



DINAMIKA PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA

Nidya Waras Sayekti*

Abstrak

Aksi unjuk rasa disertai pemadaman aplikasi secara massal yang dilakukan oleh ribuan pengemudi transportasi online pada 20 Mei 2025 telah menambah dinamika penyelenggaraan transportasi online di Indonesia. Beberapa tuntutan yang disampaikan antara lain penurunan biaya jasa aplikasi, penyesuaian tarif dasar, peningkatan kesejahteraan dan perlindungan pengemudi. Tulisan ini membahas dinamika penyelenggaraan transportasi online di Indonesia. Penyelenggaraan transportasi online di Indonesia belum memiliki payung hukum yang kuat, hanya berdasarkan peraturan dan keputusan menteri perhubungan sehingga menimbulkan polemik dalam pelaksanaannya. Komisi V DPR RI perlu melakukan evaluasi atas kebijakan penentuan tarif dan potongan komisi bagi aplikator, serta menyediakan payung hukum yang dapat mengatur penyelenggaraan transportasi online dan memberikan perlindungan kepada masyarakat. Pengembangan transportasi publik bagi masyarakat sangat dibutuhkan, dikarenakan kendaraan roda dua pada hakikatnya bukan merupakan angkutan umum. Bisnis transportasi online kendaraan roda dua sebaiknya dibatasi melalui pengaturan jarak tempuh, waktu operasional, dan jumlah armada hingga tersedianya transportasi publik yang mudah diakses masyarakat.

Pendahuluan

Pada tanggal 20 Mei 2025, sekitar 500 ribu pengemudi ojek dan taksi *online* melakukan aksi unjuk rasa di tiga titik di Jakarta (Istana Merdeka, Kantor Kementerian Perhubungan, dan Gedung DPR RI) disertai pemadaman aplikasi (*off bid*) secara massal. Unjuk rasa tersebut sebagai bentuk protes terhadap perusahaan aplikasi (aplikator) yang dianggap telah merugikan dan melanggar batas maksimal potongan tarif sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor KP 1001 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan Dengan Aplikasi.

Sejumlah tuntutan yang disampaikan, antara lain: a) transparansi dan keadilan dalam sistem pembagian hasil antara aplikator dan mitra pengemudi *online*; b) penyesuaian tarif dasar yang disesuaikan dengan biaya operasional dan kebutuhan hidup; c) perlindungan sosial; d) penolakan praktik suspensi akun secara sepihak tanpa transparansi; dan e) pelibatan dalam proses penetapan kebijakan terkait (Zuhdi, 2025). Menyikapi hal tersebut, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mendorong aplikator transportasi *online* memperbaiki

*) Analis Legislatif Ahli Madya Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri dan Pembangunan pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian DPR RI. Email: nidya.ws@dpr.go.id

komunikasi dengan melibatkan mitra pengemudi, pengguna jasa, serta pelaku usaha terkait dikarenakan tuntutan tersebut merupakan permasalahan internal (Zuhdi, 2025). Keberadaan transportasi *online* di Indonesia merupakan suatu solusi yang diberikan perusahaan terhadap kebutuhan konsumen yang belum terpenuhi oleh transportasi konvensional yang ada, namun belum diatur regulasinya. Tulisan ini membahas dinamika penyelenggaraan transportasi *online* di Indonesia.

Penyelenggaraan Transportasi *Online* di Indonesia

Transportasi *online* merupakan salah satu inovasi teknologi yang mengintegrasikan kebutuhan konsumen dengan mitra pengemudi, pelaku usaha, dan aplikator sehingga membentuk suatu ekosistem digital. Sesungguhnya keberadaan transportasi *online* belum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Akan tetapi dalam perkembangannya, keberadaan transportasi *online* telah digunakan dalam kehidupan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan dan menghadapi tantangan ekonomi.

Landasan penyelenggaraan bisnis transportasi *online* di Indonesia saat ini, yaitu: 1) Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor 16 Tahun 2019; 2) Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana telah diubah dengan Permenhub No. 17 Tahun 2019; dan 3) Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Namun, landasan yuridis tersebut kurang memiliki kekuatan hukum dalam penyelenggaraan transportasi *online*, dikarenakan angkutan orang dan barang secara konvensional diatur melalui peraturan yang lebih tinggi, yakni UU LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Dalam perkembangannya, penyelenggaraan bisnis transportasi *online* menghadapi berbagai tantangan. Penyampaian berbagai tuntutan pengemudi transportasi *online* telah disampaikan berulang kali. Sebelumnya pada Maret 2025, pengemudi transportasi *online* menuntut pemberian bonus hari raya dari aplikator. Kini, pengemudi transportasi *online* menuntut ketegasan pemerintah selaku regulator atas pelanggaran yang dilakukan aplikator sejak 2022. Secara lebih rinci, pengemudi transportasi *online* meminta: a) pengenaan sanksi tegas kepada aplikator atas pelanggaran Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 dan Kemenhub KP Nomor 1001 Tahun 2022; b) diundang dalam Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI bersama Kemenhub, asosiasi, dan aplikator; c) potongan aplikasi sebesar 10%; d) revisi tarif penumpang; serta d) penetapan tarif layanan dengan melibatkan asosiasi, regulator, aplikator, dan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (Noviansyah, 2025).

Platform layanan transportasi *online* menetapkan potongan/komisi sebesar 20% pada setiap kali perjalanan. Adapun beberapa platform tersebut di antaranya, PT GoTo Gojek Tokopedia

Tbk (GOTO), Grab Indonesia, Maxim Indonesia, hingga inDrive. Menanggapi tuntutan potongan aplikasi dan penyesuaian tarif, menurut aplikator Gojek (GOTO) hal tersebut bukanlah solusi. Komisi yang diambil dari tarif perjalanan sebesar 20% digunakan untuk pengembangan teknologi dan keamanan aplikasi, operasional dan keberlanjutan perusahaan biaya pemasaran untuk menarik pelanggan agar volume order terjaga. Selain itu, komisi juga digunakan untuk pemberian insentif dan swadaya kepada mitra, asuransi perjalanan, pembayaran pajak, dan lainnya (Prihammanda, 2025).

Di sisi lain, menurut Ketua Umum Asosiasi Pengemudi Ojol Garda Indonesia, Igun Wicaksono, potongan pihak aplikator melebihi 20% (Dewi, 2025). Hal ini tidak sesuai dengan Kepmenhub Nomor KP 1001 Tahun 2022, di mana aplikator menerapkan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi maksimal 15% dan/atau biaya dukungan kesejahteraan mitra pengemudi maksimal 5%. Menyikapi polemik tersebut, dalam penetapan potongan dan tarif seharusnya ada keseimbangan yang optimal antara mitra mendapatkan penghasilan yang layak, pelanggan dilayani dengan aman dan nyaman, serta perusahaan dapat terus berkembang dan berkelanjutan untuk mendukung layanan transportasi *online* di Indonesia.

Pengamat transportasi dari Masyarakat Transportasi Indonesia Pusat, Djoko Setijowarno menyatakan bahwa bisnis transportasi *online* saat ini dinilai gagal mewujudkan janji kesejahteraan kepada mitra. Rata-rata pendapatan pengemudi ojol sebesar Rp3,5 juta per bulan, jauh di bawah janji pendapatan Rp8 juta per bulan. Kegagalan ini akibat aplikator tidak membatasi jumlah pengemudi, sehingga menyebabkan ketidakseimbangan *supply* dan *demand*. Selain itu, apabila transportasi *online* ingin dianggap sebagai angkutan umum, maka seluruh persyaratan yang berlaku bagi angkutan umum juga berlaku bagi transportasi *online*, seperti kewajiban uji berkala atas kendaraan (KIR), dilengkapi SIM C umum, pelat nomor kendaraan berwarna kuning, dan tarif ditetapkan perusahaan angkutan umum (bukan aplikator) atas persetujuan pemerintah. Sebagai contoh, penerapan ojek sebagai angkutan umum dan kendaraan pelat kuning di Kota Agats (Kabupaten Asmat) sejak tahun 2011. Kabupaten Asmat telah memiliki peraturan daerah dan peraturan bupati yang mengatur ojek sebagai angkutan umum (Novita, 2024).

Dinamika Transportasi Online di Malaysia

Di Malaysia, Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) mengeluarkan surat perintah penghentian operasi kepada dua aplikasi e-hailing asal Rusia, InDrive dan Maxim. Penghentian operasi mulai efektif 24 Juli 2025. Kedua perusahaan tersebut melanggar ketentuan perizinan berdasarkan Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 (Akta 715), di mana semua kendaraan yang beroperasi di bawah platform harus memiliki E-Hailing Vehicle Permit (izin khusus taksi *online*) yang sah (Idris, 2025).

Sebelumnya pada 5 Mei 2025, Malaysian P-Hailing Riders Association (Asosiasi Pengemudi Online Malaysia) mendesak pemerintah Malaysia untuk memblokir akses kedua platform tersebut dikarenakan menawarkan layanan tanpa memastikan pengemudi mereka memiliki *Public Service Vehicle* (semacam SIM khusus angkutan umum) yang sah sebagaimana

diwajibkan dalam peraturan perundangan yang berlaku. Selain itu, beberapa pengemudi *online* yang menggunakan kedua platform tersebut tidak memiliki asuransi taksi *online* dan tidak menjalani pemeriksaan kendaraan semacam uji KIR (Idris, 2025).

Keberadaan transportasi *online* di Malaysia dimulai pada tahun 2016 dengan amandemen peraturan angkutan darat oleh otoritas angkutan Malaysia untuk mereformasi industri taksi. Aturan baru tersebut juga mencakup layanan transportasi *online* seperti Grab dan Uber. Seluruh angkutan transportasi baik itu berbasis aplikasi ataupun konvensional memiliki hak dan kewajiban yang sama. Melalui amandemen ini, setiap pengemudi taksi *online* wajib memiliki lisensi untuk meminimalisir risiko keamanan yang akan muncul. Apabila Malaysia dapat tegas mengatur keberadaan transportasi *online* di negaranya, seharusnya Indonesia juga mampu melakukan pengaturan terhadap penyelenggaraan transportasi *online* dengan menerapkan hak dan kewajiban yang sama sebagaimana transportasi konvensional. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan analis kebijakan transportasi, Azas Tigor Nainggolan, bahwa revisi UU LLAJ merupakan momentum bagi DPR RI dan pemerintah untuk menyelesaikan persoalan transportasi *online*.

Pengakuan secara hukum akan memberikan kepastian dan perlindungan bagi pengguna, pengemudi, maupun perusahaan transportasi *online*. Ketiadaan pengakuan hukum terhadap transportasi *online* sebagai moda transportasi umum adalah akar persoalan yang membuat posisi pemerintah lemah di hadapan aplikator dan merugikan masyarakat (Noor, 2025). Untuk itu, DPR RI bersama pemerintah perlu segera menyusun payung hukum bagi keberadaan transportasi *online* yang sudah melekat di masyarakat. Regulasi yang tegas dan setara bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional menjadi kunci untuk menciptakan sistem transportasi yang adil, aman, dan berkelanjutan di Indonesia. Dengan pengakuan hukum yang jelas, pemerintah dapat memperkuat pengawasan sekaligus melindungi hak semua pemangku kepentingan, sehingga inovasi dan layanan transportasi dapat berjalan harmonis dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

Penutup

Teknologi informasi telah menjadi suatu kebutuhan dalam sistem transportasi publik. Penyelenggaraan transportasi *online* berbasis aplikasi di Indonesia perlu diatur dengan landasan hukum yang kuat. Pengaturan ini akan memberikan dampak positif bagi pengemudi transportasi *online*, pengguna, dan aplikator.

Peran Komisi V DPR RI bersama pemerintah sangat dibutuhkan untuk menyediakan payung hukum penyelenggaraan transportasi *online* dan memberikan perlindungan kepada masyarakat, salah satunya melalui revisi UU LLAJ atau penyusunan RUU tentang Transportasi Online. Peran pemerintah dalam pengembangan transportasi publik sangat dibutuhkan, dikarenakan kendaraan roda dua pada hakikatnya bukan merupakan angkutan umum. Mengingat tingginya angka kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan roda dua, bisnis transportasi *online* kendaraan roda dua sebaiknya dibatasi melalui pengaturan jarak tempuh, waktu operasional, dan jumlah armada hingga tersedianya transportasi publik yang mudah diakses masyarakat.

Referensi

- Dewi, I.R. (2025, Mei 22). Driver ojol klaim narik malah rugi, begini hitungannya. *Cnbcindonesia.com*. <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20250522072143-37-635179/driver-ojol-klaim-narik-malah-rugi-begini-hitungannya> .
- Idris, M. (2025, Mei 19). Malaysiaancam setop operasional maxim dan indrive, apa sebabnya?. *Kompas.com*. https://money.kompas.com/read/2025/05/19/092157726/malaysia-ancam-setop-operasional-maxim-dan-indrive-apa-sebabnya#google_vignette
- Noor, A.M. (2025, Mei 20). Pengamat sarankan revisi UU LLAJ harus akui dan atur ojek online. *Jakartaterkini.id*. <https://www.jakartaterkini.id/terkini/2321294039/pengamat-sarankan-revisi-uu-llaj-harus-akui-dan-atur-ojek-online>.
- Noviansyah, W. (2025, Mei 20). 2.554 personel gabungan dikerahkan amankan demo ojol di Jakarta hari ini. *Detik.com*. <https://news.detik.com/berita/d-7922248/2-554-personel-gabungan-dikerahkan-amankan-demo-ojol-di-jakarta-hari-ini>.
- Novita, N. (2024, Agustus 31). Pendapatan driver ojol tak meningkat, Djoko Setijowarno: transportasi online jadi bisnis gagal. *Disway.id*. <https://disway.id/read/816884/pendapatan-driver-ojol-tak-meningkat-djoko-setijowarno-transportasi-online-jadi-bisnis-gagal/15#>.
- Prihammada, B.A. (2025, Mei 20). Begini gojek merespon aksi protes dan tuntutan pengemudi ojol. *Republika.co.id*. <https://news.republika.co.id/berita/swk872487/begini-gojek-merespons-aksi-protes-dan-tuntutan-pengemudi-ojol-part2>.
- Zuhdi, N. (2025, Januari 20). Ojol butuh solusi bukan politisasi. *Media Indonesia*, 1.

