

Kedudukan Ojek Online Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia

¹Priska Evelyn, ²Hesti Armiwulan, ³Utiyafina Mardhati Hazhin

^{1,2,3} Fakultas Hukum, Universitas Surabaya, Indonesia

E-mail Koresponden: utiyafina@staff.ubaya.ac.id

Article History	Submitted: 02/06/25	Revised: 02/07/25	Accepted: 03/30/25
Keywords: <i>online motorcycle taxis, transportation law, legal protection, public transportation.</i>	Abstract <i>Technological advancements have significantly transformed various aspects of human life, including transportation sector. One such innovations is the emergence of app-based motorcycle taxi services, commonly known as online motorcycle taxis, which offer convenience to the public. However, these services face legal challenges due to the lack of explicit recognition as public transportation under Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This study aims to analyze the legal status and protection of online motorcycle taxis from the perspective of transportation law in Indonesia. The research employs a normative juridical approach and literature study. The findings reveal that although online motorcycle taxis fulfill the characteristics of transportation services, their legal status remains ambiguous as motorcycles are not classified as public transportation vehicles. Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 provides an operational and legal framework for their existence, yet more comprehensive regulation is required to ensure legal certainty and protection.</i>		
DOI	https://doi.org/10.37477/sev.v8i1		

A. PENDAHULUAN

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di era modern saat ini membawa dampak yang signifikan bagi kehidupan masyarakat di seluruh dunia, Kemajuan teknologi yang berkembang pesat dan semakin canggih merupakan suatu keniscayaan yang tidak dapat dihindari.¹ Salah satu bentuk kemajuan tersebut adalah ditemukannya internet yang mendorong kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Internet menjadi sarana penting untuk mempermudah kehidupan manusia dalam mengakses informasi dan komunikasi tanpa dibatasi oleh ruang dan waktu.

Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi mendorong berbagai inovasi di berbagai sektor, salah satunya dalam sektor transportasi. Jika dahulu moda transportasi hanya dapat beroperasi secara konvensional, akan tetapi saat ini dapat beroperasi secara digital. Salah satu contoh transformasi ini adalah hadirnya ojek

¹ Sudarlan, Marwanto, & Krisma, I. (2022). "Pengaruh Persepsi Kemudahan, Manfaat, Kepercayaan, dan Promosi terhadap Minat Masyarakat Kota Samarinda Menggunakan Layanan online pada pelanggan ojek". *Jurnal Eksis. Volume 18, No 1*, Politeknik Negeri Samarinda, hal 99-101.

online. Ojek yang sebelumnya hanya beroperasi secara konvensional dengan menunggu penumpang di pangkalan atau berkeliling mencari penumpang, kini ojek dapat diakses melalui aplikasi penyedia jasa transportasi berbasis digital. Dalam sistem ini, pengemudi ojek hanya menunggu pesanan penumpang melalui aplikasi.

Penggunaan aplikasi ojek *online* dinilai sangat praktis. Pengguna jasa cukup melakukan pemesanan melalui aplikasi dengan memasukkan alamat penjemputan dan mencantumkan tujuan, lalu menunggu pengemudi ojek *online* datang. Tidak hanya mengangkut penumpang, layanan ojek *online* saat ini juga menyediakan fitur lain seperti pembelian barang, pemesanan makanan, pemesanan obat, hingga pengiriman paket. Karena kepraktisannya ini menyebabkan ojek *online* menjadi pilihan favorit masyarakat, khususnya di kalangan generasi muda. Berdasarkan riset yang dilakukan oleh *Institute for Development of Economics and Finance* (INDEF) pada 5 (lima) kota besar di Indonesia yaitu Jabodetabek, Bandung, Palembang, Bali, Yogyakarta dengan 2.310 responden, mayoritas pengguna ojek *online* berada pada rentang usia 20-30 tahun (54,16%) dan usia 30-49 tahun (43,2%).²

Keberadaan aplikasi layanan ojek *online* ternyata tidak hanya memberikan kemudahan bagi kehidupan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya, namun kehadiran ojek *online* juga memberikan dampak positif terhadap penyediaan lapangan kerja. Hal ini dibuktikan melalui data asosiasi ojek *online* Gabungan Aksi Roda Dua (GARDA) menunjukkan bahwa jumlah pengemudi ojek *online* di Indonesia telah melebihi 4 juta orang.³ Saat ini, terdapat 4 (empat) perusahaan aplikasi ojek *online* yang aktif beroperasi di Indonesia, yaitu Gojek, Grab, Maxim, dan Indriver. Setiap perusahaan aplikasi ojek *online*, memiliki sistem dan fitur yang berbeda-beda. Pada aplikasi Gojek, Grab, dan Maxim menetapkan tarif tetap tanpa negosiasi dimana penumpang tidak bisa memilih pengemudi atau melakukan tawar menawar tarif perjalanan, sementara itu pada aplikasi Indriver memungkinkan pengguna dan pengemudi dapat saling memilih, serta menegosiasikan tarif perjalanan.

Namun, dibalik kemudahan yang ditawarkan, terdapat sejumlah permasalahan yang dihadapi di lapangan. Beberapa di antaranya adalah ketidaksesuaian identitas pengemudi dengan data yang tertera pada aplikasi, lalu permasalahan lain misalnya kendaraan yang tidak memenuhi standar, serta kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian pengemudi. Selain itu, sering ditemukan pengantaran makanan yang tidak sesuai pesanan, atau kerusakan barang selama proses pengiriman. Hingga saat ini, belum terdapat regulasi khusus yang memberikan perlindungan hukum bagi ojek *online* berbasis sepeda motor. Jika mengacu pada regulasi Undang-undang Nomor

² Institute for Development of Economics and Finance, "Diskusi Publik INDEF 'Mengupas Industri Transportasi Dan Logistik Online Di Indonesia: Kondisi Pasca Pandemi,'" 2022, <https://indef.or.id/diskusi-publik-indef-mengupas-industri-transportasi-dan-logistik-online-di-indonesia-kondisi-pasca-pandemi/>.

³ KumparanTech, "Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol Indonesia," Kumparan, 2020, <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI>.

22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ)), sepeda motor tidak termasuk dalam kategori kendaraan bermotor umum.

Ketidakhadiran pengaturan mengenai sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum dalam UU LLAJ menimbulkan ketidakpastian hukum. Hal ini memicu sejumlah kepala daerah untuk mengeluarkan surat terkait larangan operasional ojek *online* yang dianggap illegal, seperti Surat Edaran Bupati Banyumas Nomor 41/PUU/XVI/2018 Tentang Larangan Operasional Ojek *Online*, Surat Walikota Cirebon Nomor 551.2/1315/DISHUB Perihal Angkutan Berbasis Aplikasi, dan Surat Edaran Dinas Perhubungan dengan nomor 220/AKTN/2017 Tentang Pembatasan Operasional *Ojek Online*.

Akibat larangan tersebut, menyebabkan sebanyak 54 orang pengemudi dan pengguna jasa ojek *online* mengajukan uji materi (*judicial review*) terhadap Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ melalui perkara Nomor 41/PUU/XVI/2018. Namun, Mahkamah Konstitusi justru menyatakan menolak permohonan para pemohon untuk seluruhnya, karena Mahkamah Konstitusi menilai bahwa sepeda motor bukan angkutan jalan yang diperuntukkan mengangkut barang dan/atau orang. Meskipun demikian, Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menegaskan bahwa layanan ojek *online* dapat tetap beroperasi meskipun tidak diatur secara eksplisit dalam UU LLAJ.⁴

Ketiadaan perlindungan hukum yang spesifik bagi pengemudi dan pengguna ojek *online* menciptakan kekosongan hukum yang perlu segera diisi. Oleh karena itu, berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji dua rumusan masalah utama, yaitu bagaimana kedudukan hukum ojek *online* dalam perspektif hukum pengangkutan di Indonesia? dan bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi ojek online dalam perspektif hukum pengangkutan di Indonesia?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) merupakan pendekatan yang dilakukan dengan melakukan penelaahan semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani, sedangkan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) merupakan pendekatan yang dilakukan dengan beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang didalam ilmu hukum.⁵

Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer yaitu berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yang bersumber dari *literature*/buku, jurnal, dan pendapat ilmiah para sarjana yang berkaitan permasalahan yang dibahas. Dalam penelitian ini pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka dan dianalisis secara kualitatif dengan metode deduktif.

⁴ Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU/XVI/2018.

⁵ Penelitian hukum, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005) hlm 145

C. PEMBAHASAN

1. Kedudukan Hukum *Ojek Online* dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia

Secara konseptual, pengangkutan merupakan suatu proses memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat asal ke tempat tujuan menggunakan alat angkut tertentu.⁶ Abdul Kadir Muhammad mengkategorikan pengangkutan ke dalam 3 (tiga) dimensi yaitu:

- a. Pengangkutan sebagai usaha, yaitu pengangkutan yang bertujuan untuk memperoleh suatu keuntungan. Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri ciri dilaksanakan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan ekonomi di bidang jasa, dilakukan oleh suatu badan usaha, dan menggunakan alat angkut mekanik;
- b. Pengangkutan sebagai perjanjian, yaitu hubungan hukum dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pihak pengirim atau penumpang berkewajiban melakukan pembayaran pengangkutan tersebut;
- c. Pengangkutan sebagai proses, yaitu pelaksanaan teknis pemindahan penumpang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkut yang diakui dan diatur undang-undang.⁷

Ojek online memenuhi ketiga dimensi tersebut. Berdasarkan aspek usaha, pengemudi memperoleh keuntungan dari tarif yang dibayarkan pengguna. Dari aspek perjanjian, terdapat kesepakatan antara pengemudi *ojek online* dengan penumpang atau pengirim barang untuk menyelenggarakan suatu pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, begitu pula sebaliknya penumpang atau pengirim barang mengikatkan dirinya untuk membayar biaya pengangkutan tersebut melalui suatu aplikasi.⁸ Perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual yaitu cukup dengan kata sepakat sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1320 KUHPerdata yang mensyaratkan unsur kesepakatan, cakupan, objek tertentu, dan suatu sebab yang halal.

Sementara itu, jika ditelaah dari aspek pengangkutan sebagai suatu proses, maka fokusnya pada aktivitas teknis pemindahan itu sendiri. Aktivitas *ojek online* memenuhi unsur ini karena pengemudi *ojek online* secara nyata memindahkan penumpang dari titik penjemputan ke tempat tujuan. Dalam hal pengantaran makanan maupun barang aktivitas ini merupakan pemindahan fisik objek dari pengirim ke penerima. Selain itu, aktivitas pemindahan ini juga dilakukan menggunakan sepeda motor, yaitu kendaraan bermotor

⁶ Pokok-pokok Hukum Dagang, (Yogyakarta: FH UII Press, 2014), hlm.371.

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1994)., hlm. 19

⁸ Ananda Amalia Tasya, Hilda Yunita Sabrie (2019) "Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan dalam pelaksanaan Ojek Online" Jurnal Perspektif, Universitas Airlangga, hlm 158

beroda dua yang telah memenuhi kualifikasi teknis meskipun belum diakui sebagai kendaraan umum dalam UU LLAJ. Dengan demikian, secara faktual dan teknis, ojek *online* memenuhi seluruh unsur sebagai kegiatan pengangkutan dalam artian proses.

Dalam konteks pengangkutan darat, ojek *online* memenuhi unsur sebagai alat transportasi yang beroperasi di ruang lalu lintas. Dalam Pasal 1 angka 3 UU LLAJ menyatakan bahwa "*Pengangkutan merupakan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas*". Namun demikian, ketentuan Pasal 47 ayat (2) *jo* Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ membagi kendaraan bermotor berdasarkan fungsinya menjadi 2 (dua) jenis yaitu: (a) kendaraan bermotor perseorangan dan (b) kendaraan bermotor umum. Sementara itu, berdasarkan jenisnya yang termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum adalah mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang.⁹

Dengan demikian, sepeda motor yang digunakan dalam layanan ojek *online* tidak termasuk dalam klasifikasi kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ. Ketentuan tersebut menimbulkan persoalan hukum, sehingga pada tanggal 21 April 2018 sebanyak 54 (lima puluh empat) pengemudi dan pengguna jasa ojek *online* mengajukan permohonan uji materi (*judicial review*) terhadap ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ, yang kemudian teregister sebagai Perkara Nomor 41/PUU/XVI/2018.

Dalam permohonannya, para pemohon berpendapat bahwa tidak dimasukkannya sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum telah bertentangan dengan Pasal 27 dan Pasal 28 D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945).¹⁰ Ketiadaan payung hukum ini mengakibatkan tidak adanya perlindungan hukum yang adil bagi pengemudi maupun pengguna jasa ojek *online*, sehingga dengan demikian menghilangkan jaminan hak konstitusional berupa kesetaraan di hadapan hukum serta kepastian hukum yang adil.

Para pemohon juga menegaskan bahwa keberadaan ojek *online* ini hadir untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan layanan transportasi yang mudah dan cepat, serta terbukti membantu kehidupan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, menurut para pemohon, sudah seharusnya negara dapat memberikan pengakuan dan perlindungan hukum terhadap keberadaan ojek *online*.

Selain itu, tidak adanya pengaturan secara eksplisit mengenai sepeda motor sebagai kendaraan umum dalam UU LLAJ ini memicu pelarangan operasional ojek *online* di berbagai daerah. Beberapa kepala daerah yang mengeluarkan kebijakan tersebut antara lain Bupati Banyumas yang mengeluarkan Surat Edaran Nomor 551.2/2900/2017 tentang Larangan Operasional Ojek *Online* dan Walikota Cirebon mengeluarkan Surat Nomor 551.2/1315/DISHUB, perihal Angkutan Berbasis Aplikasi. Kebijakan tersebut dilatarbelakangi oleh pandangan bahwa ojek *online* dianggap ilegal karena kendaraan seperti sepeda motor yang digunakan para

⁹ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰ Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

pengemudi ojek *online* tidak dikategorikan secara hukum sebagai kendaraan bermotor umum. Hal ini menyebabkan kerugian nyata bagi para pemohon seperti hilangnya sumber mata pencaharian, tidak diperolehnya pengakuan dan jaminan hukum, tidak adanya kepastian hukum serta pelakuan yang sama dihadapan hukum.

Atas dasar permohonan tersebut, Hakim Mahkamah Konstitusi memutuskan menolak seluruh permohonan para pemohon untuk seluruhnya. Namun demikian, Mahkamah Konstitusi tidak menutup mata akan adanya fenomena ojek *online* karena pada kenyataannya ketika aplikasi *online* yang menyediakan jasa ojek belum ada, ojek konvensional tetap berjalan tanpa terganggu dengan keberadaan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ.

Sebagai bentuk respon terhadap dinamika hukum dan sosial tersebut, pemerintah melalui Menteri Perhubungan kemudian mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat yang selanjutnya disebut Permenhub Nomor 12 Tahun 2019. Dalam bagian konsiderannya menyatakan bahwa untuk menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan terhadap penggunaan sepeda motor sebagai sarana transportasi masyarakat, diperlukan kepastian hukum. Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 ini mengatur terkait standarisasi penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat dengan memperhatikan 5 (lima) aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan.

2. Perlindungan Hukum Ojek Online dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia

Perlindungan hukum merupakan bentuk pengayoman terhadap hak-hak asasi yang diberikan kepada setiap individu agar dapat menikmati semua hak-haknya secara adil dan seimbang sesuai yang diberikan oleh hukum.¹¹ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perlindungan diartikan sebagai tindakan atau upaya untuk melindungi, sedangkan hukum adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat dan dikukuhkan oleh penguasa atau pemerintah.¹² Berdasarkan definisi tersebut, perlindungan hukum dapat dipahami sebagai upaya pemerintah atau penguasa untuk melindungi dengan menyalurkan setiap sikap dan tindakan warga negara agar dapat menikmati hak-haknya sesuai peraturan perundang-undangan.

Dalam konteks ini, Philipus M. Hadjon membedakan perlindungan hukum menjadi dua bentuk utama, yaitu:

- a. Perlindungan hukum preventif, yaitu perlindungan yang diberikan oleh pemerintah untuk mencegah terjadinya suatu permasalahan atau sengketa. Perlindungan hukum ini pada umumnya diwujudkan dalam pembentukan

¹¹ Ilmu Hukum (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), hlm 156.

¹² Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, "Kamus Besar Bahasa Indonesia," 2025, <https://www.kbbi.web.id/>.

maupun pembaharuan peraturan perundang-undangan yang bertujuan memberikan batasan-batasan bagi masyarakat dalam melakukan suatu kewajiban

- b. Perlindungan hukum represif, yaitu perlindungan hukum yang diberikan apabila telah terjadi suatu permasalahan atau sengketa dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan atau sengketa yang terjadi. Perlindungan ini dapat berupa sanksi seperti denda, ganti rugi, hukuman pidana, atau bentuk pemulihan lainnya.¹³

Berkaitan dengan hal tersebut, keberadaan ojek *online* saat ini telah menjadi bagian yang tidak dapat terpisahkan dari kehidupan masyarakat modern. Layanan ini tidak hanya memberikan kemudahan dalam mobilitas, akan tetapi juga membuka lapangan pekerjaan baru bagi pengemudi di seluruh lapisan masyarakat Indonesia. Namun demikian, dari perspektif hukum, keberadaan ojek *online* masih menghadapi tantangan regulasi. Hingga saat ini apabila ditinjau dari UU LLAJ sebagai undang-undang yang mengatur terkait lalu lintas dan angkutan jalan masih belum mengakui sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum, sehingga belum memberikan perlindungan hukum yang memadai, khususnya dalam bentuk perlindungan hukum preventif.

Sebagai respons terhadap kekosongan hukum tersebut, pemerintah melalui Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, memberikan kerangka regulasi yang bersifat preventif. Apabila melihat ketentuan Pasal 3 ayat (2) Permenhub Nomor 12 tahun 2019 menetapkan bahwa sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat wajib memenuhi lima aspek dasar, yaitu aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, Penjabaran lebih lanjut mengenai aspek-aspek tersebut diatur dalam Pasal 4 hingga Pasal 8.

Selain aspek-aspek teknis tersebut, Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 juga mengatur karakteristik operasional ojek *online* sebagaimana dimuat dalam Pasal 9 *jo* Pasal 17, antara lain: wilayah operasi yang telah ditentukan; sistem pelayanan dari pintu ke pintu; pemesanan dan tarif yang ditentukan melalui aplikasi atau sesuai kesepakatan; serta keharusan kesesuaian data identitas pengemudi dan kendaraan. Standardisasi ini dimaksudkan untuk mencegah kerugian yang mungkin timbul akibat penyalahgunaan layanan, sehingga secara langsung memberikan perlindungan hukum preventif bagi masyarakat.

Di sisi lain, perlindungan hukum represif diatur dalam Pasal 16 ayat (2) dan (3) Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 yang secara eksplisit menyebutkan hak-hak perlindungan hukum bagi pengemudi ojek *online* dan pengguna ojek *online*. Bagi penumpang, perlindungan tersebut meliputi: (a) keselamatan dan keamanan; (b) kenyamanan; (c) kepastian layanan; (d) mekanisme pengaduan dan penyelesaian masalah; (e) transparansi biaya layanan; (f) serta santunan jika terjadi kecelakaan. Sementara itu, bagi pengemudi, perlindungan tersebut mencakup: (a) mekanisme

¹³ Pengantar ilmu hukum dan tata hukum Indonesia (Jakarta: Balai Pustaka, 1983), hlm 236

pengaduan dan penyelesaian sengketa; (b) proses pendaftaran tatap muka; (c) aturan dan tahapan penghentian operasional (*suspend*) atau pemutusan kemitraan; (d) hak atas klarifikasi dan sanggahan; (e) jaminan sosial ketengakerjaan dan kesehatan; serta (e) kepastian santunan dalam hal terjadi kecelakaan.¹⁴

Namun, penting untuk dipahami bahwa pengemudi ojek *online* tidak berada dalam hubungan kerja formal dengan perusahaan aplikasi, melainkan berstatus sebagai pekerja mandiri atau Pekerja Bukan Penerima Upah (PBBPU). Berdasarkan ketentuan Pasal 31 Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua menyatakan bahwa pekerja dengan pola kemitraan seperti ini tidak tunduk pada ketentuan ketenagakerjaan yang mengikat pengusaha. Oleh karena itu, perusahaan aplikasi tidak bertanggung jawab langsung atas keselamatan pengemudi. Untuk mengisi kekosongan tanggung jawab ini, Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan bekerja sama dengan perusahaan aplikasi untuk mendaftarkan pengemudi sebagai peserta Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dengan status PBBPU.

Di sisi lain, penumpang ojek *online* juga menghadapi keterbatasan perlindungan hukum dalam hal pemberian santunan akibat kecelakaan. Undang-undang Nomor 33 tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a, menyatakan bahwa:

"Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Iuran wajib ini digunakan untuk memberikan ganti rugi kerugian akibat dari kecelakaan."

Ketentuan tersebut hanya memberikan perlindungan bagi penumpang kendaraan bermotor umum yang membayar iuran melalui perusahaan angkutan resmi. Dalam hal ini, karena sepeda motor tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum, maka penumpang ojek *online* tidak berhak menerima santunan dari Jasa Raharja sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ditunjuk untuk mengelola dana tersebut.

Dengan demikian, santunan kepada ojek *online* saat ini hanya bergantung pada kebijakan internal masing-masing perusahaan aplikasi penyedia jasa ojek *online*. Contohnya seperti, perusahaan Grab dan Gojek yang memberikan santunan kepada penumpang sebesar Rp50.000.000,00 untuk kasus kematian, apabila mengakibatkan cacat permanen diberikan santunan sebesar Rp25.000.000,00 dan biaya pengobatan hingga Rp15.000.000,00 untuk biaya pengobatan akibat kecelakaan. Kondisi ini menegaskan bahwa meskipun telah ada upaya pengaturan dari pemerintah melalui Permenhub, status hukum ojek *online* tetap memerlukan

¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

penguatan secara normatif agar dapat memperoleh perlindungan hukum yang komprehensif dan setara dengan moda transportasi umum lainnya.

D. PENUTUP

Berdasarkan uraian dan analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa secara faktual ojek *online* telah memenuhi seluruh unsur sebagai bentuk kegiatan pengangkutan, baik dalam dimensi usaha, perjanjian, maupun proses teknis pemindahan orang maupun barang. Namun demikian, kedudukan hukumnya masih belum diakui secara normatif, karena apabila ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengklasifikasikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Oleh karena itu, sebagai respon terhadap kekosongan hukum tersebut, Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 hadir untuk memberikan perlindungan hukum preventif dan represif, baik bagi pengemudi maupun penumpang ojek *online*. Namun, karena Permenhub ini memiliki kedudukan hierarki yang lebih rendah dari undang-undang, regulasi ini tidak dapat sepenuhnya menjamin perlindungan hukum yang kokoh dan berkelanjutan.

Menurut penulis, pemerintah seharusnya lebih memperhatikan keseimbangan antara perubahan sosial dan perubahan hukum ditengah kemajuan teknologi dan informasi dalam bidang pengangkutan, khususnya terhadap fenomena sosial keberadaan ojek *online* di Indonesia. Pemerintah dapat melakukan reformulasi sistem hukum pengangkutan dengan cara merevisi UU LLAJ agar dapat memasukkan sepeda motor dalam kelompok kendaraan bermotor umum yang sah digunakan dalam angkutan penumpang dan atau barang. Langkah ini diperlukan guna menghilangkan tumpang tindih norma dan memastikan adanya pengakuan dan perlindungan hukum yang setara bagi seluruh moda transportasi termasuk ojek *online* dalam sistem hukum di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Agung Setia Bhakti 2024. "Perjanjian Kemitraan antara Perusahaan Grab dengan Driver Grab Bike di Tinjau dari Syarat Sah Perjanjian di dalam Pasal 1320 KUHPERDATA". *Kultura Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, hlm 368-379. Akses 19 Desember 2024.
- Ahmad Angung, F, Habib Muhsin. S & Suharso. 2023. "Efektivitas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dalam Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan di Magelang". *Borobudur Law and Society Journal*, Vol. 2, No 1, hlm 1-8.
- Ananda Amalia Tasya, Hilda Yunita Sabrie 2019 "Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan dalam pelaksanaan Ojek Online" *Jurnal Perspektif*, Universitas Airlangga, Vol. 24, No. 3, hlm 156-167.

- Anis Maria "Aspek Transportasi Berbasil Aplikasi dalam perspektif Hukum Indonesia" Jurnal Bina Mulia Hukum, Vol. 3 No 2, 2019. Akses, 18 Januari 2024.
- Merdiana Ferdila., & Kasful Anwar Us. 2021. Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, Vol 6, No 2, hlm 134-142.
- Nelly Elyta, Neibaho, & Rato. D 2022. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Ojek Online Yang Mengalami Kerugian Akibat Kecelakaan Tunggal. *Journal of Private and Economic Law*, Vol 1, No 2, Akses Agustus 2024.
- Putri, H.S, Diamantina, 2019, "Perlindungan Hukum terhadap keselamatan dan keamanan pengemudi Ojek Online untuk Kepentingan masyarakat" Jurnal pembangunan Hukum Indonesia, Vol 1 No, 3, 392- 403. Akses 17 Desember 2024.
- Sinthiarahma Felyna Megawati & Amad Sudiro 2020, "Perlindungan hukum bagi Driver Ojek online Terhadap pembatasan sepihak oleh konsumen yang beritikad tidak baik" jurnal hukum adigama, Vol. 3, No. 2, hlm 1309-1332. Akses 20 Januari 2024.
- Sudarlan, Marwanto, & Krisma, I. 2022. "Pengaruh Persepsi Kemudahan, Manfaat, Kepercayaan, dan Promosi terhadap Minat Masyarakat Kota Samarinda Menggunakan Layanan online pada pelanggan ojek" *jurnal eksis* Vol 18, No 1 . 99-111.
- Wa Ode Zamrud & Muhammad Syarifuddin, 2022 "Perlindungan Hukum terhadap data Pribadi Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online" Jurnal Ilmu Hukum. Vol 3, No 2 Tahun 2022, Akses 26 Januari 2024

Buku

- M. Yahya Harahap (1986), *Segi-segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Penerbit alumni.
- Soekanto, S. (1984). *Pengantar Penelitian Hukum* . Jakarta: UI Pres.
- Soerjono Soekanto & Sri Mamudji (2001). *Penelitian hukum Normatif*. Jakarta: CV. Rajawali.
- Peter Mahmud Marzuki (2005). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso & Hari Pramono. (2018). *Hukum Pengangkutan di Indonesia* Jakarta: PT Rinka Cipta.
- Abdul Kadir Muhammad (1994). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara: Bandung*: PT Citra Aditya Bakti.
- Abdul Kadir Muhammad (1998) *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.

Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 20019 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan.

Undang-undang Nomor 33 tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang selanjutnya disebut Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian dan Jaminan Hari Tua.

Artikel Online

Gojek. (26 Agustus 2024). "*terms and condition*" lihat dalam <https://www.gojek.com/id-id/terms-and-condition/perjanjian-kemitraan>. Diakses 27 Desember 2024.

Hukum Online. (2015, desember 18). "Apakah Perusahaan Aplikasi Ojek harus Berizin Perusahaan Angkutan Umum Lihat dalam <https://www.hukumonline.com/klinik/a/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum-lt56739f735626d/>. diakses pada 20 desember 2024.

INDEF (07 Desember 2022 Diskusi Publik INDEF "Mengupas Industri Transportasi dan Logistik Online di Indonesia: Kondisi Pasca Pandemi". Lihat dalam <https://indef.or.id/diskusi-publik-indef-mengupas-industri-transportasi-dan-logistik-online-di-indonesia-kondisi-pasca-pandemi/> diakses pada 15 Desember 2024.