KLIPING PERPUSTAKAAN DPR-RI
http://kliping.dpr.go.id

Judul : Angkutan Umum Motor Tuai Polemik
Tanggal : Selasa, 06 Oktober 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 10

Angkutan Umum Motor Tuai Polemik

Usulan legalisasi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum memicu perdebatan.



KOMPAS/BENEDICTUS KRISTIANTO

Pengemudi ojek daring melintas di kawasan Kebayoran Lama, Jakarta, Rabu (29/9/2026).

JAKARTA, KOMPAS — Usulan pemerintah untuk menggolongkan sepeda motor sebagai angkutan umum demi mengakomodasi keberadaan ojek daring memicu polemik. Sebagian asosiasi pengemudi menyambut baik wacana legalisasi tersebut, tetapi menolak dibebani kewajiban operasional angkutan umum konvensional, seperti uji berkala kendaraan bermotor (uji kir). Di sisi lain, pengamat transportasi mengingatkan langkah itu menyimpang dari prinsip keselamatan angkutan umum global.

Wacana ini mencuat seiring rencana Kementerian Perhubungan bersama DPR merevisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Melalui revisi tersebut, pemerintah berencana memasukkan regulasi khusus mengenai ojek daring, termasuk pengakuan status kendaraan roda dua sebagai moda transportasi publik.

Ketua Umum Asosasi Pengemudi Ojek Online Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) Indonesia Raden Igun Wicaksono berpendapat, pemerintah dan DPR dapat menentukan serta memperjelas status hukum sepeda motor yang digunakan sebagai ojek daring. Hal itu termasuk memberikan kepastian hukum pada ojek daring sebagai transportasi umum.

Meski demikian, Igun mengingatkan, pengakuan ojol sebagai transportasi umum jangan disamakan dengan angkutan umum konvensional, seperti bus, angkot, dan taksi. Sebab, kedua kategori tersebut memiliki karakteristik yang berbeda.

"Sepeda motor yang digunakan pengemudi ojol pada umumnya merupakan kendaraan milik pribadi, digunakan secara fleksibel, dan pengemudinya menjalankan kegiatan ekonomi secara perseorangan," ujarnya, saat dihubungi di Jakarta, Senin (5/10/2026).

Apabila pemerintah ingin memberikan status hukum terhadap ojol, perlu kategori khusus untuk kendaraan roda dua yang digunakan sebagai layanan angkutan berbasis aplikasi. Salah satu yang disorot adalah soal penggunaan pelat nomor kendaraan.

"Kami berharap sepeda motor pengemudi ojol tidak diwajibkan mengganti pelat nomor menjadi pelat kuning. Kendaraan tersebut tetap dapat menggunakan pelat sebagaimana kendaraan perseorangan, sedangkan identifikasi sebagai kendaraan yang sedang melayani ojol dapat melalui mekanisme lain yang tak membebani pengemudi," tutur Igun.

Garda Indonesia juga menolak adanya kewajiban uji kir atau rangkaian pemeriksaan kendaraan bermotor secara periodik, seperti angkutan umum lainnya. Cara ini akan menimbulkan biaya baru dan prosedur administrasi panjang. Ketika seorang pengemudi harus meninggalkan pekerjaannya beberapa jam guna mengurus administrasi atau mengantre untuk pemeriksaan kendaraan, ada potensi pendapatan yang hilang.

Hal yang lebih penting dari sekadar perubahan nomenklatur menjadi "angkutan umum" adalah manfaat konkret dari perubahan status bagi pengemudi dan masyarakat. Jangan sampai setelah ojol ditetapkan sebagai transportasi umum, aspek yang bertambah justru kewajiban pengemudinya, sedangkan hak dan perlindungannya tidak bertambah.

Secara terpisah, Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) Lily Pujiati menilai, persoalan angkutan roda dua menjadi angkutan umum sudah semestinya diatur Kemenhub sejak lama. Selama ini, pihaknya menganggap Kemenhub justru sibuk mengurus status pengemudi ojol sebagai mitra atau bukan yang berada di luar tugas pokoknya.

"Salah kaprah Kemenhub dalam mengatur aspek ketenagakerjaan pengemudi sudah terlihat sejak Permenhub No 12/2019 terkait hubungan kemitraan," ujarnya.

Lily menegaskan, aturan soal ojek daring tetap harus berpijak pada RUU Pelindungan Ketenagakerjaan sebagai UU pokok. Sebab, regulasi itu mengatur seluruh aspek ketenagakerjaan.

Sebelumnya, dalam lokakarya di Bandung, Jumat (2/10), Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub Aan Suhanan mengemukakan, fenomena ojol terus berkembang sejak beberapa tahun terakhir.

Salah satu kebijakan adalah Peraturan Menhub Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Selain soal penggunaan jasa, isu tarif juga diatur dalam kebijakan tersebut guna menjamin keselamatan.

"Fenomena angkutan sepeda motor yang digunakan masyarakat ini terus ada. Kami, pemerintah, mencoba mengatur masalah ini karena sepeda motor itu sebesar 78 persen berkontribusi terhadap kecelakaan. Kalau tidak diatur realitas ini, ada kekosongan aturan terkait masalah angkutan sepeda motor yang digunakan masyarakat," ucapnya.

Meski demikian, Aan mengingatkan, usulan ini masih akan diproses dan dibahas bersama DPR. Ia mengajak semua pihak untuk menanti pembuhasannya, apakah status transportasi dalam daftar inventarisasi masalah (DIM) ini disepakati oleh DPR.

Menyimpang secara global

Wakil Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Bidang Perumusan Kebijakan Transportasi IB Ilham Malik mengemukakan, kebijakan melegalkan sepeda motor sebagai salah satu angkutan umum bersifat politis. Kebijakan ini dinilai agak melenceng dari logika global terkait definisi angkutan umum.

Moda transportasi dapat disebut angkutan umum saat memenuhi beberapa syarat. Pertama, angkutan umum harus bisa diakses seluruh kalangan, seperti anak-anak, lanjut usia, perempuan hamil, dan disabilitas. Kedua, kapasitas angkutnya besar sehingga mampu memindahkan banyak orang secara efisien dan mengurangi kemacetan ruang jalan.

"Kalau sepeda motor ini, dia satu penumpang per satu kendaraan. Kalau sebagai angkutan umum, volume kendaraan justru melonjak tajam dan memperparah kemacetan terkait dengan rasio (volume terhadap kapasitas) jalan," kata Ilham.

Sepeda motor juga merupakan moda yang kurang ramah lingkungan walau saat ini ada yang menggunakan listrik. Namun, penghitungan emisi per orang tetap lebih banyak ketimbang angkutan umum yang bisa mengangkut banyak orang dalam satu waktu.

Penggunaan sepeda motor justru menghasilkan ekonomi berbiaya tinggi. Secara instan memang tampak jadi solusi, tetapi justru menciptakan masalah lebih besar dan kompleks dalam jangka menengah-panjang.

"Nah, teman-teman DPR, Kemenhub itu, kan, bisa bertanya kepada ahli, baik nasional maupun global, untuk mendefinisikan angkutan umum. Pada kenyataannya di Indonesia itu banyak yang menggunakan sepeda motor, bukan berarti melegitimasinya sebagai angkutan umum," ujar Ilham.

Banyaknya penggunaan sepeda motor di Indonesia disebabkan pemerintah yang gagal menyediakan transportasi publik. Sepeda motor menjadi pelarian moda transportasi. Secara global, negara lain tidak ada yang melegitimasi sepeda motor sebagai salah satu angkutan umum, maka perlu kesepakatan ilmiah dari para pakar jika usulan ini tetap dilanjutkan.

"Kenyataannya sekarang ini banyak masyarakat pakai ojol sebagai alat transportasi, itu adalah sebuah variabel atau penanda, Indonesia gagal menyiapkan angkutan umum massal. Itu seharusnya jadi faktor pendorong bagi pemerintah untuk alokasikan anggaran cukup guna membangun sistem angkutan umum," tutur Ilham.

Semestinya dalam Revisi UU LLAJ ini, justru diatur soal kewajiban pemerintah untuk mengalokasikan anggarannya sekian persen dari pajak kendaraan bermotor untuk membangun atau mengembangkan angkutan umum. Hal ini bisa direalisasikan khususnya pada daerah dengan masyarakat yang banyak membayar pajak.

"Saya berharap teman-teman di DPR dan Kemenhub melihat dalam cakrawala yang luas. Jangan terjebak pada desakan politik. Sebab, pada akhirnya, ke depan akan jadi problem serius bagi bangsa kita. Jangan wariskan bangsa kita dengan potensi masalah yang sangat besar," ujar Ilham.

Dalam laporan Kelompok Pakar untuk Mobilitas Urban yang disusun Komisi Pengambil Keputusan (2022) berjudul "The Context of Public Transport in Europe", secara umum, transportasi publik merupakan bentuk moda transportasi yang tersedia bagi publik. Beragam jenis layanan transportasi tersedia pada masyarakat umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitas tanpa perlu memiliki aset transportasi pribadi, seperti mobil atau sepeda. (AVE)