

**LEGALITAS TRANSPORTASI BERBASIS *ONLINE*
BERDASARKAN PERATURAN MAHKAMAH
AGUNG Nomor: 37P/HUM/2017¹
Oleh: Kartika Kamurahang²**

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan transportasi berbasis *online* berdasarkan putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 dan bagaimana peran pemerintah dalam menjalankan putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Teknologi dalam dunia saat ini sedang berkembang dengan pesatnya, globalisasi yang menuntut berkembang secara cepat dan tepat membuat tuntutan hidup masyarakat semakin bertambah baik dari segi ekonomi, sosial, budaya, bahkan dalam melakukan pekerjaan guna pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Salah satu fenomena yang sedang digemari masyarakat saat ini ialah transportasi *online*, kemudahan dan keefektifan yang ditawarkan sangat membantu masyarakat dalam melakukan pekerjaan. 2. Transportasi *online* yang menawarkan sejumlah inovasi yang membantu masyarakat ini belum memiliki payung hukum yang jelas, sehingga jika terjadi permasalahan menyangkut konsumen, produsen atau tenaga kerja, pemerintah tidak dapat memutuskan dengan cepat sanski apa yang akan dikenakan dan akan berdampak pada kehidupan masyarakat yang belum merasa terlindungi karena tidak adanya hukum yang berlaku. Kata kunci: Legalitas transportasi, berbasis *online*, putusan Mahkamah Agung

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi tidak dapat dipisahkan dari pengangkutan, pengangkutan yang dimaksud tidak hanya dalam hal pengangkutan barang, akan tetapi juga merupakan sarana dalam mengangkut orang, dengan kata lain sebagai sarana perpindahan manusia dari satu tempat

ke tempat yang lain.³ Transportasi jalan *online* merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi yang terjadi di berbagai belahan dunia dan di Indonesia terlebih khususnya, perkembangan ini terjadi tidak lepas dari semakin maju dan canggihnya teknologi dan komunikasi saat ini. Inovasi transportasi yang demikian merupakan terobosan baru yang bersifat multikreatif, yang tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan transportasi Nasional, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang sangat signifikan bagi masyarakat Indonesia dengan jumlah penduduk sekarang yang kurang lebih sudah berjumlah 4 juta jiwa.⁴

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang perkembangan pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran, pemerataan dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.⁵

Terkait dengan keuntungan transportasi berbasis *online* ini menawarkan beberapa kelebihan dalam memnuhi permintaan penggunaannya, hal pertama yang dirasakan oleh para konsumen adalah kemudahan memesan layanan tersebut terutama pada pengguna *iOS* atau *android* karena dapat langsung memesan dengan cepat dimanapun dan kapanpun saat sedang dibutuhkan, selanjutnya tarif angkutan tersebut lebih murah jika dibandingkan dengan angkutan konvensional karena harga yang dipatok adalah harga per kilometer atau sesuai jarak tempuh dalam satu perjalanan, tidak hanya itu perusahaan transportasi berbasis *online* juga memberikan beberapa promo atau potongan harga kepada konsumen sehingga pengguna layanan ini dimanjakan dengan potongan yang tersedia.⁶

Tidak bisa dipungkiri selain mendapat respon positif fenomena transportasi *online* ini

³ H.M.N Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan. hal. 1.

⁴ Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika. hal.1.

⁵ Abdulkadir Muhammad. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti. hal.7.

⁶Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia No.37P/HUM/2017.hal 11.

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing: Prof. Dr. Donald A Rumukoy, S.H, M.H; Toar Neman Palilingan, S.H, M.H

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 14071101004

juga memunculkan kontra dalam masyarakat apalagi dikalangan sopir angkutan umum konvensional. Seperti contoh kasus berikut ini: Dikutip dari Viva.co.id ratusan sopir angkutan umum berdemonstrasi di gedung DPRD Sumatera Selatan kota Palembang pada Senin, 21 Agustus 2017. Mereka menentang legalisasi taksi berbasis aplikasi *online*. Awalnya aksi itu berlangsung tertib. Massa menyampaikan aksinya kepada Komisi IV DPRD. Namun usai menyampaikan aspirasinya, ratusan sopir angkutan umum itu tiba-tiba merazia taksi *online*. Ratusan sopir langsung keluar dari halaman DPRD Sumatera Selatan. Satu unit mobil Toyota Avanza berwarna hitam menjadi sasaran massa dan mereka memukul sopir mobil berpelat hitam itu, bahkan berusaha menusuk si pengemudi dengan kayu. Mobil yang diduga taksi *online* itu akhirnya dihancurkan massa dengan menggunakan kayu. Polisi terpaksa memberikan tembakan peringatan untuk membubarkan massa dan dua orang yang dicurigai provokator langsung ditangkap. Aksi anarkis sopir angkot sempat diredam, namun kembali memanas setelah massa meminta dua rekan mereka yang ditangkap agar dibebaskan. Kepala Polresta Palembang, Komisariss Besar Polisi Wahyu Bintono Hari Bawono, akhirnya turun tangan untuk meredam massa. "Tidak ada yang lain lagi melakukan aksi anarkis, kita ingin membantu memberikan solusi yang baik untuk kalian. Jangan ada lagi massa yang keluar dari halaman ini (DPRD Sumatera Selatan)".⁷

Setelah ditinjau lebih lanjut mengenai permasalahan yang terjadi, ternyata pada kenyataannya belum ada peraturan yang mengatur mengenai permasalahan tersebut. Sedangkan sangat jelas sekali dimuat dalam Pasal 1 Ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bahwa negara Indonesia adalah negara hukum. Untuk itu penulis ingin lebih jauh mengangkat dan meneliti permasalahan ini dalam sebuah tugas akhir atau skripsi dengan judul; "Legalitas Transportasi Berbasis *Online* berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017"

⁷Demo Sopir Angkot Ricuh, Mobil Taksi Online Dirusak <http://www.viva.co.id/berita/nasional/948589-demo-sopir-angkot-ricuh-mobil-taksi-online-dirusak> ----- diakses pada 12 oktober 2017

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan transportasi berbasis *online* berdasarkan putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017?
2. Bagaimana peran pemerintah dalam menjalankan putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017?

C. Metode Penulisan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis normatif. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka.⁸ Tahapan pertama penelitian hukum normatif adalah penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan hukum obyektif (norma hukum), yaitu dengan mengadakan penelitian terhadap masalah hukum. Tahapan kedua penelitian hukum normatif adalah penelitian yang ditujukan untuk mendapatkan hukum subjektif (hak dan kewajiban).⁹

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Transportasi Berbasis *Online* berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017

Dalam Putusan Mahkamah Agung No.37/HUM/2017 memuat tentang pembenaran atas permohonan dari pihak-pihak pengemudi transportasi *online* dan memutuskan:

- a. Bahwa Angkutan Sewa Khusus berbasis aplikasi *online* merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu;
- b. Bahwa fakta menunjukkan kehadiran Angkutan Sewa Khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif,

⁸Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2003 *Penelitian Hukum Normatif; Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. hal. 13.

⁹ Hardihan Rusli. 2006. *Metode Penelitian Hukum Normatif; Bagaimana?*. Law Review Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan. hal. 50

dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep *sharing economy* yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat Pasal 33 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945;

- c. Bahwa penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuh-kembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan;
- d. Bahwa dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundangundangan yang lebih tinggi, sebagai berikut:
- e. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
- f. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus;¹⁰

Karena menurut pertimbangan Mahkamah Agung telah disebutkan bahwa ada berbagai akibat positif dari perkembangan teknologi yang sedang mendunia saat ini diantaranya:

- a. Produktifitas dunia industri semakin meningkat. Kemajuan teknologi akan meningkatkan kemampuan produktivitas

dunia industri baik dari aspek teknologi industri maupun pada aspek jenis produksi;

- b. Pertumbuhan ekonomi akan semakin tinggi;
- c. Persaingan dalam dunia kerja sehingga menuntut pekerja untuk selalu menambah skill dan pengetahuan yang dimiliki;
- d. Semakin maraknya penggunaan teknologi akan semakin membuka lapangan pekerjaan;
- e. Dengan fasilitas pemasangan iklan di internet pada situs-situs tertentu akan mempermudah kegiatan promosi dan pemasaran suatu produk sehingga membantu pengusaha untuk menambah penghasilan;
- f. Perusahaan dapat menjangkau pasar lebih luas, karena pembeli yang mengakses internet tidak dibatasi tempat dan waktu;
- g. Perusahaan tidak perlu membuka cabang distribusi;
- h. Pengeluaran lebih sedikit, karena pegawai tidak banyak;
- i. Harga barang lebih murah, karena biaya operasionalnya murah;
- j. Perdagangan secara elektronik dengan internet yang biasa disebut *ecommerce* dapat mempermudah transaksi-transaksi bisnis suatu perusahaan atau perorangan;
- k. Pemanfaatan teknologi untuk membuat layanan baru dalam perekonomian dan bisnis antara lain internet banking, SMS banking, dan e-commerce;
- l. Memudahkan masyarakat dalam berkomunikasi secara global kapan saja dan dimana saja. Banyak kini fitur-fitur dan media-media yang mendukung fasilitas komunikasi tersebut, dan harganya pun sekarang mudah terjangkau;
- m. Menguntungkan perusahaan, dan juga menambah lapangan kerja. Banyak bidang yang menggunakan jasa teknologi informasi. Sebagai contoh dalam bidang perdagangan, kini masyarakat lebih mudah untuk membeli/menjual suatu barang dengan berbelanja secara online.

¹⁰Lihat Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 hal 74-75

Kita tidak membutuhkan banyak biaya untuk datang ke suatu tempat;

- n. Memudahkan masyarakat dalam menyelesaikan pekerjaan sehari-hari dengan cepat dengan perangkat software yang selalu berkembang dan mudah digunakan oleh masyarakat banyak;
- o. Memudahkan masyarakat dalam mencari informasi yang dibutuhkan. Dengan adanya *search engine* yang beredar, kini masyarakat lebih mudah mengakses informasi yang ada dalam dunia maya. Informasi dan berita yang ada, cenderung lebih cepat dan lebih mudah didapatkan pada web browser dibandingkan dengan media lain. Keuntungan internet banking bagi nasabah antara lain menghemat waktu, menghemat biaya, dan juga lebih cepat;
- p. Meningkatkan hubungan pemerintah, dalam hal ini lembaga yang bersangkutan dengan pihak-pihak lain. Pemanfaatan teknologi informasi dalam bidang pemerintahan memiliki keuntungan antara lain meningkatkan layanan kepada masyarakat, pelayanan yang lebih cepat, meningkatkan hubungan pemerintah dengan dunia usaha dan masyarakat karena informasi mudah diperoleh, dan juga tersedianya informasi yang mudah diakses masyarakat, sehingga masyarakat dapat mengambil keputusan yang benar dan dapat diberdayakan, serta meningkatkan transparansi pemerintahan;
- q. Menumbuhkan jiwa kewirausahaan bagi masyarakat, untuk melihat peluang yang lebih luas untuk memasarkan produk setempat dan mengembangkan perdagangan melalui *e-commerce*.¹¹

Dari berbagai akibat positif munculnya teknologi tersebut ada beberapa keuntungan praktis yang secara langsung dapat dirasakan dari adanya transportasi *online* ini yakni:

- a. Hal pertama yang dirasakan oleh para konsumen adalah kemudahan memesan layanan tersebut. Kemudahan itu didapatkan dengan banyaknya warga yang sudah memiliki smartphone dan koneksi internet yang mumpuni,

sehingga memungkinkan untuk mengakses aplikasi dan memesan hanya dengan sentuhan jari. Bahkan hal ini diakui juga oleh Menteri Komunikasi dan Informatika, Bapak Rudiantara yang berpendapat: "Kalau efisiensi ini dinikmati masyarakat, ya harus dicarikan jalan. Regulasinya kewenangan Pak Jonan (Menteri Perhubungan)";

- b. Keuntungan berikutnya dengan adanya Angkutan Sewa Khusus adalah harga lebih murah dibanding taksi konvensional atau angkutan umum yang berpelat kuning. Dalam beberapa kesempatan, masyarakat mengakui tidak mempermasalahkan transportasi tersebut apakah angkutan yang digunakan berpelat kuning atau tidak, melainkan semurah apa harga yang ditawarkan; Di lapangan masing-masing penyedia aplikasi baik untuk ojek dan Angkutan Sewa Khusus di Indonesia menetapkan tarifnya berdasarkan hitungan harga tertentu per kilometer. Namun, perusahaan biasanya juga memberi harga promo untuk beberapa kilometer pertama. Promo itu yang banyak dimanfaatkan warga, terutama untuk layanan ojek online; Dengan demikian "menggunakan transportasi taksi online atau Go-Jek dan Grab, hitungan harganya sudah pasti. Sedangkan menggunakan ojek konvensional harganya berubah-ubah bahkan tawar-menawar, sehingga bila tidak mengerti harga dapat tertipu. Demikianlah yang sering terjadi di lapangan saat ini."¹²

B. Peran Pemerintah terhadap Transportasi Berbasis *Online* berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017

Kementrian Perhubungan bertanggung jawab atas setiap permasalahan yang terjadi dalam bidang Transportasi, oleh karena itu setelah munculnya Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 yang menganulir Peraturan Menteri No.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam

¹¹Lihat Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 hal 7-8

¹²Lihat Pasal 14 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Trayek, kekosongan hukum terjadi di Indonesia dan secara otomatis melegalkan Transportasi berbasis *online* yang sedang mejadi fenomena masyarakat saat ini, untuk itu setelah menerima naskah salinan Putusan Mahkamah Agung No.37/P/HUM/2017 Kementerian Perhubungan mengambil tindakan sehingga mengeluarkan PM No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam Pasal 2 PM No.108 Tahun 2017 menyebutkan bahwa maksud dan tujuan pengaturan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yaitu:

- a. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat;
- b. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau;
- c. terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
- d. terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum; dan
- e. terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.¹³

Sedangkan jenis-jenis Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dalam Pasal 4 PM No.108 Tahun 2017, terdiri atas:

- a. Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi;
- b. Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu;
- c. Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata; dan
- d. Angkutan Orang di Kawasan Tertentu.¹⁴

Dalam menyelenggarakan usaha Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Perusahaan Angkutan Umum wajib memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Pemberian izin sebagaimana dimaksud dikenakan biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau dapat dikenakan retribusi daerah.¹⁵ Untuk memperoleh izin Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan;
- b. memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan yang mampu menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki; dan
- c. menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerja sama dengan pihak lain.¹⁶

Kendaraan sebagaimana dimaksud dibuktikan dengan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum atau dapat atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi. Dalam hal persyaratan memiliki kendaraan bagi perorangan yang memiliki kurang dari 5 (lima) kendaraan dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.¹⁷

Penetapan Tarif Angkutan sewa khusus dapat dilihat dalam Pasal 28 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017, yang penetapannya adalah sebagai berikut:

- 1) Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi

¹³Lihat Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017

¹⁴Lihat Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017

¹⁵Lihat Pasal 36 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

¹⁶Lihat Pasal 38 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

¹⁷Lihat Pasal 39 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.

- 2) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana yang dimaksud untuk wilayah operasi Angkutansewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- 3) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana yang dimaksud, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul dari Kepala Badan.
- 4) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana yang dimaksud untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.
- 5) Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud diatas terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.¹⁸

Selanjutnya yang dipertegas yakni mengenai wilayah pengoprasian Angkutan sewa khusus harus berlandaskan pada Pasal 29 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 sebagai berikut:

- 1) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;
 - a. perkembangan daerah;
 - d. karakteristik daerah /wilayah; dan
 - e. tersedianya prasarana jalan yang memadai.
- 2) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud, ditetapkan oleh:

- a. Direktur Jenderal, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
- b. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau
- c. Gubernur, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada di daerah dalam 1 (satu) daerah provinsi.¹⁹

PM No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang dikeluarkan oleh Kemenhub telah mengakomodir agar transportasi *onlinet* tetap beroperasi.

Dengan adanya transportasi *online* yang mendunia ini, tidak hanya di Indonesia tetapi di beberapa negara di dunia juga dituntut untuk mencari solusi terbaik guna penyelesaian permasalahan yang terjadi. Berikut beberapa solusi polemik taksi online di berbagai negara di dunia ini:

1. Negara Filipina;

Negara Filipina menyikapinya dengan melegalkan Uber dan GrabCar dengan syarat tertentu. Filipina melegalkan GrabCar pada Juli 2015 lalu, selanjutnya Uber dilegalkan pada Rabu, 19 Agustus 2015. Otoritas Transportasi Filipina menentukan kedua aplikasi itu beroperasi di bawah aplikasi yang diatur oleh pemerintahnya melalui transportation network company (TNC); Pemerintah Filipina melakukan regulasi yang berbeda terhadap taksi online dengan taksi reguler. Taksi online tak boleh mengambil penumpang di pinggir jalan, namun harus dipesan melalui aplikasi. Aturan berikutnya adalah pengemudi taksi reguler (konvensional) diharuskan memiliki lisensi waralaba dari otoritas transportasi dan kewajiban mencakup asuransi penumpang; Taksi online biaya waralabanya ditentukan lebih tinggi dibanding taksi reguler,

¹⁸Lihat Pasal 28 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

¹⁹Lihat Pasal 29 Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

namun diperbarui setiap tahun. Sedangkan taksi reguler bisa memperbarui setiap 7 tahun. Taksi online juga diizinkan armadanya berusia lebih singkat dibanding taksi reguler;²⁰

2. Negara Malaysia;

Negara Malaysia masih mempertimbangkan taksi online dan belum memutuskan apakah melarang atau mengizinkan. Di Malaysia, fenomena penangkapan Uber dan GrabCar juga terjadi; Namun demikian, Komisi Transportasi Publik Darat, Mohd Azharuddin Mat Sah, menyampaikan dalam Media The Star, tanggal 7 Oktober 2015, "Kami mengerti solusi yang disediakan Uber dan GrabCar dan sentimen warga pada layanan itu";²¹

3. Negara Australia;

Dilegalkan di New South Wales ("NSW"), Western Australia ("WA") dan Australian Capital Territory ("ACT"), dilarang di Northern Territory ("NT"). Pemerintahan NT mengumumkan larangan beroperasinya layanan Ridesharing Uber di wilayah negara bagian mereka; Berita ABC Australia pada 23 Februari 2016 memberitakan, bahwa Pemerintah NT telah membatalkan proposal operasi layanan ridesharing Uber sehingga perusahaan Uber tidak dapat beroperasi secara legal di wilayah hukum NT. NT melarang keberadaan Uber karena menjadi pesaing usaha taksi konvensional yang sudah ada selama ini; Keberadaan taksi online mengakibatkan NT merekomendasikan industri taksi konvensional untuk meningkatkan standarnya guna meningkatkan kinerja industrinya dalam menghadapi persaingan yang timbul oleh kehadiran taksi online. NT juga mengusulkan agar memenuhi standar keamanan, kehandalan dan pelayanan konsumen yang lebih baik; Berbeda dengan di NT, ternyata di negara bagian NSW, WA dan ACT melegalkan layanan Ridesharing taksi online (Uber) di negara bagian

Australia tersebut. Pemerintah negara bagian lainnya, seperti Queensland, Victoria dan Tasmania sedang mempertimbangkan untuk mengatur taksi online Uber. Tetapi hingga Maret 2016 masih beroperasi secara ilegal di negara-negara bagian tersebut;²²

4. Negara Inggris;

Pengadilan Tinggi legalkan Uber. Layanan Uber taksi secara resmi telah dilegalkan pemerintah Inggris. Pengadilan Tinggi Inggris telah meresmikannya pada hari Jumat (16/10/2015) setelah sebelumnya pengemudi taksi plat hitam ini merasa diremehkan dan dianggap berstatus ilegal; Pengadilan Inggris telah diminta untuk memutuskan apakah sebuah teknologi itu melanggar hukum atau tidak. Dimana teknologi tersebut melarang penggunaan taksimeter pada kendaraan milik sendiri atau swasta "Argometer ini bukan sebuah perangkat yang berfungsi untuk menerima sinyal GPS untuk sebuah perjalanan dan diteruskan lagi oleh GPS ke server yang terletak di luar kendaraan yang kemudian setelah dihitung tarif, dikirimkan lagi informasi tarif itu ke perangkat pengguna," ujar hakim Duncan Ouseley yang dikutip dari Reuters pada Jumat (16/10/2015); Pemerintah kota London sendiri menolak desakan untuk membatasi operasional layanan taksi online seperti Uber. Penolakan didasarkan pada hasil konsultasi tentang layanan taksi swasta yang dilakukan pemerintah kota London bulan September tahun lalu, demikian dilansir dari BBC edisi Kamis, 21 Januari 2016; Meski menolak menerapkan pembatasan, otorita transportasi London bisa menerapkan aturan tambahan, misalnya mewajibkan semua sopir Uber untuk dapat berbahasa Inggris secara lancar dan pemberitahuan tentang perkiraan ongkos biaya perjalanan. Fitur ini sudah tersedia di aplikasi Uber, namun baru dimunculkan jika pengguna layanan menginginkannya;²³

5. Amerika Serikat;

²⁰Lihat Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 hal.12

²¹Lihat Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 hal.12

²²*Ibid*

²³*Ibid* hal.13

New York izinkan Uber dengan syarat. Kebijakan di masing-masing negara bagian Paman Sam berbeda-beda mengenai Uber. Ada beberapa bagian yang melarang bahkan menuntut Uber. Namun di New York, Uber dilegalkan dengan syarat; Akhirnya pemerintah kota New York berkompromi dengan Uber. Di kota Big Apple, mobil Uber memakai pelat khusus yang sama dengan yellow cab atau taksi kuning yang sehari-hari 'menguasai' jalanan New York; Pengemudi Uber juga hanya boleh membawa penumpang yang memesan lewat aplikasi. Dan ada SIM khusus bagi para pengemudi Uber, serta yang terpenting pembayaran harus lewat kartu kredit; di ibukota Inggris. Hakim Duncan Ouseley memutuskan bahwa aplikasi ini tidak dapat dianggap sebagai taksimeter atau tidak karena itu ilegal;²⁴

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Teknologi dalam dunia saat ini sedang berkembang dengan pesatnya, globalisasi yang menuntut perkembangan secara cepat dan tepat membuat tuntutan hidup masyarakat semakin bertambah baik dari segi ekonomi, sosial, budaya, bahkan dalam melakukan pekerjaan guna pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Salah satu fenomena yang sedang digemari masyarakat saat ini ialah transportasi *online*, kemudahan dan keefektifan yang ditawarkan sangat membantu masyarakat dalam melakukan pekerjaan.
2. Namun sangat disayangkan transportasi *online* yang menawarkan sejumlah inovasi yang membantu masyarakat ini belum memiliki payung hukum yang jelas, sehingga jika terjadi permasalahan menyangkut konsumen, produsen atau tenaga kerja, pemerintah tidak dapat memutuskan dengan cepat sanski apa yang akan dikenakan dan akan berdampak pada kehidupan masyarakat yang belum merasa terlindungi karena tidak adanya hukum yang berlaku.

B. Saran

1. Dalam pengoprasiaannya transportasi *online* memiliki banyak sekali ketimpangan dalam segi legalitas, oleh karena itu dari pembahasan yang ada penulis menyarankan bahwa akan lebih baik jika pemerintah secara tegas membuat Undang-undang yang mengatur transportasi *online* dengan memperhatikan setiap aspek yang ada, karena transportasi *online* ini pada kenyataannya telah menjadi kebutuhan masyarakat saat ini, dan tidak bisa dipungkiri bahwa keberadaan transportasi *online* ini sangat menguntungkan masyarakat bahkan pemerintah guna peluasan lapangan kerja.
2. Akan lebih baik jika pemerintah membuat aturan transportasi *online* dengan mempertimbangkan setiap akibat yang muncul, dan menambahkan beberapa poin dalam pengaturannya, seperti: membatasi jumlah angkutan dalam suatu perusahaan transportasi *online* dan uji kelayakan terhadap kendaraan yang akan digunakan, agar supaya angkutan konvensional yang merasa tersaingi dengan adanya inovasi ini merasa sedikit mengalami kelonggaran dalam melakukan pekerjaan karena jasa mereka masih diperlukan oleh masyarakat dalam pencapaian mobilitas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Abdulkadir Muhammad. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- H.M.N Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan

²⁴*Ibid* hal.14

- H.M.N. Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan
- L. J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cetakan ke-26. Jakarta: Pradnya Paramita
- Moeljatno. 2002. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Cetakan ke-tujuh. Jakarta: Rineka Cipta
- Muchtaruddin Siregar. 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga penerbitan FE UI
- Muhammad Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Roelof H. Heveman. 2002. *The Legality of Adat Criminal Law in Modern Indonesia*. Jakarta: Tata Nusa
- R. Subekti. 1979. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Alumni
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2003. *Penelitian Hukum Normatif; Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soegijatna Tjakranegara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Cet. I. Rineka Cipta
- Sri Rejeki Hartono. 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. UNDIP
- Subekti. 1987. *Pokok-pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa
- Yusuf Shofie. 2002. *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia

B. Jurnal

- Andi Astriyani Mattanag. 2013. *Aspek Hukum Perjanjian Terhadap Jasa Angkutan Umum Darat Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion Edisi 3 ,Volume 1*
- Fajrimei A. Gofar. 2005. *Asas Legalitas Dalam Rancangan KUHP*. ELSAM
- Hardihan Rusli. 2006. *Metode Penelitian Hukum Normatif: Bagaimana?.* Law Review Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan.
- Ujang Chandra S. 2012. *Jurnal Wawasan Hukum: Potensi Penyalahgunaan Kewenangan Oleh Pejabat Administrasi Negara Dalam*

Pengambilan Dan Pelaksanaan Kebijakan Publik. Volume 27 No.2

C. Peraturan perUndang-Undangan

- Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia No.37P/HUM/2017
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- Undang-Undang Dasar 1945
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- PP No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No.40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan
- Peraturan Menteri No.108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek