



## KEBIJAKAN DAN PAYUNG HUKUM BAGI KESEJAHTERAAN PENGEMUDI TRANSPORTASI ONLINE

Nidya Waras Sayekti\*

### Abstrak

*Pemerintah merilis pemberian bantuan iuran Jaminan Keselamatan Kerja dan Jaminan Kematian sebesar 50% bagi pekerja bukan penerima upah, termasuk pengemudi transportasi online pada 15 September 2025. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan dan payung hukum bagi kesejahteraan pengemudi transportasi online. Kebijakan untuk pengemudi transportasi online ini bukanlah yang pertama kalinya. Sebelumnya, pemerintah telah memperjuangkan bonus hari raya bagi pengemudi transportasi online pada momen lebaran lalu. Pemerintah juga sedang mengkaji penurunan potongan biaya aplikasi transportasi online dari 15% menjadi 10%. Sayangnya, peraturan yang ada saat ini belum dapat menetapkan status transportasi online sebagai angkutan umum, sehingga menimbulkan kekosongan status hukum serta ambiguitas hak dan kewajiban pengemudi dan aplikator. Untuk itu, Komisi V DPR RI bersama pemerintah perlu segera membuat payung hukum bagi penyelenggaraan transportasi online, baik melalui Revisi UU LLAJ ataupun penyusunan UU khusus tentang Transportasi Online agar para pengemudi transportasi online memperoleh kepastian dan perlindungan yang layak bagi penghidupannya.*

### Pendahuluan

Presiden Prabowo Subianto merilis Program Paket Ekonomi 2025 (8+4+5) pada 15 September 2025, terdiri atas delapan program akselerasi pada 2025, empat program dilanjutkan pada 2026, dan lima program terkait kendaraan pemerintah untuk tenaga kerja. Salah satu dari program akselerasi pada 2025 yaitu pemberian bantuan iuran Jaminan Keselamatan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM) sebesar 50% bagi pekerja bukan penerima upah (PBPU), termasuk pengemudi transportasi *online* (Yanwardhana, 2025). Target penerima diskon iuran untuk 6 bulan pada 2025 mencapai 731.361 orang dengan total anggaran Rp36 miliar dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan. Manfaat yang diterima PBPU dari JKK antara lain: santunan kematian 48 kali upah, santunan cacat 56 kali upah, beasiswa Rp174 juta untuk 2 orang anak, dan jaminan kematian yang total manfaatnya mencapai Rp42 juta. Pada 2026, penerima diskon iuran akan diperluas jumlahnya dengan target penerima 9,9 juta dan perkiraan anggaran Rp753 miliar (Safitri, 2025). Menurut Wakil Ketua DPR RI, Saan Mustopa, upaya dan komitmen

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

bagi kesejahteraan ojek *online* (ojol) tidak akan terlalu berat jika Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah bisa berkolaborasi (Febrianto, 2025).

Bantuan iuran JKK dan JKM ini merupakan bentuk perluasan pelindungan sosial bagi pengemudi transportasi *online*. Selama ini, para pengemudi transportasi *online* tidak mendapatkan hak seperti pekerja formal, karena biaya premi asuransi harus ditanggung sendiri. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan dan payung hukum bagi kesejahteraan pengemudi transportasi *online*.

## **Pertumbuhan Ekosistem Transportasi *Online* dan Tantangannya**

Saat ini, ketergantungan masyarakat terhadap transportasi *online* sudah semakin besar. Pengguna transportasi *online* di Indonesia pada tahun 2024 sekitar 88,3 juta atau naik 6,4% dibanding tahun sebelumnya (Yonatan, 2025), sedangkan jumlah pengemudi yang menjadi mitra gojek hanya sekitar 3,2 juta (FGD BKD dengan Goto, 2025).

Transportasi *online* telah memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang belum dapat dipenuhi oleh angkutan publik. Cela pasar ini ditangkap oleh perusahaan aplikator dan para pengemudi yang menjadi mitra perusahaan aplikator. Namun seiring berjalannya waktu, bisnis transportasi *online* dinilai belum dapat memberikan penghidupan yang layak bagi para mitra pengemudinya. Potongan biaya layanan aplikasi yang tinggi, program paket hemat, belum adanya jaminan pelindungan sosial merupakan jeritan yang disampaikan para pengemudi transportasi *online* untuk mendapatkan penghidupan yang layak.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) Tahun 1945 menyatakan setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Namun, pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi pengemudi transportasi *online* belum dapat terwujud melalui pengaturan jam kerja, pendapatan minimum, dan jaminan sosial. *Programme Officer* International Labour Organization (ILO) untuk Indonesia, Abdul Hakim, menjelaskan Konvensi ILO terkait kerja layak di platform ekonomi direncanakan akan selesai tahun 2026 yang akan menjadi dasar penetapan standar pelindungan bagi pekerja platform di seluruh dunia (Mediana, 2025).

## **Kebijakan dan Payung Hukum Transportasi *Online* di Indonesia**

Di Indonesia, kepastian atas status hukum dan pelindungan bagi pekerja platform belum terwujud. Bisnis layanan transportasi *online* dan sepeda motor sebagai angkutan umum belum diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Padahal dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Untuk mengisi kekosongan hukum dan memberikan kepastian hukum atas penyelenggaraan transportasi *online*, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mengeluarkan aturan bagi penyelenggaraan transportasi *online* dalam bentuk: (1) Peraturan Menteri Perhubungan

(Permenhub) Nomor 17 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus; (2) Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat; (3) Permenhub Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan; dan (4) Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor 1001 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Kepmenhub Nomor KP. 667 Tahun 2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi. Namun demikian, peraturan tersebut hanya sebagai *bridging rules* dan tidak menyelesaikan status transportasi *online* sebagai angkutan umum karena sepeda motor bukan sebagai angkutan umum dalam UU LLAJ. Status mitra antara aplikator dan pengemudi juga tidak dapat mewajibkan aplikator untuk memberikan jaminan penghidupan dan pekerjaan yang layak sesuai dengan UU Ketenagakerjaan.

Saat ini, Kemenhub juga sedang mengkaji penurunan potongan biaya aplikasi ojol dari 15% menjadi 10%. Menurut Ketua Badan Aspirasi Masyarakat (BAM) DPR RI, Ahmad Heryawan, penurunan potongan tersebut dinilai wajar karena beban potongan 15% ditambah jaminan sosial 5% menjadi 20% dari pendapatan. Penurunan potongan aplikasi dinilai sebagai langkah positif, namun harus disesuaikan dengan regulasi yang ada dan bergantung pada aplikator. Bagi pengemudi transportasi *online*, regulasi tarif perlu ditata lebih adil (Amin, 2025).

Sebelumnya, pemerintah juga telah memperjuangkan bonus hari raya bagi pengemudi transportasi *online* pada momen lebaran lalu. Berbagai kebijakan yang telah diupayakan pemerintah tersebut menunjukkan komitmen pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan pengemudi transportasi *online*. Namun demikian, penyelenggaraan transportasi *online* masih belum memiliki payung hukum yang kuat sehingga dapat memberikan pelindungan dan keadilan baik bagi pengemudi, pengusaha aplikator, pengusaha angkutan, maupun penumpang.

## **Kebijakan Transportasi *Online* di Beberapa Negara**

Beberapa negara memiliki aturan terhadap keberadaan transportasi *online* layaknya angkutan konvensional dan telah mengatur hubungan kerja antara pengemudi transportasi *online* dengan perusahaan yang mempekerjakan mereka. Di Malaysia, seluruh angkutan transportasi baik berbasis aplikasi ataupun konvensional memiliki hak dan kewajiban yang sama. Setiap pengemudi transportasi *online* wajib memiliki lisensi untuk meminimalisir risiko keamanan yang akan muncul (Sayekti, 2025).

Singapura menerapkan model hibrida melalui *Platform Workers Framework* yang berlaku mulai 1 Januari 2025. Mereka adalah pengemudi dan kurir daring yang bekerja melalui aplikasi, serta tidak sepenuhnya dianggap sebagai pekerja lepas ataupun karyawan tetap. Spanyol menetapkan status pekerja bagi pengemudi transportasi *online* melalui Undang-Undang Ley Riders atau Rider Law yang mulai berlaku pada 12 Agustus 2021. Pengemudi dan kurir dari *platform*, seperti Glovo, Uber Eats, serta Deliveroo, secara hukum dianggap

sebagai karyawan tetap. Dengan status ini, para pekerja berhak atas upah minimum, jaminan sosial, cuti tahunan berbayar, dan pelindungan ketenagakerjaan lainnya (Putra, 2025).

Di Inggris, pengemudi transportasi *online* juga mendapatkan pengakuan sebagai pekerja dengan hak minimum. Pada Februari 2021, Mahkamah Agung Inggris memutuskan bahwa pengemudi Uber adalah pekerja, bukan kontraktor atau mitra independen. Putusan tersebut membuat mereka berhak atas upah minimum, cuti berbayar, dan pelindungan terhadap pelanggaran.

Di Swiss, Mahkamah Agung Swiss mengeluarkan putusan pada 16 Februari 2023 yang menyatakan pengemudi Uber memiliki hubungan kerja dengan perusahaan yang mempekerjakan mereka. Perusahaan platform seperti Uber diwajibkan mematuhi kewajiban sebagai pemberi kerja. Artinya, Uber harus mendaftarkan pengemudi ke dalam sistem asuransi sosial nasional, membayar kontribusi jaminan sosial, serta memenuhi kewajiban perpajakan perihal penggajian.

Putusan serupa juga berlaku di Belanda pada 24 Maret 2023, Mahkamah Agung menyatakan hubungan antara pengemudi dan Deliveroo memenuhi kriteria hubungan kerja formal sesuai dengan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Belanda. Mahkamah menilai adanya kontrol signifikan oleh platform terhadap jam kerja, sistem penilaian, dan penggunaan aplikasi. Hal itu dianggap sebagai indikator adanya hubungan kerja subordinatif, bukan hubungan kontraktual independen.

Cile juga menjadi salah satu negara yang secara aktif mengatur status hukum pekerja platform digital, termasuk pengemudi ojol. Sejak 1 September 2022, Cile menetapkan dua kategori pekerja platform. *Pertama, dependientes* (pekerja tergantung) yang berada di bawah kendali platform dan berhak atas hak-hak ketenagakerjaan penuh, seperti upah minimum serta jaminan sosial. *Kedua, independientes* (pekerja mandiri) yang memiliki fleksibilitas lebih, tapi tetap mendapat pelindungan dasar seperti asuransi kerja (Putra, 2025).

Selain beberapa negara yang telah memiliki UU tentang transportasi *online*, beberapa daerah yang telah memiliki peraturan daerah tentang penyelenggaraan transportasi *online* dan sepeda motor sebagai angkutan umum, juga dapat menjadi pertimbangan Komisi V DPR RI bersama pemerintah dalam mengatur tata kelola penyelenggaraan transportasi *online*. Secara parsial, daerah di Indonesia yang telah memiliki peraturan daerah tentang penyelenggaraan transportasi *online*, antara lain: Peraturan sepeda motor sebagai angkutan umum di Kota Agats sejak tahun 2011, Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 49 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Menggunakan Kendaraan Berbasis Aplikasi (Ojek *Online*) di Kota Bekasi, dan Peraturan Walikota Depok Nomor 11 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang.

## Penutup

Keberadaan transportasi *online* tidak dapat dipungkiri manfaatnya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Merespons hal tersebut, pemerintah seharusnya berpacu dengan waktu untuk menciptakan angkutan umum yang murah, nyaman, efisien, serta terintegrasi, baik secara konvensional maupun *online*. Pemerintah mengupayakan peningkatan kesejahteraan pengemudi transportasi *online* melalui pemberian subsidi iuran JKK dan JKM untuk memberikan jaminan bagi para pengemudi dan keluarganya di masa depan.

Peraturan penyelenggaraan transportasi *online* yang ada saat ini belum dapat memberikan status transportasi *online* sebagai angkutan umum. Peraturan tersebut hanya sebagai diskresi untuk mengisi kekosongan hukum dan memberikan kepastian hukum yang seharusnya hanya bersifat sementara. Untuk itu, diperlukan payung hukum yang lebih kuat guna mengatur penyelenggaraan transportasi *online* di Indonesia melalui perubahan UU LLAJ atau UU baru yang khusus mengatur tentang transportasi *online*. Komisi V DPR RI bersama pemerintah perlu segera membuat payung hukum bagi penyelenggaraan transportasi *online* agar para pengemudinya memperoleh kepastian dan perlindungan yang layak bagi penghidupannya.

## Referensi

- Amin, C. (2025, September 13-14). Pemerintah kaji penurunan potongan biaya aplikator. *Investor Daily*, 6.
- Febrianto, H. (2025, September 10). Serikat ojol desak perpres perlindungan pekerja. *Investor Daily*, 5.
- Focus Group Discussion Tim Badan Keahlian DPR RI dengan Goto, 13 Februari 2025.
- Mediana, C. (2025, September 11). Nasib pekerja bayangan platform digital. *Kompas*, 10.
- Putra, N. (2025, Juli 21). Status ojek online di negara lain. *tempo.co*. <https://www.tempo.co/ekonomi/status-ojek-online-di-negara-lain-2048827>
- Safitri, E. (2025, September 15). Pemerintah beri diskon iuran BPJS ketenagakerjaan buat ojol-kurir paket. *detik.com*. <https://news.detik.com/berita/d-8113196/pemerintah-beri-diskon-iuran-bpjs-ketenagakerjaan-buat-ojol-kurir-paket>
- Sayekti, N. W. (2025, Mei 2025). Dinamika penyelenggaraan transportasi online di Indonesia. *dpr.go.id*. [https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info\\_singkat/Info%20Singkat-XVII-10-II-P3DI-Mei-2025-163.pdf](https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info_singkat/Info%20Singkat-XVII-10-II-P3DI-Mei-2025-163.pdf)
- Yanwardhana, E. (2025, September 15). Prabowo resmi luncurkan program paket ekonomi 2025. *cnbcindonesia.com*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20250915143554-667063/prabowo-resmi-luncurkan-program-paket-ekonomi-2025-8-4-5>
- Yonatan, A. Z. (2025, Mei 23). Indonesia jadi pengguna transportasi online terbesar 2024. *goodstats.id*. <https://goodstats.id/article/indonesia-jadi-pengguna-transportasi-online-terbesar-2024-sn07c#:~:text=Pada%20akhir%202024%2C%20terdapat%20sekitar,pengguna%20transportasi%20online%20saat%20ini>

