tetap atau setidaknya 1 dari 5 orang tidak memiliki kepastian pendapatan, artinya mereka tergantung dari pendapatan harian sebagai mitra driver, berkaitan dengan unsur keadilan sosial ekonomi. Ketidapastian terhadap penghasilan kena pajak (PKP 5%) tergantung perilaku mitra driver tidak menurunkan kesempatan kerja 8 jam/hari. Perhitungan kumulatif tahunan menghasilkan variasi statistik, mitra driver gojek rerata kumulatif Rp.32,229,415,- dan maxim Rp.34,125,488,- sehingga perlu dipertimbangan terkait upaya insentif berdasarkan pemahaman PPh 21 dimiliki mitra driver gojek 14% sedangkan maxim 24%.

4. Kesimpulan

Penelitian ini, melakukan simulasi kuantitatif dengan cara analisis statistik deskriptif memberikan pengukuran karakteristik, simulasi pajak penghasilan terutang dan penggunaan faktor untuk simulasi pendapatan, bahkan hubungannya dengan PPh 21 mitra driver gojek indonesia dan maxim transportasi online. Hasil Penelitian, menunjukkan nilai peluang PPh 21 pendapatan bruto rerata mitra driver gojek Rp.5,054,634,/bulan sedangkan maxim Rp.5,219,835,-/bulan, asumsi peluang 8 jam/hari pendapatan bruto harian Rp.238,659,- s.d Rp.276,777,-. Sehingga simulasi PPh 21 berdasarkan asumsi pengukuran penelitian kami, pajak terutang PPh 21 mitra driver gojek interval Rp.8,350,- s.d Rp.340,400,- sedangkan maxim interval Rp.10,000,- s.d Rp.325,000,-. Selanjutnya, telah ditemukan tujuan penelitian simulasi pajak penghasilan terutang PPh 21 mitra driver, dengan implikasi bahwa terdapat dasar hukum dan keberadaan kelembagaan otoritas terkait pajak, untuk itu sebaiknya harmonisasi kewenangan pemerintah pusat dan daerah.

Akhirnya, melalui upaya kolaboratif pemerintah Kota Jayapura, DJPb Papua dan KPP Pratama Jayapura memaksimalkan perencanaan, mekanisme pemungutan, pengawasan potensi wajib pajak mitra driver. Hal tersebut, merupakan keterkaitan dengan teori economic deterrence model untuk membatasi upaya penghindaran pajak mitra driver atau perusahaan jasa, memungkinkan adanya insentif fiskal guna adanya kepercayaan mitra driver. Kemungkinan terdapat berbagai alternatif karakteristik, faktor atau model untuk melakukan pengukuran PPh 21 mitra driver. Oleh karena itu, penelitian di masa depan sebaiknya mencakup teknis mekanisme 80:20 bagi hasil pendapatan bruto sebagai faktor koreksi pajak PPh

21 mitra driver, kelayakan varians manfaat sosial berdasarkan status ketenagakerjaan dan model insentif perilaku pajak PPh 21.

5. REFERENCES

- Cahyono, A., Kusuma, I. F., & Kusumo, H. H. (2024). Hubungan Hukum Kemitraan antara Driver Online dengan Penyedia Layanan. *Perspektif Hukum*, 24(2), 317–331. <https://doi.org/10.30649/ph.v24i2.311>.
- Darmaputra, R., Hidayat, R., Nurjana, J., Bulan, W. R., Widianingsih, Y., & Manolu, R. (2024). Dampak Profesi Ojek Online Bagi Perekonomian Driver Ojek Online. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi*, 2(1), 139–150. <https://doi.org/10.55606/mri.v2i1.2202>.
- Ermawati, Y., Sonjaya, Y., Sutisman, E., & Sari, K. P. (2022). Peran religiusitas, sanksi pajak, pengetahuan perpajakan, dan kualitas pelayanan pajak dalam meningkatkan kepatuhan wajib pajak orang pribadi. *Proceeding of National Conference on Accounting & Finance*, 4(1), 59–65.
- Gaol, I. M. (2022). Pengaruh Pengetahuan Perpajakan, Sosialisasi Perpajakan, Sanksi Pajak, Pelayanan Fiskus dan Penerapan System E-Filling Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi Dalam Menyampaikan SPT Tahunan (Studi Kasus Karyawan di PT Delcoprima Prima). *Global Accounting*, 1(1), 86–98. <https://jurnal.buddhidharma.ac.id/index.php/ga/article/view/1112>.
- Herman, Shara, A. M., Silalahi, T. F., Sherly, & Julyanthry. (2022). Teachers' Attitude towards Minimum Competency Assessment at Sultan Agung Senior High School in Pematangsiantar, Indonesia. *Journal of Curriculum and Teaching*, 11(2), 1–14. <https://doi.org/10.5430/jct.v11n2p1>.
- Ida Bagus Khusuma. (2021, Desember). Pengalaman Nyata Pakai Uber di Amerika, Harganya Bisa Bikin Kaget. *Nextren*. <https://encr.pw/tqgba>.
- Islamudin, N. F. (2024). Pengaruh Komunikasi Pemasaran dan Kualita pelayanan terhadap Loyalitas pelanggan Ojek online maxim pada mahasiswa Febi angkatan 2019-2020. *Business and Entrepreneurship Journal (BEJ)*, 5(1), 1–13. <https://doi.org/10.57084/bej.v5i1.1438>.
- Jibir, A., Abdu, M., & Muhammad, T. (2020). Analysis of Tax Compliance in Sub-Saharan Africa: Evidence from Firm-Level Study. *Econometric Research in Finance*, 5(2), 119–142. <https://doi.org/10.2478/erfin-2020-0007>.
- Kaur, P., Stoltzfus, J., & Yellapu, V. (2018). Descriptive statistics. *International Journal of Academic Medicine*, 4(1), 1–60. https://doi.org/10.4103/IJAM.IJAM_7_18.
- Kekry, B. P. N. (2022). Mandatory Spending of Education and Health Budget in Papua. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 6(1), 56–63. <https://doi.org/10.36574/jpp.v6i1.268>.
- Kekry, B. P. N., & Iriawan, I. (2024). Difficulties in Realizing Regional Finance in Indonesia: Quantitative Descriptive Approach. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 8(1), 29–44. <https://doi.org/10.36574/jpp.v8i1.527>.
- Leslie Kish. (1991). Taxonomy of elusive populations. *Journal of Official Statistics*, 7(2), 44–46. <https://encr.pw/Cpskh>.
- Lexy J. Moleong. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif (Revisi)*. Remaja Rosdakarya.
- Luh Titi Handayani. (2023). *Buku Ajar Implementasi Teknik Analisis Data Kuantitatif (Penelitian Kesehatan)*. PT.Scifintech Andrew Wijaya.
- Mandowally, B. M. F., Allolayuk, T., & Matani, C. D. (2020). Pengaruh Sanksi Perpajakan, Pelayanan Fiskus Dan Pengetahuan Perpajakan Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Orang Pribadi (Studi Empiris Pada Wajib Pajak Orang Pribadi Yang Terdaftar Di Kpp Pratama Jayapura). *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan Daerah*, 15(1), 46–56. <https://doi.org/10.52062/jakd.v15i1.1464>.
- Mangopo, Y. R., Landjang, X. I. S., Lambe, K. H. P., & Jaya, A. (2025). Analisis Pengelolaan Pajak dan Retribusi Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Jayapura. *Jesya (Jurnal Ekonomi Dan Ekonomi Syariah)*, 8(1), 171–180. <https://doi.org/10.36778/jesya.v8i1.1887>.
- Marani, O., Simanjuntak, A., & Seralurin, Y. C. (2020). Dampak Kepemilikan NPWP, Pemeriksaan Pajak dan Penagihan Pajak Terhadap Upaya Peningkatan Penerimaan Pajak. *Accounting Research Unit (ARU Journal)*, 1(1), 23–32. <https://doi.org/10.30598/arujournalvol1iss1pp23-32>.
- Marshall, G., & Jonker, L. (2010). An introduction to descriptive statistics: A review and practical guide. *Radiography*, 16(4), e1–e7. <https://doi.org/10.1016/j.radi.2010.01.001>.
- Muhammad Ramdhan. (2021). *Metode Penelitian*. Cipta Media Nusantara.
- Parera, J. R., & Tanudy, A. (2023). Analisis Pengaruh Pendapatan Asli Daerah Terhadap Penerimaan Daerah Di Kota Jayapura. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 15(1), 56–60. <https://doi.org/10.55049/jeb.v15i1.229>

- Peraturan Daerah Kota Jayapura Nomor 33 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah. JDIIH Kota Jayapura.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 168 Tahun 2023 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemotongan Pajak Atas Penghasilan Sehubungan Dengan Pekerjaan, Jasa Atau Kegiatan Orang Pribadi. JDIIH Badan Pemeriksa Keuangan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2023 Tarif Pemotongan Pajak Penghasilan Pasal 21 atas Penghasilan Sehubungan dengan Pekerjaan, Jasa, atau Kegiatan Wajib Pajak Orang Pribadi. JDIIH Badan Pemeriksa Keuangan.
- Permana, D. A., Sahudi, S., & Jaya, A. (2020). Kualitas Pelayanan Pembuatan Nomor Pokok Wajib Pajak Pribadi Di Kantor Pelayanan Pajak Pratama Jayapura Provinsi Papua. *EL MUDHORIB: Jurnal Kajian Ekonomi Dan Perbankan Syariah*, 1(2), 58-73. <https://doi.org/10.53491/elmudhorib.v1i2.105>
- Purbayu Budi Santoso. (2007). *Statistika Deskriptif dalam Bidang Ekonomi dan Niaga*. Erlangga. Putra, A., Anggraeni, D., Atiya, A. F., & Rumawak, S. A. (2024). Evaluasi Kinerja Biaya Operator Transportasi Online Di Kota Jayapura (Studi Kasus: Maxim Dan Grab). *Jurnal PORTAL SIPIL*, 13(2), 103-113. <https://doi.org/10.58839/portal.v11i2.1119>.
- Putu Dian Puspardini. (2021, Oktober). Ojek Online Juga Kena Pajak. Direktorat Jenderal Pajak. <https://encr.pw/SSI3Z>.
- Ramadhan S S Manafe, object, Aaron M. A. Simanjuntak, & Hastutie N. Andriati,. (2020). Pengaruh Pemahaman Peraturan, Omset, Pemeriksaan, Sanksi, Relasi Sosial, Dan Persaingan Usaha Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Restoran. *Jurnal Akuntansi & Keuangan Daerah*, 15(1), 77-91. <https://doi.org/10.52062/jakd.v15i1>.
- Rante, A., & Ratang, S. A. (2019). Kajian Pemetaan dan Optimalisasi Potensi Pajak dan Retribusi Dalam Rangka Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Jayapura. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 3(1). <https://doi.org/10.55264/jumabis.v3i1.25>.
- Rasdiyan Rasyad. (2003). *Metode Statistik Deskriptif Untuk Umum*. Gramedia Widiasarana Indonesia. Riani Putri. (2022, September 8). SPAI: Status Sebagai Mitra Jadi Akar Masalah Kesejahteraan Pengemudi Ojol | tempo.co. Tempo. <https://encr.pw/dgJA7>.
- Riwayani, R., Basriyani, A., Gultom, H. A., Windari, F., & Sikumbang, A. (2025). Analysis Of Effective Communication On Employee Performance Improvement At PT. Kencana Mulia Abadi Sibolga. *Jurnal Multidisiplin Sahombu*, 5(02), 474-484. <https://doi.org/10.58471/jms.v5i03>.
- Rockwood, K., & Gauthier, S. (2005). *Trial Designs and Outcomes in Dementia Therapeutic Research* (1st Edition). CRC Press.
- Sari, H. P., Syahrizal, A., & Saijun, S. (2024). Dampak Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Pangkalan Ditinjau Dalam Perspektif Islam (Studi Ojek Pangkalan Kelurahan Beliung Indah). *Jurnal Akademik Ekonomi Dan Manajemen*, 1(3),49-62. <https://doi.org/10.61722/jaem.v1i3.2404>.
- Septiandy, M. A., & Purnomo, J. T. (2024). Smartphone Distraction dan Driving Behavior Pada Driver Ojek Online. *G-Couns: Jurnal Bimbingan Dan Konseling*, 9(2), 1079-1092.<https://doi.org/10.31316/g-couns.v9i2.7144>