

**PENGATURAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS YANG MENGGUNAKAN
APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 108 TAHUN 2017
(STUDI PADA TAKSI ONLINE DI KOTA MALANG)**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi sebagian syarat syarat memperoleh gelar
kesarjanaan dalam ilmu hukum

Oleh :
DIAN PRATAMA
NIM. 125010107111226



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2018**

**PENGATURAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS YANG MENGGUNAKAN APLIKASI
BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI BERDASARKAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 108 TAHUN 2017**

(Studi Pada Taksi Online Di Kota Malang)

**Dian Pratama, Prof.Dr.Sudarsono, SH.M.S, Dr. Istislam, SH.M.Hum
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya**

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Tidak adanya kejelasan dari pelaksanaan peraturan tersebut, sehingga menyebabkan masih adanya konflik antara pengemudi berbasis online dengan pengemudi yang konvensional. Berdasarkan hal tersebut peneliti mengangkat rumusan masalah yaitu Bagaimana pengaturan angkutan sewa khusus yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi dan Hal-hal apa saja yang menghambat dan bagaimana solusi dari pengaturan angkutan sewa khusus yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis sosiologis dengan pendekatan empiris. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif yang terdiri dari 4 kegiatan, yaitu: pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi dilakukan sepenuhnya oleh Dinas Perhubungan dan perusahaan transportasi online yang berada di Kota Malang dengan mengacu pada Permenhub. No. 26 tahun 2017.

Kata Kunci : Transportasi Berbasis Online, Pengaturan Transportasi Berbasis Online

ABSTRACT

This research refers to the Regulation of Minister of Transport Number 108 of 2017 on public transport of unregistered route. This issue sparks conflict between online transport drivers and those of conventional public transport. This research is mainly focused on how technology and information based transports should be managed, what obstacles are encountered, and what solution should be given to the problem regarding online based public transports. This research employed socio-juridical method with empirical approach, and the data was obtained and analysed by applying qualitative and descriptive method comprising four activities: data collection, data condensation, data presentation, and conclusion. The research result revealed that online public transport is entirely managed by Department of Transportation, and all online transports in Malang refer to Permenhub. No. 26 of 2017.

Keywords: online-based transportation, online-based transportation management



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan.....	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi.....	v
Ringkasan.....	ix
Summary	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Penelitian Terdahulu.....	6
C. Rumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	11
A. Tinjauan Umum tentang Transportasi	11
1. Pengertian Transportasi.....	10
2. Peran dan Manfaat Transportasi.....	13
3. Moda Transportasi.....	17
4. Transportasi Berbasis Online	19
5. Perbedaan Transportasi Konvensional dan Online	22
B. Pengaturan Tentang Transportasi Berbasis Online.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	30
B. Pendekatan Penelitian	29
C. Lokasi Penelitian	31
D. Jenis dan Sumber Data	31
E. Teknik Memperoleh Data	32
F. Populasi,Sampel,dan Teknik Sampling.....	33

G. Teknik Analisis Data	34
H. Defenisi Operasional	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	37
A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang.....	37
1. Profil Singkat Organisasi.....	37
2. Lokasi Organisasi Penelitian	38
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang	38
4. Tujuan Strategis Dinas Perhubungan Kota Malang	40
5. Kedudukan, Tugas Pokok, dan Fungsi	41
6. Susunan Organisasi.....	42
B. Hasil Penelitian.....	44
1. Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.....	44
2. Faktor Penghambat dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi	64
3. Solusi dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi.....	71
BAB V PENUTUP.....	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran	86
DAFTAR PUSTAKA.....	88
LAMPIRAN.....	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Penelitian Terdahulu	6
---------------------------------------	---



DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1. Komponen Dalam Analisis Data Miles, Huberman, dan Saldana	35
---	----



HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : **PENGATURAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS YANG MENGGUNAKAN APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI BERDASARKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 108 TAHUN 2017**
(Studi Pada Taksi Online di Kota Malang)

Identitas Penulis

a. Nama : **Dian Pratama**
b. NIM : **125010107111226**
Konsentrasi : **Hukum Administrasi Negara**
Jangka Waktu Penelitian : **4 Bulan**

Disetujui pada tanggal :
Pembimbing Utama Pembimbing Pendamping

Prof. Dr. Sudarsono, S.H. M.S.
NIP. 195108251979031004

Dr. Istislam, SH.M.Hum
NIP. 19620823 198601 1 002

Mengetahui,
Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara

Lutfi Effendi, SH., M.Hum
NIP. 19600810 198601 1 002

KATA PENGANTAR

Segala Puji Syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Meha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini. Atas partisipasinya dan segala masukannya, penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya;
2. Bapak Prof. Dr.Sudarsono, S.H.,M.S, Selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah meluangkan waktu dan memberi arahan untuk membimbing selama proses penyusunan skripsi ini;
3. Bapak Dr. Istislam S.H.,M.H, selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dengan penuh kesabaran selama proses penyusunan skripsi ini;
4. Bapak Lutfi Effendi,SH.,M.Hum,Selaku Ketua Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang;
5. Bapak Sudiono dan Mama Tumini selaku orangtua penulis yang selalu mendoakan, memberikan semangat dan motivasi sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini;
6. Buat saudara saya satu satunya dr. Siska Afriany yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini;
7. Dan pihak-pihak lain yang turut membantu penulis dan memberkan doa serta semangat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Penulis ucapkan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca khususnya mahasiswa Fakultas Hukum.

Malang, 26 April 2018

Penulis



HALAMAN PENGESAHAN

**PENGATURAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS YANG MENGGUNAKAN
APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 108 TAHUN 2017**

(Studi Pada Taksi Online di Kota Malang)

OLEH :

DIAN PRATAMA

125010107111226

Skripsi ini telah disahkan pada tanggal :

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Prof. Dr. Sudarsono, S.H., MS

Dr. Istislam, S.H., M.Hum

NIP. 19510825 197903 1 004

NIP. 19620823 198601 1 002

Mengetahui,
Ketua Hukum Administrasi
Negara

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum

Lutfi Effendi, S.H., M.Hum

Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si

NIP. 19600810 198601 1 002

NIP. 19620805 198802 1 001

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan teknologi, komunikasi, dan informasi pada masa ini mendorong masyarakat untuk berkembang, baik dalam sisi sosial maupun non sosial. Terkhusus pada jasa transportasi. Transportasi pada dasarnya merupakan alat yang membantu manusia mencapai suatu tempat dengan waktu yang lebih cepat. Ditambah dengan semakin majunya teknologi yang ada, memberi kesempatan bagi masyarakat untuk dapat mempermudah segala kegiatan sehari-hari sehingga memunculkan transportasi dengan sistem online. Transportasi online tersebut membuat hubungan pelaku usaha sebagai penyedia jasa transportasi online dengan konsumen menjadi dekat dan semakin terbuka.¹

Sistem pemesanan dan pembayaran jasa transportasi dengan sistem online membuat perkembangan baru dalam sistem transaksi jasa di Indonesia. Sistem transaksi Indonesia yang semula mengenal sistem tunai kini telah beralih kepada sistem online yang menggantikan sistem tunai. Sistem online ini menawarkan inovasi-inovasi terbaru mengenai transportasi, sehingga memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk memesan transportasi dimana saja dan kapan saja. Bahkan dengan adanya transportasi online ini juga mengubah kebiasaan dan sistem sosial di dalam masyarakat. Awalnya, masyarakat menggunakan cara yang konvensional untuk menggunakan transportasi umum, saat ini masyarakat mulai mengubah kebiasaan mereka dan beralih menggunakan teknologi untuk memesan transportasi umum secara online.

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm 13

Akan tetapi, dibalik berbagai manfaat dan kemudahan yang dapat tidak lepas dari dari masalah yang muncul sebagai akibat dari munculnya sistem online itu sendiri. Sistem transportasi online tersebut memunculkan persaingan dan konflik antara jasa transportasi konvensional yang merasa terancam eksistensinya. Hampir seluruh daerah di Indonesia terdapat konflik antara transportasi online dengan transportasi konvensional salah satunya di kota Malang.

Kehadiran Jasa Angkutan Berbasis Aplikasi Online ini tidak diiringi dengan regulasi hukum yang jelas, sehingga di lapangan memunculkan berbagai konflik antara pengemudi angkutan konvensional dan angkutan online di berbagai kota di Indonesia, begitupun di Kota Malang, Jawa Timur dan masih belum mengarah pada jalan keluar. Pemerintah Provinsi Jawa Timur yang diharapkan menjadi penengah atas konflik itu juga merasa kesulitan.

Guna memberikan perlindungan yang jelas terkait transportasi online maka pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek menjadi payung hukum untuk usaha angkutan umum berbasis aplikasi atau online. Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek;
- b. Pengusahaan angkutan;
- c. Penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi ;
- d. Pengawasan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek ;
- e. Peran serta masyarakat; dan
- f. Sanksi administratif.

Perusahaan transportasi umum berbasis teknologi informasi hanyalah bagian dari jenis transportasi tersebut. Selanjutnya berdasarkan Nomor 108 Tahun 2017, perusahaan angkutan tidak dalam trayek itu ada empat kategori yaitu: Angkutan orang dengan menggunakan taksi; Angkutan orang dengan tujuan tertentu; Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan Angkutan orang di kawasan tertentu. Angkutan orang dengan tujuan tertentu adalah angkutan antar jemput, angkutan permukiman, angkutan karyawan, angkutan carter, dan angkutan sewa. Angkutan umum berbasis online yang berada di bawah PM tersebut termasuk ke dalam angkutan sewa yang fokus pada angkutan sewa khusus dengan kategori angkutan orang dengan tujuan tertentu.

PM tersebut juga menjadi payung hukum bagi para kepala daerah untuk menata, mengatur, mengawasi, dan membina angkutan umum online di daerahnya masing-masing. PM tersebut tidak hanya mengatur perusahaan transportasi berbasis online yang sudah ada seperti sekarang, tetapi dalam perkembangannya nanti dapat dimanfaatkan oleh para pengusaha lain yang tertarik terjun ke bisnis transportasi online, karena dalam implementasinya PM tersebut harus diiringi peraturan daerah yang jelas agar tidak menimbulkan konflik.

Faktanya, dikeluarkannya PM yang diharapkan dapat menjadi perlindungan bagi para pelaku usaha sampai kini masih berada dalam problematika yang tidak berujung. Hal tersebut disinyalir bahwa PM yang mengatur permasalahan yang kian marak dari angkutan sewa berbasis teknologi informasi khususnya taksi dirasa masih belum secara eksplisit membantu memecahkan permasalahan yang ada. Terbukti, perdebatan antara taksi online dan taksi konvensional belum bisa diselesaikan sampai titik akar permasalahan itu sendiri. Salah satu kasus yang muncul setelah adanya PM adalah tidak adanya penetapan jumlah angkutan sewa berbasis online. Akibatnya, jumlah angkutan sewa yang beroperasi semakin tidak terkendali.

Permasalahan tersebut berujung pada demo pada minggu tanggal 1 Oktober kemarin sebagai kelanjutan dari demo pada Selasa tanggal 26 September di depan Balai Kota Malang yang belum mendapat kesepakatan. Demo tersebut dilakukan oleh para supir angkutan konvensional yang berisi tentang tuntutan pembatasan taksi online, karena dianggap persaingan sudah tidak sehat sama sekali. Para sopir memarkir kendaraannya mulai depan Stasiun Besar Malang hingga Bundaran Tugu.

Padahal sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 31 paragraf 7 PM Nomor 108 Tahun 2017 ayat 1 perencanaan kebutuhan kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada pasal 30 ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun. Pada ayat ketiga pasal 31 juga disebutkan bahwa perencanaan kebutuhan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun. Dengan demikian, semua pihak yang berwenang seharusnya melakukan koordinasi guna menentukan jumlah kebutuhan taksi online dalam setiap daerah agar lebih mudah dilakukan pengawasan dan pembinaan, sehingga terjadi persaingan yang sehat antara perusahaan transportasi.

Berangkat dari PM Nomor 108 tahun 2017, salah satu upaya yang bisa dilakukan pemerintah setelah dikeluarkannya PM tersebut adalah perencanaan kebutuhan taksi online secara eksplisit. Dengan diketahui jumlah pasti kebutuhan taksi online yang sedang aktif beroperasi, diharapkan pengawasan dan pembinaan dapat lebih mudah dilakukan oleh para penanggung jawab yang nantinya dapat membantu dalam menanggulangi persaingan antar transportasi berbasis online dan konvensional karena adanya batasan tertentu.

Penentuan kebutuhan tersebut didasarkan pada perkembangan permintaan dan perkembangan infrastruktur jalan. Salah satu yang menjadi permasalahan di Kota Malang

setelah dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah tidak ada peraturan pendukung yang berkaitan dengan batasan jumlah, pengawasan, pembinaan sehingga taksi online jumlahnya terus bertambah bahkan melakukan rekrutmen sampai sekarang yang menyebabkan konflik dengan taksi konvensional.

Berdasarkan pemaparan tersebut, penelitian ini berupaya untuk memahami lebih lanjut bagaimana pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, serta solusi apa yang bisa dilakukan dalam mengatasi permasalahan yang muncul sebagai akibat dari dikeluarkannya PM tersebut. Dengan demikian, dalam penelitian ini peneliti mengangkat judul Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang).

Berdasarkan penjelasan di atas serta mendukung upaya penulisan sebuah karya ilmiah yang kerap kali menjadi bahan pertanyaan terkait keorisinalitasnya, maka dalam penelitian ini mencantumkan penelitian terdahulu yang hampir sama atau memiliki topik yang sama dengan penulis yang dapat dijadikan sebagai bahan acuan dan pembanding dalam penelitian ini. Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang menjadi acuan penelitian ini berkaitan dengan pelaksanaan kenaikan pangkat.

Tabel 1.1

Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Penerbit	Judul Penelitian	Rumusan Masalah
1.	Melisa Safitri, 2015	Jurnal Keadilan Progresif Universitas Bandar Lampung	Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik Antara Taksi Konvensional dan Taksi Online.	1. Apakah konflik antara Taksi Konvensional dan Taksi Online disebabkan adanya Indikasi Pelanggaran atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat? 2. Apakah implikasi atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha di Indonesia seiring dengan perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi?
No	Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Penerbit	Judul Penelitian	Rumusan Masalah

2.	Wiratri Anindhita, Melisa Arisanty, Devie Rahmawati, 2016	Prosiding Seminar Nasional INDOCOM PAC Universitas Bakrie, Jakarta.	Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)	1. Bagaimana penerapan teknologi komunikasi tepat guna pada transportasi ojek online terutama pada bisnis Gojek dan Grab Bike sehingga dapat memberikan perubahan mindset dan kebiasaan masyarakat akan penggunaan transportasi ojek secara modern?
----	---	--	---	---

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, adapun rumusan pokok permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang)?
2. Bagaimana solusi dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang).

C. Tujuan Penelitian

Bertitik tolak pada rumusan permasalahan di atas maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memahami Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang).

2. Memahami solusi dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang).

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan mempunyai kegunaan atau manfaat antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara Teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam upaya mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang ilmu hukum khususnya permasalahan yang kian marak terkait transportasi online.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Perorangan/badan, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu memberikan informasi atau gambaran terkait dengan pengaturan hukum transportasi online yang kini sering memicu terjadinya konflik.
- b. Bagi Badan Pelayanan Perizinan Terpadu, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu sebagai bahan masukan dan bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Malang dalam upaya mengatasi permasalahan yang timbul dengan adanya transportasi online.

E. Sistematika Penulisan

BAB I. PENDAHULUAN

Bab I berisi latar belakang, rumusan masalah yang akan diteliti, tujuan dari adanya penelitian, serta manfaat penelitian pada waktu yang akan datang.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab II berisi tinjauan umum yang di dalamnya terdapat kajian umum tentang Transportasi, kajian umum tentang transportasi online, kajian umum tentang perbedaan transportasi konvensional dan online, dan kajian umum tentang Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab III berisi mengenai jenis penelitian yuridis empiris yang pada garis besar memuat tentang jenis penelitian, pendekatan penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab IV berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan mengenai Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Hasil penelitian diawali dengan mengkaji bagaimana Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang) berdasarkan PM no 108 tahun 2017, serta solusi yang dilakukan dalam pengaturan PM 108 tahun 2017.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

BAB V Berisi Kesimpulan Dan Saran khususnya berkaitan dengan Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang) dan solusi dari PM tersebut. Saran diberikan kepada berbagai pihak khususnya terhadap pemerintah kota malang dalam menyusun peraturan daerah pendukung PM 108 Tahun 2017.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Nasution (2007) mendefinisikan transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.¹

Sistem transportasi yang berkembang di Indonesia hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam pergerakan mekanis yang bertumpu kepada pemerataan hasil-hasil pembangunan di seluruh wilayah dan pusat kegiatan masyarakat. Saat ini, terdapat beberapa alternatif moda angkutan (alat angkut) yang telah dapat digunakan di Indonesia, antara lain : moda udara, moda laut dan moda darat. Perkembangan ketiga moda angkutan tersebut, dapat digunakan masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan pergerakannya.

¹ Nasution, M.N. 2007. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor.

Seiring dengan bertambahnya jumlah media transportasi dalam suatu daerah maka akan menunjang kemajuan pada sektor lainnya sehingga menunjukkan perkembangan kemajuan daerah tersebut. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh Salim bahwa transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.² Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari suatu tempat ke tempat lain.

Menurut Salim transportasi memegang peranan dalam usaha mencapai tujuan ekonomi dan tujuan non ekonomi suatu Negara, yaitu³:

1. Tujuan Ekonomi

- 1) Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara pendidikan, bidang-bidang usaha dan daerah
- 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah
- 3) Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta menyediakan pasaran dalam negeri
- 4) Menciptakan dan memelihara tingkatan kerja bagi masyarakat

2. Tujuan Non Ekonomi

- 1) Untuk mempertinggi integritas bangsa
- 2) Untuk mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional

² Salim Abbas. 2000. Manajemen Transportasi. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.

³ Op.Cit Salim, 2000

Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari.

2. Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Nasution peranan transportasi mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek, yakni

a. Aspek social dan budaya

Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, sehingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang dan pangan, serta rekreasi. Dampak lain adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan, dan bahasa. Dengan adanya transportasi di antara bangsa atau suku bangsa yang berbeda kebudayaan akan membuat mereka saling mengenal dan menghormati diantara masing-masing budaya yang berbeda tersebut.

b. Aspek politis dan pertahanan

Transportasi dapat memperkuat persatuan dan kesatuan nasional. Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia. Mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui lancarnya transportasi akan memberi rasa aman, tentram, dan usaha penegakan hukum.

c. Aspek hukum

Dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab serta perasuransian

apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas wilayah suatu Negara, diatur di dalam suatu perjanjian antarnegara.

d. Aspek teknik

Hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian alat transportasi adalah menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

e. Aspek ekonomi

Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.⁴

Menurut Soesilo (1997) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:⁵

a. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya perbedaan sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap

⁴ Op.cit. Nasution, 2007

⁵ Soesilo, Nining I. (1999:11). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia

jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- 1) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- 2) Penggunaan pelumas;
- 3) Penggunaan ban;
- 4) Pemeliharaan suku cadang;
- 5) Penyusutan dan bunga;
- 6) Waktu supir dan waktu penumpang.

b. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

c. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikanperbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

d. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

e. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataa pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

3. **Moda Transportasi**

Transportasi dibagi menjadi 3 macam diantaranya Transportasi Darat, Transportasi Laut, dan Transportasi Udara, namun transportasi yang paling banyak digunakan di Indonesia adalah transportasi darat dikarenakan biaya yang dikeluarkan lebih sedikit

dibandingkan moda transportasi yang lain. Dalam penelitian ini pun transportasi darat khususnya angkutan jalan akan dibahas lebih lanjut sebagai fokus penelitian.

Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Bentuk awal dari transportasi darat adalah menggunakan kuda, keledai atau bahkan manusia untuk membawa barang melewati jalan setapak. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, jalan diratakan atau dilebarkan untuk mengakomodir aktivitas.⁶ Moda Transportasi Darat Terdiri dari :

a. Angkutan jalan

Angkutan Jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan, menurut "Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi" disebutkan:

- 1) Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua), atau 3 tiga) tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.
- 2) Mobil Penumpang Adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- 3) Mobil Bus Adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

⁶ Abbas Salim, H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta.

- 4) Mobil Barang Adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.

b. Kereta Api

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antarnegara. Jenis-jenis kereta api dilihat dari segi propulsi (tenaga penggerak) terdiri dari: kereta api uap, kereta api diesel dan kereta api rel listrik (komuter), dilihat dari segi penggunaan rel terdiri dari: kereta api rel konvensional dan kereta api monorel. Sedangkan kereta api jika dilihat dari segi diatas/dibawah permukaan tanah terdiri dari kereta api permukaan (surface), kereta api layang (elevated) dan kereta api bawah tanah (subway).

c. Transportasi lainnya

Angkutan darat selain mobil, bus ataupun sepeda motor yang lazim digunakan oleh masyarakat, umumnya digunakan untuk skala kecil, rekreasi, ataupun sarana sarana di perkampungan baik di kota maupun di desa antara lain: Sepeda, becak, bajaj, bemo, heliac dan delma⁷. Transportasi memiliki peran penting perkembangan suatu wilayah

⁷ Farida Fitriah, 2011, Analisis Kepuasan Pelanggan Terhadap Kualitas Pelayanan Jasa Kereta Api Ekspres Pakuan Jabodetabek (Studi Kasus Kereta Api Ekspres Pakuan Bogor-Jakarta, IPB, Bogor ⁹ Bambang Bintoro Soedjito. 1977,

atau daerah, terutama dalam hal aksesibilitas. Transportasi merupakan hal yang membuat suatu daerah dengan daerah lainnya saling berhubungan. Sehingga transportasi menjadi penting dan strategis untuk dikembangkan dalam suatu wilayah. Menurut Soedjito (1977), pada hakekatnya transportasi hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran apa yang hendak dicapai.⁹ Para perencana berpendapat bahwa masa depan perkembangan kota dan daerah ditentukan terlebih dahulu, dan transportasi seyogyanya digunakan untuk mencapai tujuan-tujuan perkembangan kota.

4. Transportasi Berbasis Online

Transportasi umum berbasis aplikasi online merupakan suatu fenomena baru dalam transportasi Indonesia, perkembangan teknologi turut berpengaruh pada sistem transportasi dewasa ini, jenis transportasi ini memberikan kemudahan berupa kemudahan untuk memesan jasa transportasi umum yang diinginkan (mobil, motor dan pesawat), dari pemesanan itu pengguna layanan juga dapat mengetahui lokasi armada terdekat yang akan menjemputnya dan biasanya biaya yang ditawarkan relatif murah dibandingkan transportasi umum konvensional. Bahkan ada penyedia layanan transportasi umum berbasis aplikasi online yang memiliki kelebihan berbelanja kebutuhan rumah tangga sehingga pengguna layanan tidak lagi harus beranjak dari tempat duduk hanya untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari, semua penggunaan fitur diatas hanya semudah menekan layar smartphone saja.

Penggunaan transportasi umum berbasis aplikasi online pada perkembangannya juga menuai banyak kecaman dan protes dari penyedia layanan transportasi konvensional serta beberapa pihak terkait. Menurut penyedia layanan transportasi umum konvensional dianggap ilegal, secara garis besar beberapa transportasi umum berbasis aplikasi online bertentangan

Transportasi Kota dan Masa Depan Kota-kota, artikel pada majalah "S & P" (Survey dan Pemetaan), Nomor 9 Volume II 1977, Hal 13 – 17

dengan peraturan yang ada di Indonesia, antara lain dalam Pasal 139 Ayat (4) UU LLAJ, yang berbunyi.⁸

“Penyediaan jasa transportasi umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Serta melanggar Pasal 173 ayat (1) UU LLAJ, yakni:

“Perusahaan Transportasi umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki : Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ atau Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Perusahaan transportasi umum online wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan (Pasal 141 UU LLAJ), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas PM No.46 Tahun 2014 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kend. Bermotor Umum Tidak dalam Trayek; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PM No. 98 Tahun 2013 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.⁹

Sebagaimana menurut Pasal 139 Ayat (4) diatas bahwasannya dalam menjalankan usaha transportasi umum online, *driver* haruslah berbentuk badan usaha, baik badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik daerah (BUMD) dan atau badan hukum lain (PT, Yayasan dan Koperasi), beberapa perusahaan Transportasi umum berbasis aplikasi online (Go-jek, Grabbike, dan Grabtaxi) sudah berbentuk badan hukum PT, namun perusahaan tersebut

⁸ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 139 Ayat (4)

⁹ http://jdih.dephub.go.id/index.php/produk_hukum/view/VUUwZ01qa2dWRUZJV1_U0Z01qQXhOUT09 (diakses 25 Maret 2017)

adalah perusahaan dibidang penyedia aplikasi dan bukan perusahaan penyedia transportasi umum,¹⁰ bentuk perusahaan ini lebih berfokus sebagai pen jembatan yang menghubungkan antara pemilik transportasi umum dengan pengguna yang membutuhkan transportasi sehingga perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online dinilai ilegal karena perusahaan tersebut pada dasarnya merupakan perusahaan penyedia aplikasi namun pada operasionalnya bergerak dalam bidang transportasi umum, Dan tidak berbadan hukum sebagai penyedia transportasi umum sehingga transportasi umum berbasis aplikasi online berada di zona abu-abu.

Dari penjelasan diatas dapatlah diambil kesimpulan bahwa Perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online adalah legal, karena perusahaan ini sedari awal hanya merupakan perusahaan penyedia aplikasi yang menghubungkan antara drive transportasi umum dengan konsumen pengguna layanan transportasi umum berbasis aplikasi online.

5. Perbedaan Transportasi Konvensional dan Transportasi Online

Mengamati fenomena angkutan umum yang kini kerap menuai konflik terutama antara pada kalangan pangkalan atau konvensional dan online. Walaupun sama-sama mencari penumpang, perbedaan jelas terlihat dari segi pendapatan yang jauh dengan pangkalan.

Transportasi online manfaatnya lebih terasa bagi penumpang, sehingga dengan jelas transportasi online menjadi pilihan utama bagi sebagian besar orang dengan segala jenis kemudahan yang disuguhkan. Namun dalam hal ini bukan berarti mengesampingkan transportasi konvensional. Kesenjangan dan perbedaan antara transportasi online dan transportasi pangkalan secara sederhana dapat kita uraikan dibawah ini.

a. Transportasi Pangkalan atau konvensional

¹⁰ <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojekharus-berizin-perusahaan-angkutan-umum> (diakses 23 Maret 2017)

- 1) Kurang canggih
- 2) Penumpang mencari pelayan transportasi
- 3) Untuk tarif bisa bervariasi dan kadang tawar menawar dulu baru sepakat dengan pelayan transportasi dan pelayan transportasi menyanggupi dulu baru bisa jalan.
- 4) Promosi pelayan transportasi konvensional ini cukup memakai papan atau triplek dipinggir jalan membuat pangkalan sendiri, dan biasanya kalau pelayan transportasi udah terkenal biasanya direkomendasikan tetangga, tergantung kepercayaan saja.
- 5) Pembayaran dilakukan langsung sesuai kesepakatan kadang kadang sisa tidak diambil, karena ikhlas. Kalau pelayan transportasi sudah dikenal bisa ngutang dulu deh.
- 6) Penghasilan kurang banyak, karena tidak pasti dapat.
- 7) Kurang aman dan kurang nyaman.

b. Transportasi Online

- 1) Sudah Canggih
- 2) Transportasi online menggunakan Handphone aplikasi berbasis internet (Apps)
- 3) Tarif sudah di atur oleh penyedia layanan ojek online tentang jauh dekatnya jarak.
- 4) Mengenai kualitas pelayanan diatur dan ditampilkan di Apps tersebut.
- 5) Promosi sudah canggih di media online internet, iklan media internet dan handphone tersambung ke internet atau penyedia layanan.

- 6) Pembayaran bisa Tunai dan non Tunai melalui Kredit.
- 7) Penghasilan tergolong banyak, dikelola perusahaan, pembagian trayek diatur merata.
- 8) Lebih aman dan nyaman.

c. Kesamaannya antara transportasi online dan konvensional adalah :

- 1) Sama sama tidak memiliki izin sebagai moda transportasi.
- 2) Tidak terikat kontrak kerja perusahaan angkutan atau bisa disebut juga sebagai kontraktor individual.

5. Pengaturan tentang Transportasi Berbasis Online

Transportasi umum berbasis aplikasi online merupakan suatu fenomena baru dalam transportasi Indonesia, perkembangan teknologi turut berpengaruh pada sistem transportasi dewasa ini, jenis transportasi ini memberikan kemudahan berupa kemudahan untuk memesan jasa transportasi umum yang diinginkan (mobil, motor dan pesawat), dari pemesanan itu pengguna layanan juga dapat mengetahui lokasi armada terdekat yang akan menjemputnya dan biasanya biaya yang ditawarkan relatif murah dibandingkan transportasi umum konvensional. Bahkan ada penyedia layanan transportasi umum berbasis aplikasi online yang memiliki kelebihan berbelanja kebutuhan rumah tangga sehingga pengguna layanan tidak lagi harus beranjak dari tempat duduk hanya untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari, semua penggunaan fitur diatas hanya semudah menekan layar smartphone saja.

Penggunaan transportasi umum berbasis aplikasi online pada perkembangannya juga menuai banyak kecaman dan protes dari penyedia layanan transportasi konvensional serta beberapa pihak terkait. Menurut penyedia layanan transportasi umum konvensional

dianggap illegal, secara garis besar beberapa transportasi umum berbasis aplikasi online bertentangan dengan peraturan yang ada di Indonesia, antara lain dalam Pasal 139 Ayat (4) UU LLAJ, yang berbunyi.¹¹

“Penyediaan jasa transportasi umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.”

Serta melanggar Pasal 173 ayat (1) UU LLAJ, yakni:

“Perusahaan Transportasi umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki : Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/ atau Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Perusahaan transportasi umum online wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan (Pasal 141 UU LLAJ), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas PM No.46 Tahun 2014 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kend. Bermotor Umum Tidak dalam Trayek; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PM No. 98 Tahun 2013 tentang SPM Angkutan

Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.¹²

Dari penjelasan diatas dapatlah diambil kesimpulan bahwa Perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online adalah legal, karena perusahaan ini sedari awal hanya merupakan perusahaan penyedia aplikasi yang menghubungkan antara drive transportasi umum dengan konsumen pengguna layanan transportasi umum berbasis aplikasi online.

Selanjutnya pengaturan transportasi online juga di atur pada PM no 108 tahun 2017 pasal 4

¹¹ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 139 Ayat (4)

¹² http://jdih.dephub.go.id/index.php/produk_hukum/view/VUUwZ01qa2dWRUZJV1U0Z01qQXhOUT09 (diakses 25 Maret 2017)

yang berbunyi:¹³Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek 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.

Lebih lanjut, angkutan orang yang menggunakan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang termasuk dalam angkutan sewa khusus dijelaskan pada PM no 108 tahun 2017 bagian ketiga paragraf 6 pasal 26:

- 1) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.
- 2) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
 - a. beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan;
 - b. tidak terjadwal;
 - c. dari pintu ke pintu;
 - d. tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa;
 - e. tarif Angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
 - f. penggunaan kendaraan harus melalui pemesanan atau perjanjian, tidak menaikkan penumpang secara langsung dijalan;
 - g. pemesanan layanan hanya melalui aplikasi berbasis teknologi informasi; dan
 - h. wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan.

Selanjutnya dalam Pasal 27 dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

¹³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

- a. menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik;
 - b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, tahun penerbitan kartu pengawasan, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;
 - e. identitas pengemudi ditempatkan pada dashboard kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
 - f. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah; dan
 - g. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.
- 2) Ukuran tulisan dan identitas kendaraan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam contoh 7 Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Selanjutnya dalam Pasal 28 dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.
- 2) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa 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 dimaksud pada ayat (1), 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 dimaksud pada ayat (1), 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 pada ayat (3) dan ayat (4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.

Pasal 29

- 1) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;
 - b. perkembangan daerah;
 - c. karakteristik daerah /wilayah; dan
 - d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.
- 2) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), 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.

Pasal 30

- 1) Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu diberlakukan untuk:
 - a. angkutan antar jemput;
 - b. angkutan permukiman;
 - c. angkutan karyawan;
 - d. angkutan carter;
 - e. angkutan sewa umum; dan
 - f. angkutan sewa khusus.
- 2) Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. potensi bangkitan perjalanan; dan

- b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan.
- 3) Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan berdasarkan paling sedikit:
 - a. jumlah bangkitan perjalanan;
 - b. penentuan dan pengukuran variabel yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan;
 - c. penentuan model perhitungan perjalanan; dan
 - d. perhitungan kebutuhan kendaraan.
- 4) Perhitungan perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat menggunakan pendekatan formula perhitungan kebutuhan angkutan tercantum dalam contoh 8 Lampiran I yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 31

- 1) Perencanaan kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30, ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun.
- 2) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan dan diumumkan kepada masyarakat.

Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum (penelitian yuridis). Metode penelitian hukum merupakan suatu cara yang sistematis dalam melakukan sebuah penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologi. Yuridis sosiologis adalah pendekatan yang digunakan untuk melihat aspek - aspek hukum dalam interaksi sosial di dalam masyarakat, dan berfungsi sebagai penunjang untuk mengidentifikasi dan mengklarifikasi temuan bahan non - hukum bagi keperluan bahan penelitian atau penulisan hukum.¹

B. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian yuridis empiris. Artinya, penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta - fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju pada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.²

Pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini maksudnya adalah dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan - bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan terkait Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi khususnya pada taksi online.

¹ Zainuddin Ali. 2009. Metode Penelitian Hukum. (Jakarta : Sinar Grafika). Hal. 105.

² Bambang Waluyo. 2002. Penelitian Hukum Dalam Praktek , (Jakarta, Sinar Grafika), h.15

C. Lokasi Penelitian

Lokasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kota Malang sebagai salah satu kota yang masih kerap terjadi permasalahan terkait transportasi online dan konvensional. Dalam pelaksanaannya, penelitian ini lebih fokus pada Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai lembaga yang bertanggung jawab menangani permasalahan transportasi yang beroperasi di kota Malang, serta Pengelola atau Paguyuban Angkutan Konvensional dan Manajemen Taksi Online (Uber, Grab, Gokar) yang beroperasi di kota Malang guna mendapat data dan informasi yang jelas terkait transportasi baik online maupun konvensional selama pelaksanaan di lapangan

D. Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam karya ini adalah data primer dan data sekunder yang terdiri atas :³

a. Jenis Data

- 1) Data primer, yaitu data hukum utama yang dijadikan pedoman dalam menganalisis permasalahan dalam penelitian ini berupa Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- 2) Data sekunder, yaitu data hukum yang mendukung bahan hukum primer, seperti: konflik antara transportasi online dengan konvensional, yang diperoleh melalui media masa atau berita

b. Sumber Data

³ Soemitro, Ronny Hanitijo 1983. *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta : Ghalia Indonesia), hal. 24.

1) Sumber primer,

Sumber primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas.⁴ Sumber data diperoleh dari lapangan secara langsung dengan wawancara kepada:

1. Kepala Dinas Perhubungan
2. Pengelola atau Paguyuban Angkutan Konvensional
3. Manajemen Taksi Online (Uber, Grab, Gokar)

2) Sumber Sekunder

Sumber sekunder adalah data - data yang diperoleh dari buku - buku sebagai data pelengkap sumber data primer. Sumber data sekunder penelitian ini adalah data - data yang diperoleh dengan melakukan kajian pustaka seperti buku - buku ilmiah, hasil penelitian dan sebagainya.⁵ Sumber sekunder dalam penelitian ini adalah literatur literatur baik yang diperoleh melalui studi kepustakaan yaitu dengan buku, literature, atau dokumen yang memiliki hubungan dengan topic penelitian.

E. Teknik Memperoleh Data

Teknik pengumpulan data adalah cara atau metode yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data, dimana cara tersebut merujuk pada suatu yang abstrak, tidak dapat diwujudkan dalam benda yang kasat mata, tetapi dapat dipertontonkan penggunaannya.⁶ Untuk memperoleh data yang valid dan

⁴ Amiruddin. 2006. Pengantar Metode Penelitian Hukum . (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada) . hal. 30.

⁵ Marzuki, Metodologi Riset (Yogyakarta: PT. Hanindita Offset, 1983), h. 56.

⁶ Arikunto, S. 2010. Prosedur Penelitian Suatu pendekatan praktik. Jakarta: PT

relevan dalam penelitian ini, maka peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

- 1) Observasi, yaitu proses pengumpulan data dengan melakukan penelitian atau pengamatan secara langsung ataupun tidak langsung pada obyek penelitian serta pencatatan secara sistematis terhadap fenomena yang diteliti.
- 2) Wawancara, yaitu cara memperoleh data atau informasi dengan cara yang ditempuh untuk memperoleh data melalui tanya jawab secara langsung dengan beberapa orang yang dianggap berkompeten, guna untuk dimintai keterangan dengan segala sesuatu yang berhubungan dengan penelitian.
- 3) Dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data dengan melihat catatan atau menyalin data-data yang ada dalam dokumen di lokasi penelitian, khususnya yang berkaitan dengan obyek yang diteliti.

F. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh orang yang terlibat baik masyarakat maupun pemerintah daerah. Dalam hal ini masyarakat adalah sopir taxi online dan paguyuban sopir angkot, sedangkan pemerintah adalah terdiri dari Dinas perhubungan kota Malang.

Adapun dalam penelitian ini terdiri dari perwakilan setiap sopir taxi online, sopir paguyuban angkot, dan anggota dinas perhubungan kota Malang. Pengambilan sampel dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

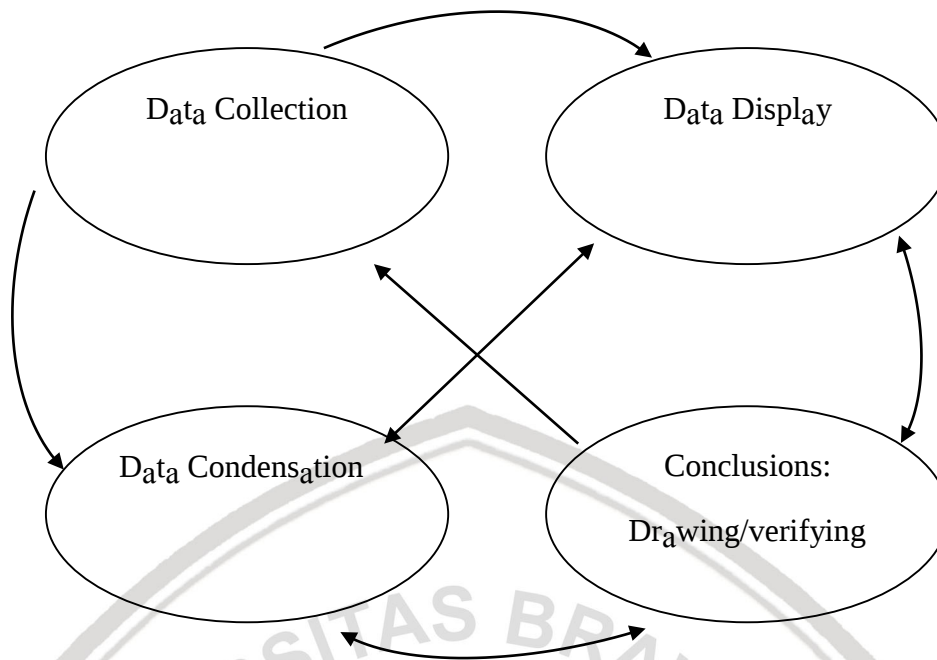
G. Teknik Analisis Data

Dalam suatu penelitian seringkali peneliti membutuhkan proses analisis data hasil penelitian untuk menarik suatu kesimpulan dari hipotesis penelitian yang dilakukan. Analisis data merupakan tahap yang sangat menentukan dalam keseluruhan proses penelitian, hal ini karena analisis data menyangkut kekuatan analisis dan kemampuan dalam mendeskripsikan data dan situasi, peristiwa dan konsepsi yang merupakan bagian dari objek peneliti. Jadi semua penelitian diharuskan untuk menganalisis data agar dapat memecahkan masalah. Dalam data kualitatif, maka pengolahannya dibandingkan dengan standar atau kriteria yang telah dibuat oleh peneliti, sedangkan data yang bersifat kuantitatif dapat bersifat statistik dan non-statistik.⁷

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan analisa kualitatif yaitu analisa dengan cara memberikan penjelasan dengan kata-kata atau kalimat yang menerangkan data mengenai pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang). Miles dan Huberman dalam Sugiyono menyatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari empat kegiatan, yaitu:⁸

⁷Arikunto, S. 2010. Prosedur Penelitian Suatu pendekatan praktik. Jakarta: PT Rineka Cipta. Hal. 134

⁸Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RnD. Bandung: Alfabeta. Hal. 337



Gambar 3.1 Komponen Dalam Analisis Data Miles, Huberman & Saldana (2014)

1. Pengumpulan data (*Data collection*)

Proses pengumpulan data dari lapangan dengan menggunakan instrument penelitian seperti wawancara, studi pustaka dan dokumentasi.

2. Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Kondensasi data merujuk pada proses memilih, menyederhanakan, mengabstrakkan, dan atau mentransformasikan data yang mendekati keseluruhan bagian dari catatan-catatan lapangan secara tertulis, transkrip wawancara, dokumen-dokumen, dan materi-materi empiris lainnya.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data adalah sebuah pengorganisasian, penyatuan dari informasi yang memungkinkan penyimpulan dan aksi. Penyajian data membantu dalam memahami apa yang terjadi dan untuk melakukan sesuatu, termasuk analisis yang lebih mendalam atau mengambil aksi berdasarkan pemahaman. Sugiyono

menyatakan, yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah teks yang bersifat naratif.⁹

4. Penarikan Kesimpulan (Conclusions Drawing)

Kegiatan analisis ketiga yang penting adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Dari permulaan pengumpulan data, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan penjelasan, konfigurasi yang mungkin, alur sebab-akibat, dan proposisi. Kesimpulan “final” mungkin tidak muncul sampai pengumpulan data berakhir, tergantung pada besarnya kumpulan-kumpulan catatan lapangan, pengkodeannya, penyimpanan, dan metode pencarian ulang yang digunakan, kecakapan peneliti, dan tuntutan-tuntutan pemberi dana.

H. Definisi Operasional

1. Perlindungan hukum

Perlindungan hukum juga dapat diartikan sebagai tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.¹⁰

2. Taksi Online

Taksi online adalah sebuah transportasi umum yang menggunakan internet untuk memesannya.

⁹Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RnD. Bandung: Alfabeta. Hal. 330.

¹⁰ Setiono, Rule of Law (Supremasi Hukum), 2004, Tesis Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, hlm.3



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

1. Profil Singkat Organisasi

Demi kelancaran penyelenggaraan pemerintah secara berdaya guna dan berhasil guna serta sebagai upaya meningkatkan pelayanan di bidang perhubungan darat. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang pokokpokok kepegawaian sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah serta menindaklanjuti Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2003 tentang. Pedoman Organisasi Perangkat Daerah. Pembentukan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang bertujuan untuk melaksanakan maksud tersebut di atas, maka perlu dibuat peraturan-peraturan demi melancarkan kegiatan organisasi tersebut. Dengan hal ini, maka dikeluarkanlah Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi, dan Struktur Organisasi Dinas Daerah sebagai unsur pelaksana Pemerintah Kota Malang dan Keputusan Walikota Malang Nomor 343 Tahun 2004 tentang uraian tugas, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Malang.

Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan penggabungan dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) dan Dinas Terminal Daerah Kota Malang. Sedangkan di dalam Dinas Perhubungan sendiri meliputi bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditambah bidang Pos dan Telekomunikasi serta Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal. Khusus mengenai struktur organisasi dan tata kerja UPT Terminal diatur dalam Keputusan Walikota Malang nomor 39 Tahun 2001.

2. Lokasi Organisasi Penelitian

Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jl. Raden Intan No.

1 Malang, dimana keberadaannya tidak berada jauh dari lokasi Terminal

Arjosari, sehingga dapat dikatakan letak Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang sangat strategis karena sekaligus dapat melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan secara langsung terhadap operasional transportasi perhubungan darat yang terpusat di Terminal Arjosari sebagai Terminal penumpang Type A yang berfungsi sebagai titik sentral pergantian roda penumpang dari luar Kota ke dalam Kota Malang.

Disamping itu Terminal Arjosari berperan sebagai pintu gerbang dan cermin wajah Kota Malang, karena semua masyarakat yang masuk ke Kota Malang yang menggunakan transportasi darat pada awalnya akan melihat terlebih dahulu lingkungan Terminal Arjosari sebelum melihat secara keseluruhan wilayah Kota Malang. Namun letak yang strategis ini, ternyata kurang diikuti dengan adanya tata ruang yang baik, karena keterbatasan ruangan sehingga penataan ruang kerja masing-masing Sub Dinas kurang memenuhi syarat kenyamanan dan keleluasaan dalam melaksanakan tugas.

3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Sejalan dengan Visi Pemerintah Kota Malang dan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai visi adalah : ‘

”Terwujudnya Sistem Transportasi Yang Selamat, Tepat Guna, Berdaya Guna, dan Mendukung Pembangunan Daerah”

Sistem transportasi yang selamat, memiliki arti bahwa pengembangan sistem transportasi di Kota Malang sedapat mungkin diarahkan guna menekan angka kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat. Pengembangan sistem transportasi yang selamat ini memiliki arti yang sangat penting, dimana pengembangan sistem transportasi saat ini tidak hanya ditekankan kepada pengembangan prasarana dan fasilitas lalu lintas yang ada, akan tetapi juga

diarahkan kepada peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki wawasan dan menerapkan budaya tertib berlalu lintas di jalan.

Tepat guna, artinya bahwa pengembangan sistem transportasi di Kota Malang benar – benar dilaksanakan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa perhubungan yang dapat diandalkan. Tersedianya pelayanan angkutan penumpang umum yang baik, serta tersedianya prasarana dan fasilitas lalu lintas yang memadai, tentunya akan mampu meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam melaksanakan suatu kegiatan untuk dapat mencapai hasil atau tujuan yang diharapkan.

Berdaya guna, memiliki arti bahwa sistem transportasi di Kota Malang sedapat mungkin dikembangkan guna memiliki manfaat yang sebesar – besarnya bagi seluruh masyarakat di Kota Malang. Dengan pemanfaatan sistem transportasi secara maksimal oleh masyarakat Kota Malang, maka akan tercipta pula suatu masyarakat yang dinamis melaksanakan suatu kegiatan dalam rangka memenuhi kebutuhan sehari – hari. Mendukung pembangunan daerah, mengandung arti bahwa pelaksanaan pengembangan sistem transportasi akan diarahkan dalam rangka mendukung pembangunan di Kota Malang, yang kesemuanya bermuara kepada upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Malang, baik secara materiil maupun secara spirituil.

Untuk mencapai visi tersebut, ditetapkan misi Dinas Perhubungan Kota Malang yang menggambarkan hal-hal yang harus dilaksanakan, sebagai berikut

- a) Meningkatkan kualitas SDM Perhubungan dan kelembagaan;
- b) Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan Prasarana Perhubungan;
- c) Meningkatkan penetapan landasan hukum dan penggunaan teknologi informasi di bidang transportasi;

d) Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang

4. Tujuan strategis Dinas Perhubungan Kota Malang

Tujuan Strategis adalah penjabaran atau implementasi dari pernyataan misi yang akan dicapai atau dihasilkan dalam jangka waktu 1 (satu) sampai 5 (lima) tahun. Dinas Perhubungan dapat secara tepat mengetahui apa yang harus dilaksanakan dalam memenuhi visi misinya untuk kurun waktu satu sampai lima tahun ke depan dengan diformulasikannya tujuan strategis ini dalam mempertimbangkan sumber daya dan kemampuan yang dimiliki. Lebih dari itu, perumusan tujuan strategis ini juga akan memungkinkan Dinas Perhubungan untuk mengukur sejauh mana visi misi telah dicapai mengingat tujuan strategis dirumuskan berdasarkan visi misi.

Untuk itu, agar dapat diukur keberhasilan di dalam mencapai tujuan strategisnya, setiap tujuan strategis yang ditetapkan akan memiliki indikator kinerja (*performance indicator*) yang terukur. Rumusan tujuan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

- a) Dalam rangka mewujudkan Misi Pertama telah ditetapkan tujuan Peningkatan Pelayanan Perkantoran
- b) Dalam rangka mewujudkan Misi Kedua telah ditetapkan tujuan :Peningkatan pelayanan operasional dinas dan Peningkatan Kinerja Instansi, Peningkatan Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor dan Kelancaran Sarana dan Prasarana Perhubungan.
- c) Dalam rangka mewujudkan Misi ketiga telah ditetapkan tujuan Terpenuhinya Target Retribusi Daerah

5. Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah yang mempunyai tugas menyelenggarakan kewenangan pemerintah Kabupaten / Kota di bidang Perhubungan.

Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya di bidang teknis administrative dibina dan dikoordinasikan oleh Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan Daerah dibidang perhubungan sesuai dengan kebijakan Kepala Daerah. Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud di atas maka Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a) Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan.
- b) Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis dan rencana kerja dibidang perhubungan.
- c) Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi.
- d) Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- e) Pengoperasian dan pemeliharaan terminal.
- f) Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan.
- g) Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas.
- h) Pengembangan dan pengelolaan perparkiran.
- i) Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.

6. Susunan Organisasi

Struktur organisasi merupakan suatu kerangka yang menunjukkan hubungan diantara pejabat maupun bidang kerja satu dengan yang lainnya, sehingga jelas kedudukannya, wewenang, dan tanggung jawab masing-masing dari pegawai. Bentuk organisasi yang digunakan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah bentuk organisasi garis, organisasi ini mempunyai ciri yang sederhana yaitu terdapat seorang pemimpin dimana pemimpin tersebut membawahi beberapa anggota karyawan atau pegawai. Alasan digunakannya struktur

organisasi garis, karena struktur ini dipandang mempunyai kelebihan dibanding struktur lain, kelebihan struktur garis antara lain :

- a) Agar adanya kesatuan perintah sehingga tidak terjadi kesalahpahaman bawahan dalam menjalankan tugasnya
- b) Bila ada keputusan yang perlu diambil, maka pimpinan dapat segera mengambil keputusan dengan cepat
- c) Kekuasaan mengalir dari atas ke bawah, masing-masing atasan mempunyai bagiannya sendiri-sendiri atau setiap bawahan hanya bertanggungjawab kepada satu atasan saja.
- d) Pimpinan dapat lebih cepat dalam memberikan perintah.

Dinas Perhubungan terbagi menjadi beberapa Sub Dinas yang masing-masing memiliki tugas dan fungsi. Sehubungan dengan itu maka gambaran dari pelaksanaan sistem kerja Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Daerah

Kota Malang Nomor 5 Tahun 2004 adalah sebagai berikut :

- (1) Unsur Pimpinan yaitu Kepala Dinas.
- (2) Unsur Pembantu Pimpinan yaitu Sekretariat, terdiri dari :
 - a) Sub Bagian Penyusunan Program.
 - b) Sub Bagian Keuangan.
 - c) Sub Bagian Umum.
- (3) Unsur Pelaksana yaitu :
 - a) Seksi Bidang Lalu Lintas, terdiri dari : Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi
 - b) Bidang Angkutan, terdiri dari : Seksi Angkutan Orang dalam Trayek Tetap Seksi Angkutan Orang tidak dalam Trayek Tetap Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan Khusus dan Kebandarudaraan.

- c) Bidang pengendalian dan Ketertiban, terdiri dari : Seksi Pengendalian.
Seksi Ketertiban.
- d) Bidang perparkiran, terdiri dari : Seksi Perencanaan. Seksi Pemungutan.
Seksi Pengawasan dan Pembinaan.
- e) Unit Pelaksanaan Teknis (UPT)
- f) Kelompok Jabatan Fungsional

Dari keterangan struktur organisasi di atas maka uraian tugas dan fungsi masing-masing pegawai adalah sebagai berikut :

- a. Kepala Dinas Kepala dinas mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan, mengkoordinasikan dan melakukan pengawasan melekat kepada unit-unit kerja di bawahnya serta melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh kepala daerah sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya
- b. Sekretariat Sekretariat menjalankan tugas pokok pengelolaan administrasi umum yang meliputi : penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, urusan rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, dan kepustakaan serta kearsipan.

B. Hasil Penelitian

1. Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang)

Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki. Atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum dibutuhkan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi pada keamanan dan kenyamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya angkutan sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Dalam pengelolaan dan pelaksanaan aktivitas sehari-harinya tentunya masyarakat melakukan hal dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. Oleh sebab itulah terkadang banyak masyarakat yang lebih nyaman menggunakan angkutan khusus sehingga lebih *privacy*.

Dalam pembangunan transportasi, pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota mempunyai kewenangan sesuai cakupan kewenangannya masing-masing untuk menyusun rencana, merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan sistem transportasi yang efisien dan handal. Namun demikian, karena sifat pelayanan transportasi yang berkelanjutan dan berkesinambungan, sehingga pembangunan transportasi harus dilakukan secara terintegrasi antara sistem transportasi nasional, sistem transportasi wilayah maupun sistem transportasi kota/kabupaten.

Transportasi itu sangat dituntut peranannya dalam pembangunan suatu negara. Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai di segala bidang, sektor transportasi sangat menentukan peranan transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas sumber-sumber ekonomi secara baik. Melalui pembangunan jangka panjang peranan transportasi dapat memberi pelayanan yang baik untuk kegiatan manusia. Sektor transportasi harus dilaksanakan secara multidimensional, dimana harus memperhatikan tidak hanya situasi dan kondisi transportasi itu sendiri tetapi juga harus dapat memperhatikan lingkungan yang dipengaruhi dan mempengaruhinya termasuk sarana dan prasarana. Seiring perkembangan kota maka kebutuhan transportasi di perkotaan meningkat pula, sehingga menyebabkan permasalahan transportasi menjadi sangat kompleks sehingga diperlukan tindakan penanganan yang sesegera mungkin.

Transportasi darat di daerah perkotaan memerlukan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien untuk melayani manusia dalam batas antar wilayah, sehingga berbagai sumberdaya yang ada dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh manusia. Terkhusus mengenai angkutan manusia maka harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggung jawab, dan murah.

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun orang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat. Oleh karena itu, di Indonesia telah hadir beberapa jenis jasa transportasi umum darat yang salah satunya adalah jasa yang ditawarkan oleh berbagai perusahaan yang telah menerapkan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Transportasi umum berbasis aplikasi online merupakan suatu fenomena baru dalam transportasi Indonesia, perkembangan teknologi turut berpengaruh pada sistem transportasi

dewasa ini, jenis transportasi ini memberikan kemudahan berupa kemudahan untuk memesan jasa transportasi umum yang diinginkan (mobil, motor dan pesawat), dari pemesanan itu pengguna layanan juga dapat mengetahui lokasi armada terdekat yang akan menjemputnya dan biasanya biaya yang ditawarkan relatif murah dibandingkan transportasi umum konvensional. Bahkan ada penyedia layanan transportasi umum berbasis aplikasi online yang memiliki kelebihan berbelanja kebutuhan rumah tangga sehingga pengguna layanan tidak lagi harus beranjak dari tempat duduk hanya untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari, semua penggunaan fitur diatas hanya semudah menekan layar smartphone saja.

Seiring dengan laju modernisasi dan perkembangan teknologi yang begitu pesat, transportasi atau pengangkutan juga ikut mengalami kemajuan yang begitu cepat. Berbagai layanan aplikasi seperti Uber, Grab dan GoCar yang menyediakan jasa transportasi mulai bermunculan dengan menawarkan berbagai kemudahan baik bagi pengusaha angkutan maupun masyarakat sebagai pengguna, mulai dari sistem pemesanan hingga sistem pembayaran yang serba dipermudah melalui aplikasi canggih dewasa ini. Hal ini dijelaskan oleh narasumber yaitu Kepala Dinas Perhubungan sebagai berikut :

“Kalau bicara era perkembangan zaman ya nggak memungkiri namanya teknologi sekarang canggih dan bisa mempermudah banyak orang untuk menginginkan tujuannya jadi ya kalau akhirnya muncul angkutan sewa berbasis online seperti ini sebenarnya memang baik Kita tidak bisa pungkiri, ini untuk memudahkan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang namun memang perlu dikelola lebih baik lagi supaya tidak terjadi hal yang tidak diinginkan”.¹

Pada dasarnya aplikasi angkutan sewa khusus yang berbasis teknologi informasi tersebut pada dasarnya disambut positif oleh masyarakat karena kegiatannya dalam hal pengangkutan sangat membantu masyarakat dalam mewujudkan transportasi yang cepat, nyaman serta biaya

¹ Hasil wawancara dengan Ibu Dra. Muji Rahayu selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

yang cukup terjangkau di daerah perkotaan yang sering terjadi macet. Penyedia transportasi berbasis aplikasi dalam aturan ini disebut sebagai Namun, dalam praktiknya layanan jasa transportasi berbasis aplikasi Uber Grab dan Go Car mendapat sorotan dari pelaku usaha angkutan umum dan pemerintah. Hal tersebut dikarenakan Uber Grab dan Go Car tidak berstatus sebagai badan hukum yang menjalankan usaha angkutan umum, sehingga dianggap sebagai angkutan ilegal.

Sehingga bentuk badan hukum yang diakui adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas atau koperasi. Perusahaan aplikasi juga diminta untuk menyelenggarakan izin angkutan orang tidak dalam trayek. Hal ini disampaikan dalam hasil wawancara dengan Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang yaitu :

“Penyedia transportasi berbasis aplikasi dalam aturan ini disebut sebagai Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi. Salah satunya menyebutkan perusahaan jasa angkutan tidak dalam trayek, misalnya taksi, diperbolehkan memakai aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia. Sistem pembayaran angkutan tersebut juga boleh sekaligus dalam aplikasi, asalkan tetap mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik. Jadi pada intinya memang harus berbadan hukum atau sesuai UU no 22 tahun 2009, pasal 139 ayat 4”.²

Aplikasi teknologi adalah suatu keniscayaan yang harus didukung dan dikembangkan pada semua jenis layanan angkutan umum sehingga layanan pada masyarakat menjadi lebih baik. Namun yang menjadi persoalan adalah resmi atau tidak resminya. Menurut Narasumber Dinas Perhubungan mengatakan bahwa :

"Penyedia Jasa perusahaan dengan nama Uber Grab dan Go Car bertentangan dengan angkutan resmi yang sudah diatur, karena angkutan penumpang yang tidak dalam

² Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 Desember 2017

trayek ada dalam bentuk taksi atau mobil sewaan sesuai UULLAJ soalnya kalau dikaitkan sama pasal 138 ayat 3 UULAJ jelas ini sangat bertentangan”.³

Adanya aturan yang menjadi dasar pengelolaan jasa transportasi ini seharusnya memberikan standar pelayanan minimum yang wajib dipenuhi oleh pengusaha angkutan umum yang meliputi: keamanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Peraturan Menteri Perhubungan no. 36 tahun 2016 tentang tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek mencakup bawa syaratnya antara lain mesti memiliki minimal lima kendaraan atas nama perusahaan, lulus uji berkala, memiliki pool dan bengkel, serta pengemudi harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Se jauh ini kenyataan itu sudah terjadi di Kota Malang namun memang tidak sepenuhnya sehingga dalam menanggapi aturan yang ada tersebut justru pihak pengelola manajemen aplikasi berbasis teknologi menyatakan :

“Kami kan sebagai jasa layanan aplikasi saja yang menghubungkan antara pengemudi dan penumpang na kalau masalah izin angkutan kan ya urusan pengemudi atau pemilik kendaraan sebagai mitra uber maupun grab maupun go car. Jadi prinsipnya kami ini jasa penyedia lewat aplikasi saja”

Penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi seperti Uber dan GrabCar saat ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat dilakukan secara mandiri oleh perusahaan angkutan umum atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang berbadan hukum indonesia. Berdasarkan ketentuan tersebut Uber dan GrabCar hanya berstatus sebagai penyedia

³ Hasil wawancara dengan Ibu Dra. Muji Rahayu, selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

aplikasi yang bekerja sama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan.

Setiap pelaksanaan pengangkutan melalui darat khususnya dalam hal pengangkutan orang haruslah sesuai dengan peraturan perundangundangan yang berlaku agar dapat menjamin kepastian dan ketertiban hukum. Pernyataan narasumber dari manajemen aplikasi online tersebut jelas sangat bertentangan dengan kenyataan aturan yang ada yaitu Pasal 9 UULLAJ tentang tata cara berlalulintas bagi pengemudi kendaraan bermotor umum serta Pasal 141 UULLAJ tentang standar pelayanan angkutan orang dan masih banyak pasal lainnya yang terkait dengan adanya upaya memberikan perlindungan bagi pengguna dalam penyelenggaraan jasa angkutan.

Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari pihak Dinas Perhubungan Darat Kota Malang sendiri bahwa jasa transportasi tersebut telah memiliki Izin penyelenggaraan angkutan dengan armada/kendaraan atas nama perusahaan, telah diuji teknis kendaraan (KIR), serta pengemudi dengan SIM A Umum berjumlah ratusan, namun kenyataannya ada ribuan armada yang beroperasi. Hal ini diperjelas dalam hasil wawancara dengan Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang berikut ini, yaitu :

“Koperasi Jasa Trans Usaha Bersama, Koperasi Jasa PPRI serta perusahaan sejenis lainnya diberi waktu hingga 1 (satu) tahun untuk mendaftarkan semua kendaraan dan pengemudi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek namun kenyataannya hal ini justru tidak sesuai karena makin banyak pengemudi yang daftar makin banyak pula konflik yang timbul dalam pelaksanaannya”.⁴

Di sisi lain pihak perusahaan Uber, Grab dan Go Car sebagai perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan orang,

⁴ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada 13 Desember 2017

diwajibkan untuk segera melaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat hal ini dimaksudkan supaya tidak terjadi data yang sama saat transportasi sudah berjalan dan pemilik atau pengemudi tidak menjadi driver yang ganda.

Maraknya pengemudi taksi online yang meliputi uber, grab dan Go Car ini tentunya menimbulkan berbagai permasalahan dimana kehadiran angkutan sewa berbasis teknologi ini justru menggerus pendapatan para angkutan konvensional yang sebelumnya sudah ada di Kota Malang. Disampaikan oleh pihak Dinas

Perhubungan sebagai berikut :

“Jelas akan mematikan pendapatan kalau dibiarkan terus-terusan apalagi regulasi menteri perhubungan ya cukup sederhana dan asumsinya bisa dilakukan oleh banyak orang makanya pengemudinya merajalela dan akhirnya kan yang konvensional jadi kalah promosi dan ekonomi jadi kalau kami evaluasi memang harus ada regulasi baru terkait hal tersebut.”

Hadirnya perusahaan yang berbasis teknologi tersebut tentunya menjadi sorotan nyata pengelolaan transportasi di Kota Malang. Pasalnya keberadaan angkutan umum dan taksi konvensional menjadi tidak dihiraukan oleh masyarakat karena mereka merasa menemukan kemudahan dan kecanggihan jasa transportasi online. Berikut penuturan ketua paguyupan angkut konvensional Kota Malang,

yaitu :

“Yo jelas kami merasa pendapatan kami berkurang lah biasanya kami sehari itu bisa setor lebih lah sejak adanya yang online online pakai hp itu kita jd jarang yang mesan. Orang di terminal ditawari naik bilanganya dijemput eh nyatanya itu go car atau grab. Ya meskipun gak ada tanda khusus tapi kami selalu hafal akhirnya ya kami demo soalnya pendapatan kami berkurang”.⁵

Permasalahan tersebut berujung pada demo pada minggu tanggal 1 Oktober kemaren sebagai kelanjutan dari demo pada Selasa tanggal 26 September di depan Balai Kota Malang yang

⁵ Hasil wawancara dengan Sunaryo, pegemudi angkutan konvensional di Kota Malang pada tanggal 10 Desember 2017

belum mendapat kesepakatan. Demo tersebut dilakukan oleh para supir angkutan konvensional yang berisi tentang tuntutan pembatasan taksi online, karena dianggap persaingan sudah tidak sehat sama sekali. Para sopir memarkir kendaraannya mulai depan Stasiun Besar Malang hingga Bundaran Tugu. Hal ini diperoleh data dari hasil wawancara dengan narasumber paguyupan angkot konvensional sendiri, yaitu :

“Ya terpaksa demo soalnya sudah keterlaluan banyaknya dan sudah berani ambil wilayah kami jadi ya satu-satunya cara ya pakai protes alias demo”

Hal yang bertentangan disampaikan oleh pihak 3. Manajemen Taksi Online (Uber, Grab, Go Car) bahwa :

“Yah namanya orang kerja dan rejeki kan berbeda-beda harusnya ya bisa saling toleran kita sama-sama cari pendapatan kalau terpaksa seperti ini yam au nggak mau kita harus tunggu keputusan pemerintah meskipun sebenarnya kita sudah punya kewenangan untuk berjalan dan memenuhi syarat yang diberlakukan menteri perhubungan 2016 sendirnamun bagi mereka terkesan aturannya tidak jelas makanya kami pengemudi online selalu kena imbasnya”.⁶

Kehadiran angkut sewa khusus berbasis aplikasi online ini terbukti telah mengusik ceruk bisnis pengusaha dan pengemudi transportasi konvensional yaitu taksi.. Sebagai pemain lama, pelaku konvensional sangat merasakan bahwa penghasilan mereka tergerus secara signifikan sejak hadirnya angkut sewa khusus berbasis aplikasi online. Harus diakui, perusahaan angkut sewa khusus berbasis aplikasi online seperti Gojek, Grab, dan Uber, berkembang begitu pesat dan melebarkan sayap bisnisnya. Tidak hanya di Jakarta tetapi juga di kota-kota lain di Indonesia. Kemajuan layanan angkut sewa khusus berbasis aplikasi online ternyata memiliki dua sisi. Satu sisi menawarkan kemudahan dan keterjangkauan harga.

Sisi lain, kehadiran angkut sewa khusus berbasis aplikasi online juga rawan memicu konflik sosial. Yang mengkhawatirkan adalah karena konflik yang mewarnai pertentangan jasa

⁶ Hasil wawancara dengan Ahmad Priyadi, SE selaku Manajemen Taksi Online di Kota Malang pada tanggal 10 Desember 2017

transportasi online dengan konvensional sudah mengarah pada aksi kekerasan seperti yang sudah terjadi di Kota Malang yaitu memblokir jalan umum di depan stasiun dan terminal.

Jika dianalisa memang transaksi online berbasis aplikasi lebih murah karena tarif didasarkan pada jarak yang ditarik garis lurus pada peta digital sementara taksi konvensional lebih berbasis pada jarak yang sesungguhnya di lapangan. Pada sisi lain, transaksi berbasis aplikasi tidak dibebani pajak, uji KIR dan hal lainnya. Sementara pelaku konvensional tetap harus membayar pajak dan pungutan resmi lainnya. Hal inilah yang menjadi ketidakseimbangan dalam hal peraturan menteri perhubungan sendiri. Hal ini dijelaskan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai berikut :

“awalnya ya arena regulasi memang tidak jelas itu tadi kemudian tidak ada keseimbangan kemudian adanya perang tarif ini sebagai predatory pricing yang tidak sehat yang sudah selayaknya diatur oleh pemerintah sebagai regulator. Faktor harga akhir di tingkat konsumen inilah menjadi penyebab utama kenapa transaksi online lebih murah dibandingkan dengan konvensional. Istilahnya kalau konvensional kan pake angan-angan pengemudi kalau online kan sudah ada jarak peta di aplikasi jadi memang sangat canggih”.⁷ Hal senada juga didukung oleh ungkapan narasumber pelaku transportasi konvensional bahwa :

“Ya jelaslah kami kalah mereka pakai tarif yang lebih rendah daripada kami kan kami mengandalkan jarak jauhnya yang nyata pakai argo perusahaan dan terhitung BBM lho kalau mereka yang online itu nggak tau gimana kok bisa murah dan katanya malah pendapatannya banyak kan ya kita tidak bisa bersaing kalau kalah di pendapatan”

Hal lain yang menjadi kelebihan tangkutan sewa khusus berbasis aplikasi teknologi informasi adalah pihak operator tidak memerlukan ruang untuk dijadikan pool parkir kendaraan. Ihwal kendaraan sepenuhnya menjadi tanggung jawab si pengemudi atau pemilik mobil angkutan sewa

⁷ Hasil wawancara dengan Ibu Dra. Muji Rahayu selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

khusus online. Jika dibandingkan dengan perusahaan taksi yang harus membeli atau menyewakan lahan untuk memarkir kendaraan khususnya pada waktu malam hari. Bagi transportasi konvensional hal ini merupakan cost yang harus dibayar sekaligus diperhitungkan dalam harga akhir yang dikenakan kepada konsumen.

Dari perbandingan di atas, tampaknya Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi lebih efektif dan efisien dalam menjalankan usahanya. Sementara Angkutan Konvensional justru terbelenggu oleh ongkos produksi yang lebih mahal dalam mengoperasikan armadanya. Dijelaskan oleh pihak Manajemen Taksi Online (Uber, Grab, Go Car), bahwa :

“Harusnya disadari donk kita semua tidak menafikan kebutuhan masyarakat akan layanan angkutan sewa khusus berbasis teknologi yang aman, cepat dan murah. angkutan sewa khusus berbasis teknologi dipandang sebagai solusi di tengah buruknya sistem transportasi yang ada serta mempermudah masyarakat dalam mengakses layanan transportasi. Layanan taksi konvensional yang selama ini dipersepsikan buruk dan tidak ramah menjadi alasan utama konsumen beralih menggunakan angkutan sewa khusus berbasis teknologi”.

Hal senada dipertegas pula oleh pihak Dinas Perhubungan sebagai berikut, yaitu :⁸

“Sistem angkutan sewa khusus berbasis teknologi dirasa lebih aman, di mana tingkat kriminalitasnya dirasa relatif masih rendah. Selain itu, konsumen bisa langsung melihat identitas pengemudinya, plat mobil, dan lain-lain. Secara umum, identitas si pengemudi dalam angkutan sewa khusus berbasis teknologi bisa dilacak selama 24 jam. Ini adalah sesuatu memang dari sisi bisnis lebih efisien, lebih murah. Itu harus diakui. Tapi ini juga menggoyahkan taksi konvensional yang mesti dicarikan jalan keluar. Sampai sekarang ketentuannya belum ada,”.

Sebagian masyarakat menganggap taksi konvensional sudah terlampau mahal, terlambat dalam mengadopsi teknologi, dan pelayanannya buruk. Misalnya, uang kembalian penumpang pun kerap disengaja tidak dikembalikan oleh pengemudi dengan alasan bermacam-macam. Padahal

⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Rico, selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

model uang kembalian tidak menjadi permasalahan berarti bagi angkutan sewa khusus berbasis aplikasi teknologi Informasi karena sebagian besar mereka sudah menerapkan transaksi non tunai seperti GoPay untuk GoCar dan Gojek.

Dari sisi pembayaran transaksi terlihat angkutan sewa khusus berbasis aplikasi teknologi Informasi unggul dalam menerapkan teknologi dibandingkan taksi konvensional karena cepat atau lambat, perusahaan-perusahaan yang tidak adaptif dengan perkembangan teknologi akan digilas oleh kemajuan dan tidak memandang ukuran perusahaan kecil ataupun besar.

Fenomena angkutan sewa khusus berbasis aplikasi teknologi Informasi oleh sebagian orang disebut sebagai fenomena sharing economy di mana pemilik sumberdaya seperti kendaraan maupun tenaga manusia dapat memberikan akses sementara atas sumberdaya yang dimiliki kepada pelanggan atau konsumen. Peranan perusahaan angkutan sewa khusus berbasis aplikasi teknologi Informasi dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan platform marketplace yang mempertemukan pemilik sumberdaya tersebut dengan pelanggan. Sistem inilah yang tidak dimiliki oleh taksi konvensional sehingga kisruh hadirnya transportasi online di Kota Malang, tak kunjung usai.

Menghadapi permasalahan yang terjadi tersebut maka Guna memberikan perlindungan yang jelas terkait transportasi online maka pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek menjadi payung hukum untuk usaha angkutan umum berbasis aplikasi atau online. Dijelaskan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai berikut :

“Setelah melalui proses pembahasan yang panjang, akhirnya Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 sebagai revisi terhadap Permenhub 32/2016 tentang Penyelenggara Angkutan Orang

dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek. Ada sebelas poin yang diatur dalam aturan tersebut, yaitu: jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (kir), keberadaan pool, ketersediaan bengkel, pajak khusus, akses dasbor untuk kepentingan pengawasan oleh Dirjen Perhubungan Darat, aturan mengenai kemungkinan pemberian sanksi hingga pemblokiran sementara”.⁹

Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin di antaranya yaitu penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan yang diberlakukan secara langsung mulai 1 April 2017.

Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses Digital Dashboard; masa transisi diberikan waktu satu bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017. Hal ini dengan pertimbangan bahwa penyediaan akses digital *dashboard* memerlukan proses sinkronisasi teknologi informasi (TI) antara Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Kementerian Perhubungan. Masa transisi diberikan pula agar dapat mempersiapkan stiker yang berkualitas dengan menggunakan teknologi RFID (Radio-Frequency Identification) sehingga secara validasi data dapat dipertanggungjawabkan. Hal ini dijelaskan dalam hasil wawancara berikut dengan Dinas Perhubungan, yaitu :

“Untuk substansi materi KIR, masa transisi diberikan untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan dalam melaksanakan uji KIR dan bekerjasama dengan pihak swasta/Agen Pemegang Merk (APM) yang menyelenggarakan uji KIR. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya. Khusus untuk poin penetapan tarif batas atas dan tarif batas bawah dan poin kuota yang semula diwacanakan ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi, dalam PM 26/2017 ini ditetapkan oleh Pemerintah Pusat berdasarkan usulan daerah berdasarkan atas hasil kajian/analisa”.¹⁰

⁹ Hasil wawancara dengan Ibu Dra. Muji Rahayu, selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

¹⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

Hal ini untuk memberi kesetaraan dalam besaran tarif yang berlaku pada daerah-daerah yang kondisi perekonomiannya hampir sama. Dalam hal ini pemerintah pusat diminta untuk memberikan tata acara, unsur komponen dan rumusan yang baku dalam perhitungan tarif angkutan sewa khusus tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 ini hanya mengatur dan berlaku untuk angkutan sewa berupa mobil seperti layanan pada Uber, GrabCar, dan Go-Car.

Selain itu, permasalahan kepemilikan STNK juga perlu diperhatikan dalam hal ini. Berdasarkan analisis penulis, Pasal 23 Permenhub 32/2016 memiliki ketentuan pengaturan yang sangat bertentangan dengan karakteristik penyelenggaraan angkutan orang berbasis real time ride sharing pada bisnis Grab Car. Pasal 23 huruf a memberikan ketentuan bahwa untuk memiliki perizinan penyelenggaraan angkutan umum, suatu perusahaan angkutan umum memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan - tanda bukti lulus uji berkala berkendaraan bermotor. Revisi yang dilakukan pada aturan terbaru tidak banyak berbeda bahwa Ketentuan mengenai kepemilikan kendaraperusahaan memberikan arti bahwa terdapat pemanfaatan kendaraan dari harta kekayaan perusahaan angkutan umum. Dengan kata lain, kendaraan yang digunakan untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari penumpang adalah kendaraan milik perusahaan angkutan umum. Ketentuan tersebut tentu bertentangan dengan karakteristik dari penyelenggaraan ngkutan berbasis real time ride sharing yang mengedepankan memanfaatkan kendaraan pribadi milik pihak pengemudi yang digunakan untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari pihak penumpang..

Dalam hal ini, kendaraan pribadi milik pihak pengemudi mitra bukan merupakan bagian dari harta kekayaan dari perusapada kendaraan yang digunakan pihak pengemudi mitra beratasnamakan pihak pengemudi mitra dan bukan beratasnamakan perusahaan angkutan umum. Berdasarkan hal tersebut, penulis menilai bahwa karakteristik penyelenggaraan angkutan orang

berbasis real time ride sharing mendapatkan benteng penghalang bagi penyelenggaraannya atas ketentuan yang terdapat pada Pasal 23 Permenhub 32/2016 karena terdapat perbedaan konsep kepemilikan kendaraan pelayanan angkutan diantara keduanya Permasalahan dan kasus tentang angkutan sewa berupa mobil seperti layanan pada Uber, GrabCar, dan Go-Car ini memunculkan tarik-menarik kepentingan tiga aktor, yakni pemerintah, pengusaha, dan masyarakat. Pemerintah sebagai pihak yang memiliki peran paling vital tidak bisa membiarkan kasus menjadi terus berkepanjangan. Sehingga dengan diterapkannya Permenhub 26 Tahun 2017 per 1 April 2017 diperkirakan akan meredakan konflik antara taksi konvensional dengan taksi online karena isi aturannya sudah mendekatkan angkutan sewa berupa mobil seperti layanan pada Uber, GrabCar, dan Go-Car untuk mengikuti beberapa aturan yang secara substansi tidak berbeda jauh dengan transportasi konvensional. Artinya secara perlahan akan terjadi titik temu sehingga peluang konflik horizontal ke depan dapat lebih diminimalisir lagi.

Munculnya permasalahan dan fenomena mengenai konflik yang terjadi antara taksi online dan konvensional telah menimbulkan banyak keraguan bagi para pengambil kebijakan sehingga para aktor pejabat menjadi gamang dalam bersikap. Ketika mengacu pada kondisi lapangan, pada dasarnya status kendaraan angkutan online itu sama dengan angkutan konvensional sehingga seharusnya memang harus melakukan peerizinan meskipun sistem angkutan berbasis teknologi (online). Pada realitas sosialnya, adanya angkutan online berbasis teknologi disambut dengan penuh antusias karena mudah didapat, dengan menggunakan mobil pribadi, dan harganya murah dibandingkan dengan taksi resmi.

Menyikapi fenomena tersebut, Kementerian Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek sebagai upaya untuk melegalkan angkutan gelap yang dalam mencari penumpang dengan menggunakan aplikasi teknologi tersebut. Permenhub No.

32/2016 harusnya sudah terimplementasi per 1 Oktober 2016 lalu, namun dalam perjalanannya peraturan itu direvisi menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Namun, perlu diakui bahwa Permenhub 32/2016 maupun Permenhub 26/2017 hanya mengatur soal angkutan roda empat, sedangkan ojek online belum memiliki legalitas, statusnya sama dengan ojek pangkalan.

Pada konteks penelitian ini, peneliti lebih berfokus pada angkutan sewa khusus roda empat yang memang keberadaannya sangat membantu masyarakat dalam setiap aktivitasnya. Pada dasarnya, pembahasan mengenai perizinan penyelenggaraan angkutan umum dapat dilakukan setelah terpenuhinya suatu entitas yang ada sebagai perusahaan angkutan umum. Dalam hal pihak pengemudi mitra selaku pihak penyelenggara angkutan Grab Car tidak terklasehingga ketentuan perizinan penyelenggaraan angkutan umum pada Pasal 23 Permenhub 32/2016 tidak dapat dilakukan oleh pihak pengemudi mitra Grab Car karena tidak terkyang dapat mengajukan untuk memiliki perizinan penyelenggaraan angkutan umum. Kendati demikian, dalam hal pihak pengemudi mitra Grab Car dapat terakomodir dalam bentuk badan hukum perusahaan angkutan umum, perusahaan angkutan Grab Car tidak dapat memenuhinya karena Pasal 23 Permenhub 32/2016 memiliki ketentuan yang menjadi benteng penghalang bagi penyelenggaraan angkutan orang berbasis real time ride sharing pada bisnis Grab Car.

Salah satu persoalan hukum di bidang persaingan usaha di ibukota adalah konflik antara taksi konvensional dan taksi online. Kisruh taksi online berpangkal pada tuduhan bahwa kehadiran mereka dianggap ilegal, karena tidak memenuhi aturan penyelenggaraan transportasi umum. Hal paling mendasar, pada awalnya taksi online tidak memiliki badan hukum Indonesia, tidak memiliki izin usaha angkutan umum, serta tidak adanya kewajiban melakukan uji kealayaan (KIR). Dampaknya, mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tariff yang

lebih mudah. Hal tersebut membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat mampu menggerus pasar taksi konvensional.

Kondisi inilah yang menyulut penolakan keras dari perusahaan angkutan umum konvensional. Sayangnya pemerintah tak kunjung merespons pergeseran model bisnis angkutan umum. Pemerintah hanya meminta perusahaan membentuk badan hukum Indonesia. Namun, hal tersebut belum menyelesaikan masalah. Pasalnya akar persoalan adalah pada perbedaan tarif yang sangat signifikan.

Konflik semacam ini terjadi dikarenakan perebutan sumber penghasilan yaitu penumpang. Eskalasi konflik memanaskan karena terjadinya perpindahan penghasilan dari jasa taksi konvensional ke taksi daring ditambah belum siapnya negara dengan undang-undang yang mengatur hal ini. Persaingan yang dianggap tidak seimbang terkait konflik antara taksi konvensional dan taksi online bukan dikarenakan adanya indikasi monopoli ataupun persaingan usaha tidak sehat yang disebabkan oleh kedua atau salah satu moda transportasi tersebut, struktur biaya yang tidak sama antara keduanya membuat penetapan tarifpun tidak berangkat dari beban yang sama sehingga ada perbedaan yang sangat kontras dan signifikan antara keduanya. Hal ini menimbulkan bahwa transportasi umum online masih menjadi pusat perhatian belakangan ini dikarenakan dalam menjalankan kegiatan usahanya dinilai masih belum memiliki payung hukum yang jelas dan dianggap ilegal, salah satunya penyedia layanan transportasi umum pelayanan taksi aplikasi uber dan grab.

Menurut Kepala dinas perhubungan Kota Malang menjelaskan bahwa taksi mempunyai kekhususan, yakni harus punya badan hukum, baik itu PT ataupun koperasi. Lalu harus mempunyai uji kelayakan jalan ("KIR"). Ada Izin operasi, izin usaha, punya mahkota, argo, dan

logo. Taksi uber tidak mempunyai, menurut Pasal 173 ayat (1) UU 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (yang selanjutnya disebut dengan UULAJ)

Penjelasan Pasal diatas secara tidak langsung menyatakan beberapa layanan Transportasi umum online dinilai ilegal dimata hukum, padahal seharusnya kemajuan teknologi tidak dapat dihentikan serta tidak boleh juga bertentangan dengan hukum positif yang ada. Untuk tujuan memperjelas kedudukan transportasi umum online serta perlindungan data diri para pengguna transportasi umum online inilah yang menjadi dasar dilakukan adanya perubahan dan revisi atas permenhub 32 tahun 2016. ermenhub No. 32/2016 harusnya sudah terimplementasi per 1 Oktober 2016 lalu, namun dalam perjalanannya peraturan itu direvisi menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek.

Namun, perlu diakui bahwa Permenhub 32/2016 maupun Permenhub 26/2017 hanya mengatur soal angkutan roda empat, sedangkan ojek online belum memiliki legalitas, statusnya sama dengan ojek pangkalan. Perbedaan substansial antara Permenhub No. 32/2016 dengan Permenhub 26/2017 ini salah satunya adalah soal penyebutan jenis angkutan berbasis aplikasi ini sebagai jenis angkutan sewa khusus, bukan taksi online.

Ada 11 poin krusial yang terdapat dalam Permenhub 26/2017 serta tahapan-tahapan implementasinya. Tahap pertama, diimplementasikan per 1 April 2017. Implementasi itu meliputi penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan.

Tahap kedua, diimplementasikan secara efektif per 1 Juni 2017, antara lain pengujian berkala (kir) kendaraan, digital dashboard, dan stiker dan penyediaan akses. Adapun tahap ketiga,

diimplementasi efektif per 1 Juli 2017 meliputi pengenaan pajak pada perusahaan penyedia aplikasi, pemberlakuan tarif batas atas dan bawah, STNK atas nama badan hukum, dan kuota.

Di Kota Malang pada bulan juli 2017 belum ada perubahan yang signifikan di lapangan sehingga regulasi mengenai aturan sewa khusus masih bimbang dalam melaksanakan Permenhub 26/2017 tersebut, terutama soal STNK atas nama badan hukum, tarif batas atas dan batas bawah, serta kuota.

Sebagaimana menurut Pasal 139 Ayat (4) diatas bahwasannya dalam menjalankan usaha transportasi umum online, *driver* haruslah berbentuk badan usaha, baik badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik daerah (BUMD) dan atau badan hukum lain (PT, Yayasan dan Koperasi), beberapa perusahaan Transportasi umum berbasis aplikasi online (Go-jek, Grabbike, dan Grabtaxi) sudah berbentuk badan hukum PT, namun perusahaan tersebut adalah perusahaan dibidang penyedia aplikasi dan bukan perusahaan penyedia transportasi umum,¹¹ bentuk perusahaan ini lebih berfokus sebagai penjembaran yang menghubungkan antara pemilik transportasi umum dengan pengguna yang membutuhkan transportasi sehingga perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online dinilai ilegal karena perusahaan tersebut pada dasarnya merupakan perusahaan penyedia aplikasi namun pada operasionalnya bergerak dalam bidang transportasi umum, Dan tidak berbadan hukum sebagai penyedia transportasi umum sehingga transportasi umum berbasis aplikasi online berada di zona abuabu.

Kota Malang sudah merencanakan persiapan regulasi baru yang diputuskan tanggal 1 november 2017 mengenai implementasi Permenhub 26/2017 tersebut. Hal ini merupakan regulasi baru di Malang tersebut menjadi kunci sukses agar pengaturan angkutan sewa khusus itu dapat

¹¹ <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojekharus-berizin-perusahaan-angkutan-umum> (diakses 23 Maret 2017)

berjalan smooth per 1 Juli 2017. Pemberlakuan regulasi baru ini bertujuan untuk menuntaskan beberapa permasalahan internal yang terjadi pada angkutan sewa khusus dimana TNK angkutan sewa khusus masih banyak yang atas nama perorangan, tetap terjadi persaingan tarif yang kurang sehat karena tidak ada tarif batas atas maupun bawah. Demikian pula tidak ada kuota, sehingga tidak ada mekanisme kontrol terhadap keseimbangan antara *supply* dengan *demand*.

Dari penjelasan diatas dapatlah diambil kesimpulan bahwa Perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online adalah legal, karena perusahaan ini sedari awal hanya merupakan perusahaan penyedia aplikasi yang menghubungkan antara drive transportasi umum dengan konsumen pengguna layanan transportasi umum berbasis aplikasi online. Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian Melisa Safitri (2015) dengan judul Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik Antara Taksi Konvensional dan Taksi Online. Hasil penelitian tersebut menjelaskan bahwa pemerintah harus mengatur peraturan baru yang didedikasikan untuk taksi online tentang detailnya persyaratan sama seperti dalam mengatur taksi konvensional. Taksi online tidak bisa disalahkan karena memenuhi kebutuhan masyarakat akan jenis transportasi dengan efisiensinya sebagai bagian dari pertumbuhan sains dan teknologi.

2. Faktor Penghambat dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota Malang)

Dalam pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor 108 tahun 2017 tentang pengatur Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek memiliki pro kontra tersendiri diberbagai macam lapisan masyarakat khususnya bagi para penyedia jasa transportasi online. Pengeluaran Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) selaku regulator resmi. Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 pada dasarnya bertujuan untuk menjamin

kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan. Selain itu, sebagai bentuk perwujudan pelayanan, perlindungan, dan penegakan hukum bagi masyarakat. Ellen

Penerapan PM nomor 108 tahun 2017 tentang transportasi online telah melakukan berbagai macam upaya dalam mensukseskan pengaturan transportasi online. Akan tetapi pada realitanya masih banyak permasalahan-permasalahan yang muncul dari pelaksanaan Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 misalnya banyaknya jumlah kendaraan transportasi online yang belum menjalankan peraturan dari kandungan PM 2017 sehingga pelaksanaan daripada PM 2017 belum maksimal

Menurut bapak Budi Karya Sumadi (Menhub) menjelaskan bahwa adanya perbedaan pendapat dan keinginan antara taksi reguler dan angkutan sewa khusus (taksi online) terkait Permenhub.¹² Dengan adanya peraturan PM 2017 menunjukkan bahwa Kemenhub melalui peraturan tersebut tidak berpihak pada siapapun. Dengan adanya kesetaraan bagi semua pihak, maka diharapkan tidak akan terjadi monopoli yang dilakukan suatu perusahaan. Hal tersebut berdasarkan pernyataan Menteri perhubungan yang menyatakan sebagai berikut:

“Kami berharap melalui perbaikan ini, kita ingin memberikan kesempatan yang sama bagi semua pihak dan juga memberi suatu kepastian serta keselamatan dan keamanan bagi penumpang.”¹³

Adanya peraturan tersebut merupakan salah satu upaya Kementerian Perhubungan untuk mengakomodasi kepentingan semua pihak dan mengutamakan kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa. Terdapat Ada tiga landasan dalam Permenhub ini yaitu kepentingan nasional, kepentingan pengguna jasa dalam aspek keselamatan dan perlindungan konsumen dan kesetaraan

¹²Yana. 2017. Permenhub Nomor 108 Tahun 2017: Berpihak Pada Pengguna Dan Penyedia Jasa Transportasi: <http://www.tribunnews.com>, diakses pada tanggal 30 Januari 2018

¹³ Ibid.,

kesempatan berusaha. Dalam peraturan ini menyebutkan mengenai persyaratan minimal lima kendaraan. Persyaratan minimal ini berlaku bagi badan hukum dengan bukti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum. Sedangkan bagi perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat bergabung dalam wadah koperasi.

Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 memuat 9 substansi penting yang menjadi pembahasan PM 2017 diantaranya adalah 1) besaran biaya angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis online, 2) Kedua, penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi dan pedoman tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai kewenangannya, 3) Ketiga, wilayah operasi, beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur. Keempat, kuota, kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur, 4) jumlah kendaraan, minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring, 5) bukti kepemilikan kendaraan bermotor, BPKB atau STNK atas nama badan hukum atau atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi. Ketujuh, domisili, tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) taksi daring menggunakan TNKB harus sesuai dengan wilayah operasi yang ditetapkan, 6) Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT), persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor, 7) peran aplikator dimana perusahaan aplikasi di bidang transportasi online dilarang bertindak sebagai perusahaan angkutan umum.¹⁴

¹⁴Sutrisno, Dwi. 2017. Permenhub 108/2017 Diharapkan Hapus Ego Angkutan Konvensional dan Online:<http://news.metrotvnews.com>, diakses pada tanggal 31 Januari 2018

Peraturan ini penting dilaksanakan untuk menjamin kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan. Selain itu, sebagai bentuk perwujudan pelayanan, perlindungan, dan penegakan hukum bagi masyarakat. Ellen Tangkudung¹⁵ sebagai perwakilan Masyarakat Transportasi Indonesia memberikan tanggapan positif adanya peraturan ini yang menekankan kepada pemerintah pusat maupun daerah untuk turut mengontrol dan melakukan pengendalian peraturan yang telah ditetapkan.

Sebelum ditetapkan, PM 108 tahun 2017 ini telah melalui proses sosialisasi dan kegiatan untuk menampung aspirasi. Seperti pada 21 Oktober 2017, Kemenhub melakukan sosialisasi peraturan ini secara serentak di beberapa kota seperti Jakarta Surabaya, Semarang, Bandung, Palembang, Makassar, Medan, dan Balikpapan. Menhub beserta jajaran eselon 1 turun langsung untuk menyosialisasikan revisi tersebut kepada Dinas Perhubungan, Organda, perwakilan dari taksi konvensional, dan perwakilan dari angkutan sewakhusus. Kegiatan ini dilakukan untuk menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum. Aspek ekonomi pun tak luput dari perhatian dengan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan mikro, kecil, dan menengah.

Adanya peraturan ini juga dinilai baik bagi kalangan masyarakat salah satunya adalah bapak IA yang menyatakan bahwa:

“Sebagai penumpang, adanya peraturan taksi online ini menguntungkan bagi saya. Lebih merasa aman dan menjamin keselamatan. Selain itu, dengan adanya taksi online ini jadi lebih banyak pilihan. Kalau lebih cepat pakai taksi biasa, kalau ada waktu bisa pesan taksi online. Jadi ada pilihan bagi kita sebagai konsumen”

¹⁵Tessar, Nofie. 2017. Kemenhub Resmi Mengeluarkan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017: <http://news.liputan6.com/>, diakses pada tanggal 31 Januari 2018

Berdasarkan penjelasans terkait dengan pengeluaran PM nomor 108 tahun 2017 diketahui bahwa sampai saat ini berbagai macam upaya telah dilakukan dalam pengaturan transportasi online. Akan tetapi pada realitanya masih banyak permasalahan-permasalahan yang muncul dari pelaksanaan Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 misalnya banyaknya jumlah kendaraan transportasi online yang belum menjalankan peraturan dari kandungan PM 2017 sehingga pelaksanaan daripada PM 2017 belum maksimal.

Salah satu faktor penghambat penerapan Peraturan Menteri nomor 108 tahun 2017 adalah kurangnya perhatian pemerintah setempat dalam menangani permasalahan terkait dengan PM 2017 yang mengakibatkan kurang maksimalnya penerapan dari peraturan tersebut.¹⁶

Kota Malang adalah salah satu daerah atau wilayah yang mengalami permasalahan terkait dengan transportasi online. Sejak berlakunya PM nomor 108 tahun 2017 pemerintah Kota Malang telah melakukan berbagai macam upaya dalam mensukseskan PM 2017. Akan tetapi dalam penerapan peraturan tersebut pemerintah Kota Malang juga mengalami berbagai macam faktor penghambat diantaranya adalah :

a. Banyaknya Jumlah Taksi Online yang Beroperasi

Salah satu faktor yang secara signifikan dapat menghambat terealisasinya peraturan Angkutan Sewa Khusus di kota Malang dengan mengacu pada PM

Nomor 108 Tahun 2017 adalah jumlah taksi online yang beroperasi di kota Malang sudah tidak bisa dikendalikan. Jumlah armada takni online yang kian meningkat setiap harinya membuat pemerintah kota Malang dalam menerapkan peraturan semakin kesulitan. Hal

¹⁶Via. 2017. Pemerintah yang Ogah Ribet Soal Konflik Taksi Online:
<http://event.kompasiana.com>, diakses pada tanggal 31 Januari 2018

tersebut dikarenakan jumlah pasti dari taksi online yang beroperasi tidak dapat diketahui dengan jelas, serta tidak adanya tanda yang bisa digunakan untuk mengenali taksi online.

Dalam hal ini, pemerintah berupaya menerapkan PM Nomor 108 Tahun 2017 dengan memberikan stiker kepada semua taksi online, sehingga dapat lebih mudah diketahui. Akan tetapi, hal tersebut justru mengantarkan pada unjuk rasa yang dilakukan oleh pengemudi taksi online pada tanggal 28 Januari di Jakarta. Unjuk rasa tersebut diikuti oleh pengemudi taksi online tidak hanya dari Jabodetabek, melainkan dari berbagai daerah seperti Jogjakarta, Semarang, dan Bandung.

Pada dasarnya, menurut Dinas Perhubungan Darat Kota Malang bahwa jasa taksi online yang telah memiliki Izin penyelenggaraan angkutan dengan armada/kendaraan atas nama perusahaan, telah diuji teknis kendaraan (KIR), serta pengemudi dengan SIM A Umum yang tercatat berjumlah ratusan. Akan tetapi, fakta yang ditemui di lapangan bertolak belakang dengan data yang dimiliki pemerintah. Kini, jumlah armada taksi online yang beroperasi sudah mencapai ribuan. Hal ini diperjelas dalam hasil wawancara berikut ini, yaitu :

“sebenarnya jumlah transportasi yang terdaftar di kita itu jumlahnya hanya ratusan. transportasi itu yang secara resmi mempunyai izin untuk beroperasi. tapi kenyataannya transportasi online yang beroperasi di kota Malang sangat jauh dari jumlah tersebut. mungkin sekarang sudah mencapai ribuan.”¹⁷

Penjabaran di atas menjelaskan bahwa jumlah taksi online yang terus meningkat menjadi satu penghambat dalam penerapan peraturan transportasi berbasis teknologi informasi. Lebih lanjut, hasil wawancara dengan pihak dinas

Perhubungan yaitu sebagai berikut:

¹⁷ Hasil wawancara dengan Ibu Dra. Muji Rahayu selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

“sebenarnya taksi online yang beroperasi harus dibatasi jumlahnya agar tidak terus meningkat jumlahnya. Kalau jumlah taksi online semakin tinggi tentu itu akan membuat semakin sulit untuk mengaturnya. sederhananya, mengatur satu anak dan satu kelas kira-kira sulit mana? ya sama halnya dengan pengaturan taksi online. apalagi jumlahnya yang terus meningkat setiap tahunnya, mungkin setiap bulan juga meningkat jumlah taksi online yang beroperasi.”¹⁸

Berdasarkan penjabaran di atas, dapat diketahui bahwa banyaknya jumlah taksi online yang beroperasi di Kota Malang menjadi salah satu faktor penghambat terealisasinya peraturan Angkutan Sewa Khusus di kota Malang dengan mengacu pada PM Nomor 108 Tahun 2017 adalah jumlah taksi online yang beroperasi di kota Malang sudah tidak bisa dikendalikan. Jumlah armada taksi online yang kian meningkat setiap harinya membuat pemerintah kota

Malang dalam menerapkan peraturan semakin kesulitan

b. Prosedur Perusahaan Aplikasi Jasa Angkutan Berbasis Teknologi

Informasi dalam Penerimaan Kendaraan dan Pengemudi Baru

Faktor lain yang disinyalir juga menjadi penghambat peraturan Angkutan Sewa Khusus di kota Malang adalah prosedur perusahaan aplikasi jasa angkutan berbasis teknologi informasi dalam penerimaan kendaraan dan pengemudi baru. Tidak adanya ketegasan dalam penerimaan kendaraan yang didaftarkan menjadi taksi online untuk bisa beroperasi dan pengemudinya membuat semakin sulitnya untuk menerapkan PM Nomor 108 Tahun 2017. Hal tersebut sebagaimana dalam hasil wawancara berikut ini, yaitu :

“peraturan tentang Angkutan Sewa Khusus di Kota Malang ini lebih difokuskan pada angkutan roda empat yang disinyalir sangat banyak jumlahnya karena tidak terbatas di bagian pengelolaan manajemen angkutan online jadi mungkin akan lebih dipertegas pada regulasi pengurangan jumlah angkutan supaya lebih tertata pengelolaannya”

¹⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

Berdasarkan penjabaran di atas, dapat diketahui bahwa pengelolaan manajemen perusahaan aplikasi tidak mempertimbangkan dampak yang bisa diberikan karena prosedur perusahaan yang tidak tegas. Akibatnya, banyak pihak yang dirugikan karena manajemen perusahaan aplikasi. Begitupun pemerintah dalam penerapan peraturan terkait transportasi berbasis online.

Hasil wawancara dengan pihak dinas perhubungan yaitu sebagai berikut:

“perusahaan jasa angkutan sudah diberi waktu hingga 1 (satu) tahun untuk mendaftarkan semua kendaraan dan, namun kenyataannya hal ini justru tidak sesuai karena makin banyak pengemudi yang daftar makin banyak pula konflik yang timbul dalam pelaksanaannya”¹⁹

Sistem pengelolaan yang diterapkan perusahaan aplikasi berbasis online sampai kini belum bisa menunjukkan perannya guna mengatasi permasalahan yang muncul terkait transportasi online. Unjuk rasa yang baru-baru ini terjadi di Jakarta pada tanggal 28 Januari kemarin juga dilatarbelakangi karena perusahaan aplikasi tidak mendapat pengaturan yang berarti, padahal perusahaan adalah pihak yang memberikan order kepada pengemudi taksi online, sehingga perusahaan aplikasi sampai kini tidak melaksanakan dengan tegas bagaimana sistem yang berlaku dalam penerapan aplikasi berbasis online.

Berdasarkan penjabaran di atas, dapat disimpulkan bahwa hambatan lain dalam penerapan PM Nomor 108 Tahun 2017 adalah perusahaan transportasi online yang tidak mengikuti Prosedur PM dalam Penerimaan Kendaraan dan Pengemudi Baru. Dengan demikian, perusahaan transportasi jasa seharusnya mengeluarkan peraturan terkait dengan penerimaan driver baru. Adapun prosedur untuk dapat bergabung dalam suatu perusahaan transportasi online dinilai sangat mudah dan tidak selektif sehingga mengakibatkan penambahan driver yang cukup tinggi dan akan meningkatkan persaingan yang tinggi

¹⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

diantara driver transportasi online.

3. Solusi dari Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Studi Pada Taksi Online di Kota

Malang)

Transportasi memiliki peran yang sangat penting bagi perkembangan suatu wilayah atau daerah, terutama dalam hal aksesibilitas. Transportasi merupakan hal yang membuat suatu daerah dengan daerah lainnya saling berhubungan. Sehingga transportasi menjadi penting dan strategis untuk dikembangkan dalam suatu wilayah. Menurut Soedjito (1977), pada hakekatnya transportasi hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran apa yang hendak dicapai.²⁰ Para perencana berpendapat bahwa masa depan perkembangan kota dan daerah ditentukan terlebih dahulu, dan transportasi seyogyanya digunakan untuk mencapai tujuan-tujuan perkembangan kota.

Perusahaan transportasi umum berbasis teknologi informasi hanyalah bagian dari jenis transportasi tersebut. Selanjutnya berdasarkan Nomor 26 Tahun

2017, perusahaan angkutan tidak dalam trayek itu ada empat kategori yaitu: Angkutan orang dengan menggunakan taksi; Angkutan orang dengan tujuan tertentu; Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan Angkutan orang di kawasan tertentu. Angkutan orang dengan tujuan tertentu adalah angkutan antar jemput, angkutan permukiman, angkutan karyawan, angkutan carter, dan angkutan sewa. Angkutan umum berbasis online yang berada di bawah PM tersebut termasuk ke dalam jenis angkutan sewa. Dijelaskan dalam hasil wawancara berikut dengan pihak dinas Perhubungan yaitu :

²⁰ Bambang Bintoro Soedjito. 1977, Transportasi Kota dan Masa Depan Kota-kota, artikel pada majalah "S & P" (Survey dan Pemetaan), Nomor 9 Volume II 1977, Hal 13 – 17

“Jadi adanya revisi peraturan tentang Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi di Kota Malang ini lebih difokuskan pada angkutan roda empat yang disinyalir sangat banyak jumlah armadanya karena tidak terbatas di bagian pengelolaan manajemen angkutan online jadi mungkin akan lebih dipertegas pada regulasi pengurangan jumlah angkutan supaya lebih tertata pengelolaannya”

Perubahan atas revisi peraturan menteri no. 26 tahun 2017 tersebut akhirnya menjadi salah satu payung hukum bagi para kepala daerah untuk menata, mengatur, mengawasi, dan membina angkutan umum online di daerahnya masing-masing. Peraturan Menteri tersebut tidak hanya mengatur perusahaan transportasi berbasis online yang sudah ada seperti sekarang, tetapi dalam perkembangannya nanti dapat dimanfaatkan oleh para pengusaha lain yang tertarik terjun ke bisnis transportasi online, karena dalam implementasinya Peraturan Menteri tersebut harus diiringi peraturan daerah yang jelas agar tidak menimbulkan konflik. Hal ini dipertegas dalam hasil wawancara berikut ini, yaitu :

“Betul jadi adanya pembaruan peraturan menteri tersebut intinya mempertegas pada pemerintah daerah untuk bisa melakukan kendali atas konflik yang terjadi dengan menata, mengawasi dan membina angkutan umum online sehingga pembagiannya lebih adil dan terkesan tidak memihak oleh sebab itu kami pertegas ke pihak manajemen untuk mengurangi armada pengemudi yang jumlahnya melebihi transportasi yang terlalu banyak di Kota Malang”²¹

Faktanya, dikeluarkannya PM yang diharapkan dapat menjadi perlindungan bagi para pelaku usaha sampai kini masih berada dalam problematika yang tak berujung. Hal tersebut disinyalir PM tersebut yang mengatur permasalahan yang kian marak dari angkutan sewa berbasis teknologi informasi khususnya taksi dirasa masih belum secara eksplisit membantu memecahkan permasalahan yang ada. Terbukti, perdebatan antara taksi online dan taksi konvensional belum bisa diselesaikan sampai titik akar permasalahan itu sendiri. Salah satu kasus yang muncul setelah

²¹ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

adanya PM adalah tidak adanya penetapan jumlah angkutan sewa berbasis online. Akibatnya, jumlah angkutan sewa yang beroperasi semakin tidak terkendali. Hal ini dijelaskan oleh pihak

Dishub Kota Malang, sebagai berikut :

“Semenjak dikeluarkannya PM revisi 2017 tersebut pemerintah sudah menghimbau agar ada pengurangan armada angkutan yang kini beroperasi. Sebab jumlahnya yang disinyalir semakin bertambah memicu protes keras dari angkutan konvensional. Apalagi sopir angkutan konvensional di Kota Malang sepakat menolak keberadaan taksi online. Pemprov sudah pernah mengirim surat pada pengelola taksi online untuk sementara waktu mengurangi jumlah armadanya sampai ada izin resmi. Sesuai data yang saya tau di pusat sendiri diketahui bahwa 1870 armada angkutan online di Jawa Timur, baru 400 angkutan yang sudah melaksanakan uji kir”.

Hal senada juga disampaikan oleh ketua paguyupan transportasi konvensional yaitu sebagai berikut :

“Lha wong semua aturan transportasi kendaraan roda 4 itu harus ada uji KIR dan izin resmi makanya disini kami tidak terima kok sangat mudah sekali dalam pengelolaan transportasinya ya berarti pemerintah tidak adil donk padahal kami dulu yang turun ke jalan bukan mereka tapi semua ekonomi kok kebanyakan mereka pendapatannya”

Penggunaan transportasi umum berbasis aplikasi online pada perkembangannya juga menuai banyak kecaman dan protes dari penyedia layanan transportasi konvensional serta beberapa pihak terkait. Menurut penyedia layanan transportasi umum konvensional dianggap illegal, secara garis besar beberapa transportasi umum berbasis aplikasi online bertentangan dengan peraturan yang ada di Indonesia, antara lain dalam Pasal 139 Ayat (4) UU LLAJ.²²

Kementerian Perhubungan dalam rancangan revisi peraturan PM 26/2017 akan membolehkan surat tanda nomor kendaraan angkutan sewa khusus (online) menggunakan nama pribadi bagi para pelaku usaha yang tergabung dalam badan usaha koperasi penyelenggara angkutan sewa khusus. Dalam menanggapi kasus yang terjadi mengenai perseteruan antara

²² Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 139 Ayat (4)

angkutan konvensional dan angkutan sewa khusus ini mendapat perhatian khusus bagi menteri perhubungan pusat. Pasalnya, dengan adanya perseteruan tersebut perlu diterbitkan regulasi baru dimana pemerintah daerah setempat ikut andil dalam pengelolaan.

Penetapan angkutan sewa berbasis teknologi sebagai transportasi privat juga menambah tugas Pemerintah dalam memerhatikan persoalan keamanan dan perlindungan konsumen. Pemerintah sebagai regulator harus menyiapkan regulasi terkait dengan sistem keamanan dan perlindungan yang harus dipenuhi oleh angkutan sewa berbasis teknologi ketika mereka menjalankan bisnisnya. Jika dilihat dari sisi hubungan perusahaan pemilik aplikasi angkutan sewa berbasis teknologi dengan pengemudi, maka seringkali hubungan mereka disebut sebagai hubungan kemitraan.

Di Kota Malang, para sopir angkutan umum melakukan aksi unjuk rasa dan menghentikan layanan. Imbasnya, calon penumpang terlantar dan dirugikan. Di sisi lain, kekhawatiran para sopir angkot akan menurunnya penghasilan dapat dimaklumi mengingat itu terkait keberlangsungan hidup mereka. Kejadian tersebut tidak boleh terulang dan pemerintah diharapkan segera memberikan solusi bagi semua pihak.

Khusus di Kota Malang, masalah persaingan dalam usaha angkutan umum bukan hanya terjadi kali ini saja. Kejadian serupa tercatat sudah berlangsung dalam tiga dekade terakhir. Tentu kita masing-masing ingat kejadian saat becak digantikan bemo, saat bemo digantikan mikrolet, bemo dan dokar dilarang masuk wilayah kota, ditentanginya perusahaan taksi nasional saat akan beroperasi, mikrolet disaingi oleh sepeda motor, hingga kejadian terakhir kemarin.

Pemerintah Kota Malang dan para pemilik angkutan umum (taksi maupun mikrolet) harus jujur mengakui bahwa layanannya sudah tidak memenuhi kebutuhan para penumpang. Armada mikrolet yang usang, tempat duduk yang tidak nyaman, waktu pelayanan yang tidak menentu,

perilaku ugal-ugalan beberapa oknum sopir, hingga kebiasaan ngetem merupakan rahasia umum yang menjadi alasan utama para calon penumpang mikrolet berpindah ke moda transportasi alternatif.

Hal inipun begitu pula dengan taksi. Meskipun ada bermacam-macam merek taksi, penumpang tidak dapat memilih taksi dengan kualitas terbaik karena pelayanan taksi dilakukan dengan sistem giliran oleh para sopir taksi di pangkalan. Pesan melalui telepon pun tidak memberikan pilihan yang lebih baik. Penumpang yang bertahan banyak dilandasi karena alasan keterpaksaan.

Pada penetapan kuota angkutan sewa khusus sebenarnya tidak perlu melalui konsultasi dengan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan. Kuota angkutan sewa khusus karena akan ditetapkan oleh pemerintah daerah. Adapun terkait dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) angkutan sewa khusus yang beroperasi di Kota Malang tetap harus menggunakan TNKB sesuai wilayah operasinya. Melalui pemberian wewenang penuh kepada pemerintah daerah ini memiliki tujuan untuk menghindari dari hal-hal negatif. Sehingga solusi yang diberikan pada peraturan angkutan sewa khusus berbasis teknologi informasi di Kota Malang adalah kerjasama Dinas Perhubungan dengan Pihak Pemerintah Kota Malang.

Berkaitan dengan upaya pengelolaan yang lebih baik tersebut maka terkait salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Kendaraan angkutan sewa khusus harus tetap memiliki karena sertifikat tersebut merupakan persyaratan perizinan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan terhadap kendaraan-kendaraan baru. Para pelaku usaha angkutan sewa khusus dapat menunjukan salinan SRUT tersebut jika kendaraannya adalah kendaraan baru dan bisa tidak melakukan uji KIR. Oleh karena itu, para penyelenggara angkutan sewa khusus dengan kendaraan

baru dapat menunjukkan salinan SRUT atau salinan bukti lulus uji berupa buku uji atau kartu lulus uji yang masih berlaku.

Pada regulasi revisi Kementerian Perhubungan tetap melarang perusahaan aplikasi bertindak sebagai perusahaan angkutan umum karena sampai pertemuan terakhir mereka masih mendeklarasikan sebagai perusahaan teknologi informasi. Sementara terkait dengan penggunaan argometer pada angkutan umum taksi reguler maka hal tersebut tetap akan ada dalam revisi PM 26/2017 mengingat semua taksi reguler di dunia juga menggunakan argometer.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang sebagai solusi atas Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang

Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi, yaitu :

a. Penataan dan Pengaturan Manajemen Pengelolaan Transportasi Online di Kota Malang

Sebagai solusi nyata atas permasalahan dan revisi aturan baru PM no. 26 tahun 2017 bahwa pemerintah Kota Malang mulai memperhatikan sarana transportasi di kawasan pinggiran Kota Malang. Hal yang dilakukan adalah rencana penataan kembali jalur transportasi angkutan umum. Pemerintah Kota Malang tidak bisa memungkiri hal itu. Menurut pihak Dinas Perhubungan memang sangat perlu adanya perbaikan manajemen serta pengelolaan secara professional supaya para sopir dan ojek konvensional bisa mengimbangi kehadiran transportasi online.

Hal yang pertama yang akan dilakukan oleh pihak Pemerintah Kota Malang adalah mempertegas regulasi atau aturan tentang klasifikasi pengemudi yang berhak dan bisa menjadi mitra perusahaan transportasi berbasis teknologi. Adapun seluruh syarat transportasi dipenuhi

supaya jumlah armada pengemudi online tidak melebihi batas. Hal ini dijelaskan dalam hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan sebagai berikut :

“Rencana yang kami lakukan itu adalah penataan pagu pengemudi artinya ada jatah untuk pengemudi online di transportasi berbasis teknologi di Kota Malang. Misalnya nih dibagi 50% transportasi offline sama online jadi adil dan tidak timpang tindih lagi lalu jalurnya ya kami tentukan tapi ini yang masih sulit soalnya terkendala teknologi canggih yang belum bisa dikelola”.²³

Pada dasarnya memang pemerintah Kota Malang ingin berupaya melakukan Penataan dan Pengaturan Manajemen Pengelolaan Transportasi Online di Kota Malang. Tujuannya supaya memberi ruang keadilan bagi sistem transportasi yang ada di Kota Malang sendiri dan tidak memberikan rasa cemas bagi actor transportasi konvensional. Seperti uraian ketua paguyupan transportasi konvensional sebagai berikut :

“Ya tentu harus adil kalau ditata ulang begitu kan jadinya sama-sama enak yang penting apa yang sudah kami miliki sebagai lading pangan itu tidak hilang minimal kami masih punya penghasilan tetap seperti biasanya”

Hal tersebut juga diketahui oleh pihak manajemen transportasi online sebagai berikut :

“Ya mau tidak mau kami ikuti regulasi yang ada daripada pengemudi kami juga yang jadi korbannya padahal tujuan kami ya sama-sama mencari nafkah dan kami memang tidak curang akhirnya kami harus memaklumi siapa yang lebih dulu ada di jalan”

Penataan dan pengaturan yang direncanakan oleh pihak Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Pemkot Malang adalah adanya penataan jalur dan pengaturan jumlah armada yang dikeluarkan taksi online sehingga tidak mematikan ladang usaha taksi konvensional. Penataan dan pengaturan yang dilakukan akan berkaitan dengan rute serta jumlah banyaknya armada yang digunakan oleh taksi online atau angkutan sewa khusus berbasis

²³ Hasil wawancara dengan Bapak Rico selaku Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 13 Desember 2017

teknologi. Penataan dan pengaturan ini bertujuan untuk lebih menertibkan dan memberi keseimbangan dan keadilan bagi taksi konvensional.

Setelah adanya penataan dan pengaturan yang sedang diupayakan maka pemerintah berupaya sedang memetakan sistem Pengawasan pada Manajemen Transportasi Online di Kota Malang. Pemetaan pengawasan ini bertujuan memberi ketegasan pada regulasi baru yang lebih adil dan seimbang sehingga bisa menghindarkan dari adanya konflik dan permasalahan yang nyata antara dua pihak konvensional dan online. Dalam hal inilah, Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai peranan penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi baik online maupun konvensional.

b. Adanya sistem Pengawasan pada Manajemen Transportasi Online di Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai peranan penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi secara umum termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek angkutan kota di Malang. Sehubungan dengan usaha-usaha untuk meningkatkan pelayanan terbaik kepada masyarakat, salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah Kota Malang adalah dengan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang jasa angkutan kota. Meski banyak dari masyarakat yang mengeluhkan tentang buruknya pelayanan angkutan kota dan efeknya terhadap lalu lintas, Dinas Perhubungan tidak dapat melakukan banyak tindakan. Hal ini disebabkan jangka wewenang mereka hanyalah sebatas penyedia fasilitas dan pengawas.

Pengoperasian transportasi online di Kota Malang masih menggantung. Beberapa pihak yakni, Pemkot Malang, paguyuban angkutan umum (Angkot) serta transportasi online akan meminta solusi dari pemerintah pusat, yang tak lain Kementerian Perhubungan (Kemenhub).

Untuk menghindari kisruh antara angkot dan transportasi online, dibuat zonasi atau batasan yang harus dipatuhi. Ada 8 titik yang melarang hadirnya transportasi online. Di antaranya hotel, mal, rumah sakit, stasiun, pasar, tempat hiburan dan jalur yang dilalui angkot. Hal ini dijelaskan oleh hasil wawancara sebagai berikut:

“Di kasus awal diperoleh kesepakatan bahwa Zona perbatasan antara online dan konvensional meliputi hotel, mal, rumah sakit, stasiun, pasar, tempat hiburan dan jalur yang dilalui angkot. Hal ini merupakan hasil kesepakatan yang digelar di Balai Kota Malang beberapa waktu lalu. Polri, TNI, serta Dinas Perhubungan, Organda dan Wali Kota Malang serta perwakilan paguyuban angkutan umum dan transportasi online hadir untuk menandatangani kesepakatan itu. Dari sinilah kita memetakan sistem pengawasan di lapangan secara langsung kalau sudah dibagi dan disepakato seperti itu masih konflik atau tidak”

Hal senada juga diungkapkan oleh pihak manajemen transportasi online yaitu sebagai berikut :

“Kita menghormati keputusan apapun meskipun berat sebenarnya tapi memang kalau sudah kebijakan ya mau diapa-apakan ya sudah harus ditaati kan jadi ya kami memang harus mengupdate jumlah armada dan menyetarakan seluruh prasyarat pengemudi sesuai aturan PM terbaru 2017”

Sistem pengawasan yang diupayakan oleh pemerintah Kota Malang dan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan bahwa akan dilakukan upaya pengawasan lebih lanjut dalam pengelolaan dan pelaksanaan transportasi online dan konvensional di Kota Malang. Melalui sistem pengawasan yang ada pemerintah Kota Malang mengharapkan supaya seluruh pihak dapat menahan diri, sampai ada kejelasan mengenai peraturan beroperasi transportasi online di daerah sehingga tata kelolanya lebih teratur tanpa adanya konflik sosial lagi.

Dishub Kota Malang sebagai Dinas yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat menjadi pengawas agar tujuan dan sasaran dapat terlaksana dengan baik sesuai dengan rencana. Berikut merupakan wewenang Dishub Kota Malang sebagai pengawas bidang angkutan, meliputi (1) pengawasan terhadap pelaksanaan izin usaha angkutan dan izin trayek (2)

Pengawasan terhadap kelayakan kendaraan bermotor umum (3) Pengawasan kesesuaian jalur angkutan kota (4) Pengawasan kesesuaian tarif (5) Penyidikan terhadap kelebihan muatan

c. Pembinaan angkutan umum online di Kota Malang

Pihak Dinas Perhubungan Kota Malang di bawah naungan Pemerintah Kota Malang akan melakukan pembinaan terhadap para pengusaha angkutan umum, online maupun konvensional. Kegiatan tersebut merupakan upaya yang dilakukan pihaknya untuk mengantisipasi adanya bentrokan antara pengemudi angkutan online dan konvensional. Dijelaskan dalam hasil wawancara berikut

ini, yaitu :

“Ya kegiatan ini memang dilatarbelakangi dengan adanya bentrokan dan permasalahan antara taksi konvensional sama taksi online semacam grab, go car atau uber. Jadi ini adalah sebuah solusi untuk mengantisipasi kejadian-kejadian yang tidak diinginkan seperti kejadian demo sebelumnya”

Persoalan regulasi angkutan online roda dua dibuat kesepakatan bersama dengan pihak Polri, TNI, serta Dinas Perhubungan, Organda dan Wali Kota Malang serta perwakilan paguyuban angkutan umum dan transportasi online. Dalam kegiatan pembinaan tersebut baru ada dua hal yang sudah disepakati, dari 4 point yang diajukan.

Pada kegiatan pembinaan tahap pertama ada Dua point yang sudah disepakati yaitu, 1) ojek online tidak diperbolehkan mengambil penumpang di area pangkalan ojek, 2) ojek online dan ojek pangkalan diwajibkan menggunakan atribut saat mengambil penumpang. Sementara sisanya, yakni tidak diperbolehkannya ojek online mengambil penumpang di area perumahan serta adanya larangan pangkalan atau basecamp bagi ojek online belum disepakati. Kemudian dua point yang belum disepakati akan dibahas lebih lanjut di tahap kedua.

Dalam perumusan sebuah kebijakan pemerintah perlu sejalan dengan kepentingan masyarakat mendapatkan angkutan umum yang baik, nyaman dan layak, serta kepentingan pengusaha transportasi umum konvensional dan kepentingan pengusaha/investor transportasi online. Penolakan dari pengemudi transportasi konvensional yang terjadi di berbagai daerah merupakan potret dari abainya pemerintah memberikan perhatian kepada angkutan umum darat, sebelum hadirnya angkutan online. Perhatian yang berupa pembinaan dan pendampingan yang diberikan kepada para pelaku usaha angkutan umum, baik pengusahanya maupun awak armadanya. Selama ini kita hanya melihat pemerintah hanya mengeluarkan tata aturan (regulasi) dan rajin melakukan penindakan saja. Sedangkan, upaya mendorong dan membantu mengembangkan angkutan umum menjadi lebih baik dan 'naik kelas' selama ini tidak kita lihat.

Hadirnya Permen Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 gubernur, dirjen, walikota harus berkoordinasi dalam menentukan jumlah kebutuhan taksi online pada suatu daerah khususnya kota malang agar mudah dilakukan pengawasan, pembinaan, dan terjadi persaingan yang sehat dengan transportasi yang lainnya., memang upaya pemerintah memberikan payung hukum kepada transportasi online dengan memberikan legalitas. Peraturan yang seharusnya disosialisasikan kepada masyarakat, terutama kepada seluruh pelaku usaha angkutan umum. Sehingga, kehadiran transportasi online ini bisa diterima oleh transportasi konvensional.

Melalui seluruh upaya yang diupayakan dalam solusi Pengaturan Angkutan Sewa Khusus yang Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi maka Pemerintah perlu memberikan perlakuan yang sama pada penyedia transportasi, dengan berorientasi pada perlindungan kepada masyarakat, termasuk perlindungan bagi masyarakat untuk mencari nafkah dan menjalankan pekerjaan. Saat ini dua kewenangan mengenai angkutan sewa berbasis teknologi ini berada pada dua kementerian yang berbeda, untuk aspek transportasi berada di

Kementerian Perhubungan sementara untuk aspek teknologi aplikasinya berada di Kementerian Komunikasi dan Informatika.

Rencana ke depan, agar regulasi soal transportasi berbasis online ini bisa efektif, maka Kementerian Perhubungan harus dibekali kewenangan untuk melakukan blokir apabila ada pelanggaran serius dan berulang terhadap standar pelayanan, karena Kementerian Perhubunganlah yang bisa mengevaluasi apakah standar keselamatan transportasi sudah diterapkan oleh perusahaan tersebut. Untuk itu pemerintah sebagai regulator harus mulai menyiapkan aturan-aturan yang bisa menampung berbagai jasa atau layanan yang berbasis pada teknologi komunikasi dan informasi, seperti transportasi berbasis online ini. Pada sisi lain, besarnya demand masyarakat pada transportasi berbasis online mendorong pemerintah menerapkan pajak konsumen pengguna transportasi berbasis online sehingga memperbesar pendapatan negara.

Selain itu, pemerintah seharusnya mendorong angkutan umum konvensional untuk memperbaiki diri, meremajakan armadanya, dan memperbaiki pelayanan agar masyarakat pengguna angkutan umum menjadi nyaman. Ini perlu agar angkutan umum konvensional bisa bersaing secara sehat dengan angkutan online dalam hal pelayanan. Bukan malah memberikan peraturan agar angkutan online yang sudah bagus, disuruh mengubah diri seperti angkutan konvensional. Ini kan seperti mendorong terjadinya penurunan kualitas angkutan umum kita.

Analisa peneliti mengharapkan bahwa regulasi yang dibuat oleh pemerintah dalam mengatur transportasi online dan konvensional ini, bukan menurunkan 'kelas', dari yang sudah bagus menjadi tidak bagus. Kedua, pemerintah tidak menggabungkan peraturan dari jenis angkutan umum ini. Keduanya memiliki sistem yang berbeda. Artinya, angkutan umum konvensional diberi regulasi khusus seperti yang sudah ada selama ini, dan angkutan online

juga diberi regulasi khusus untuk mengatur angkutan online. Dengan adanya revisi peraturan menteri itu diharapkan tidak ada lagi kecemburuan antara angkutan berbasis aplikasi dengan konvensional.

Perubahan regulasi yang terjadi inilah dikarenakan Perusahaan transportasi umum online wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan (Pasal 141 UU LLAJ), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas PM No.46 Tahun 2014 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kend. Bermotor Umum Tidak dalam Trayek; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PM No. 98 Tahun 2013 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Ketika pemetaan sistem pengawasan sudah berupaya dilakukan maka pihak Dinas Perhubungan Kota Malang di bawah naungan Pemerintah Kota Malang akan melakukan pembinaan terhadap para pengusaha angkutan umum, online maupun konvensional. Kegiatan ini merupakan upaya yang dilakukan pihaknya untuk mengantisipasi adanya bentrokan antara pengemudi angkutan online dan konvensional.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka diperoleh beberapa kesimpulan adalah sebagai berikut :

1. Pengaturan angkutan sewa khusus yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi dilakukan sepenuhnya oleh Dinas Perhubungan dan perusahaan transportasi online yang berada di Kota Malang dengan mengacu pada Permenhub. No. 26 tahun 2017.
2. Faktor penghambat dari pengaturan angkutan sewa khusus yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi di Kota Malang diantaranya adalah, a) Banyaknya jumlah taksi online yang beroperasi di kota Malang, dan b) Perusahaan tidak mengikuti prosedur Peraturan Menteri dalam penerimaan kendaraan dan pengemudi baru.
3. Solusi dari pengaturan angkutan sewa khusus yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi adalah pemerintah sedang mengupayakan adanya penataan, pengaturan, pengawasan dan pembinaan pada angkutan sewa khusus dan manajemen transportasi online yang ada di Kota Malang.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang ada, maka diberikan beberapa saran penelitian adalah sebagai berikut :

1. Sebagai angkutan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (online), baik Uber dan GrabCar harus segera menyesuaikan diri dengan peraturan yang sudah ada agar tidak terjadi lagi kekisruhan terkait legalitasnya sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum

(Koperasi trans usaha bersama dan koperasi PPRI) dan perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi (Uber dan Grab serta Go Car).

2. Sebagai penyedia aplikasi di bidang transportasi, maka seharusnya Perusahaan Transportasi online berbasis aplikasi di Indonesia bermitra dengan perusahaan angkutan umum agar tercipta pelaksanaan pengangkutan umum baik barang maupun orang yang aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia yakni UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Angkutan Jalan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abbas Salim, H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Abdulkadir, Muhammad.2004. *Hukum Dan Penelitian Hukum*. (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti)
- Bambang Bintoro Soedjito. 1977, *Transportasi Kota dan Masa Depan Kota-kota, artikel pada majalah "S & P" (Survey dan Pemetaan)*, Nomor 9 Volume II 977
- Budiman NPD.,2005, *Ilmu Pengantar Perundang-Undangan*, UII Press, Yogyakarta
- Darma.
- Hadihardaja, Joetata,1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta : Universitas Guru
- Ibrahim, Jhonny,2006. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*.
- John, Creswell. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- M. Solli Lubis, 1978, *Asas-Asas Hukum Tata Negara*, Alumni, Bandung, Malang: Bayumedia Publishing
- Nasution, M.N. 2007. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor.
- Riant Nugroho D., 2002, *Otonomi Daerah, Desentralisasi Tanpa Resolusi Kajian Dan Kritik Atas Kebijakan Desentralisasi di Indonesia*, Alex Media Kompurindo, Jakarta
- Rustian Kamaluddin, 2003. *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, teori, dan kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Rustian Kamaluddin.2003.*Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Salim Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi. Cetakan Pertama*. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sedarmayanti dan Syarifudin Hidayat,2002. *Metodologi Peneltian*, Mandar Maju, Bandung
- Soekant, Soerjono, 2007.*Pengantar Penelitian Hukum*,(Jakarta : Universitas Indonesia (UI Press)
- Soekanto dan Mamudji,2006. *Penelitian Hukum Normatif Tinjauan Singkat* .Jakarata: Rajawali Pers
- Soemitro, Ronny Hanitijo,1983. *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta : Ghalia Indonesia

- Soesilo, Nining I. (1999:11). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Soimin, 2010, *Pembentukan Peraturan Negara Di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta
- Sri Soemantri Martosoewignjo, 1998. *Pengantar Perbandingan Antara Hukum Tata Negara*, Rajawali]
- Supratman, 2012. *Metode Penelitian Hukum*, Alvabeta, Malang
- Tamin, Ofyar Z. (1997:5). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB
- Riawan Tjandra dan Kresno Budi Harsono, 2009. *Legislatif Drafting, Teori dan Teknik Pembuatan Peraturan Daerah*, Universitas Atmajaya, Yogyakarta

Internet

<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt56739f735626d/apakah-perusahaan-aplikasi-ojek-harus-berizin-perusahaan-angkutan-umum> (diakses 23 Maret 2017)

Undang-Undang

Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek