



SKRIPSI

**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017
TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**

*THE DECISION ANALYSIS OF THE EXPRESS GUIDE NUMBER 37 P / HUM /
2017 ON THE EXISTENCE OF ONLINE TRANSPORTATION*

Oleh :

**LILLA KUSUMA INDRASWARI
NIM. 110710101174**

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2018



SKRIPSI

**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017
TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**

*THE DECISION ANALYSIS OF THE EXPRESS GUIDE NUMBER 37 P / HUM /
2017 ON THE EXISTENCE OF ONLINE TRANSPORTATION*

Oleh :

LILLA KUSUMA INDRASWARI

NIM. 110710101174

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2018

SKRIPSI

**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017
TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**

*THE DECISION ANALYSIS OF THE EXPRESS GUIDE NUMBER 37 P / HUM /
2017 ON THE EXISTENCE OF ONLINE TRANSPORTATION*

Oleh :

LILLA KUSUMA INDRASWARI

NIM. 110710101174

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2018

MOTTO

**JANGAN Mencari Kawan yang membuat anda merasa
nyaman, tetapi carilah kawan yang memaksa anda
terus berkembang**

- THOMAS J. WATSON -¹

¹ <http://www.ayopreneur.com/ciputraway-tweets/jangan-cari-kawan-yang-membuat-anda-merasa-nyaman-tetapi-carilah-kawan-yang-memaksa-anda-terus-berkembang> diakses pada tanggal 1/12/2017 pukul: 15.00 wib

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan puji syukur atas rahmat Allah SWT, penulis persembahkan skripsi ini untuk:

1. Keluarga yang selalu penulis sayangi, hormati dan banggakan. Kedua Orang tua penulis, Ayah Drs. Bambang Kusbandi dan Ibu Lusi Indrawati, S.H. yang selalu mendoakan, memberikan kasih sayang, serta dukungan kepada penulis.
2. Guru-guru sejak Taman Kanak-Kanak (TK), Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), sampai dengan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) serta para Dosen yang terhormat, yang telah memberikan ilmu dan membimbing penulis hingga bisa menjadi seperti saat ini;
3. Almamater tercinta Universitas Jember yang penulis banggakan;

PERSYARATAN GELAR

**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017
TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**

*THE DECISION ANALYSIS OF THE EXPRESS GUIDE NUMBER 37 P / HUM /
2017 ON THE EXISTENCE OF ONLINE TRANSPORTATION*

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan mencapai gelar Sarjana Hukum

LILLA KUSUMA INDRASWARI

NIM. 110710101174

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2018

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

TANGGAL,

**Oleh
Pembimbing,**

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S.
NIP. 195701221982031002

Pembantu Pembimbing,

ROSITA INDRAYATI, S.H., M.H.
NIP. 197805312005012001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul:

**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017
TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**

Oleh:

LILLA KUSUMA INDRASWARI
NIM. 110710101174

Pembimbing

Pembantu Pembimbing

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S.
NIP. 195701221982031002

ROSITA INDRAYATI, S.H., M.H.
NIP. 197805312005012001

**Mengesahkan,
Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Dekan,**

Dr. NURUL GHUFRON, S.H., M.H.
NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada:

Hari :

Tanggal :

Bulan :

Tahun :

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Pembimbing

Pembantu Pembimbing

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S.
NIP. 195701221982031002

ROSITA INDRAYATI, S.H., M.H.
NIP. 197805312005012001

Anggota Penguji :

Dr. JAYUS, S.H., M.Hum.
NIP. 195612061983031003

.....

IWAN RACHMAD SOETIJONO, S.H., M.H.
NIP. 197004101998021001

.....

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : LILLA KUSUMA INDRASWARI

NIM : 110710101174

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: **ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017 TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember,

Yang Menyatakan,

LILLA KUSUMA INDRASWARI
NIM. 110710101174

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **“ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37 P/HUM/2017 TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE”**

Penulisan skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan program studi ilmu hukum dan mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Totok Sudaryanto, S.H., M.S. selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu dan kesabaran untuk memberikan motivasi, bimbingan serta arahan dalam penulisan skripsi ini hingga mencapai hasil yang maksimal;
2. Ibu Rosita Indrayati, S.H., M.H. selaku Dosen Pembantu Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan serta memberikan motivasi dalam penulisan skripsi ini;
3. Bapak Dr. Jayus, S.H., M.Hum. selaku Ketua Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, saran, masukan dan ilmu yang sangat bermanfaat bagi penulis untuk perbaikan penulisan skripsi ini;
4. Bapak Iwan Rachmad Soetijono, S.H., M.H. selaku Sekretaris Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, masukan dan tambahan ilmu serta masukan yang sangat bermanfaat bagi penulis;
5. Bapak Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember;
6. Ibu Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.H., Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H. dan Bapak Dr. Aries Harianto, S.H., M.H. yang masing-masing selaku Wakil Dekan I, Wakil Dekan II dan Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
7. Para Dosen dan seluruh staf serta karyawan Fakultas Hukum yang telah memberikan ilmu dan membantu penulis dalam perkuliahan;

8. Kedua Orang tua yang selalu penulis sayangi, hormati dan banggakan. Drs. Bambang Kusbandi dan Ibu Lusi Indrawati, S.H. yang selalu mendoakan, memberikan kasih sayang, dukungan dan perjuangan yang tanpa henti selama ini kepada penulis;
9. Kepada Fachry Antar Saif, Cikra dan Fitri yang selama ini telah membantu serta memberikan doa dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar;
10. Teman-teman IMA-HTN FH UNEJ, dan seterusnya yang tidak bisa saya cantumkan satu persatu;
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang turut membantu dalam penyelesaian Skripsi ini.

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan balasan pahala yang baik dan berkah bagi kita semua dan mudah-mudahan skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Jember,

Penulis

RINGKASAN

Masyarakat kini semakin dimudahkan dengan kehadiran taksi berbasis online. Dengan telepon seluler di tangan, mereka bisa mendapatkan Uber, Grab, atau Go-Jek, angkutan roda dua yang juga berbasis aplikasi *online* tanpa mencegat di jalan. Inilah salah satu berkah teknologi digital, membuat cepat dan mudah berbagai urusan. Hal tersebut menjadi salah satu primadona bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan jarak pendek maupun jarak jauh. Selain harganya yang relatif murah, taksi *online* juga sangat mudah diakses. Konsumen hanya tinggal memesan angkutan lewat aplikasi, layanan siap mengantar kemana pun sesuai tujuan.

Pada tanggal 2 Mei 2017, bahwa Para Pemohon dengan surat permohonannya yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Agung pada tanggal 4 Mei 2017 dan diregister dengan Nomor 37 P/HUM/2017 telah mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dengan dalil-dalil yang pada pokoknya sebagai berikut: sehubungan dengan telah dikeluarkannya serta diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, peraturan mana telah mengganti dan mencabut serta menyatakan tidak berlaku peraturan yang dikeluarkan sebelumnya, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi adalah sebagai berikut : *Pertama*, Bagaimana implikasi hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi *online*. *Kedua*, Bagaimana bentuk keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia.

Tujuan dilakukannya analisis skripsi ini secara khusus adalah untuk mengetahui dan memahami implikasi hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi *online* dan untuk mengetahui dan memahami bentuk keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia.

Metode Penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Penelitian ini menggunakan berbagai bahan hukum seperti bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum untuk mendukung analisis yang dilakukan.

Adapun hasil pembahasan dan kesimpulan dari penulisan skripsi ini, yakni: *Pertama*, implikasi hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi online yaitu membuat biaya taksi *online* kembali murah, sementara pengemudi tidak lagi direpotkan aturan rumit untuk bisa beroperasi. *Kedua*, keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia yaitu dengan terbitkannya Permenhub No. PM 108 Tahun 2017. Selain tarif dan kuota, ketentuan ini juga mengatur argometer taksi, wilayah operasi, persyaratan minimal lima kendaraan, bukti kepemilikan

kendaraan bermotor (BPKB), domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB), sertifikat registrasi uji tipe (SRUT), serta peran aplikator. Semua pemangku kepentingan termasuk angkutan online dan konvensional dapat memahami dan mematuhi peraturan ini. Sebab, proses penyusunannya sudah mengakomodasi semua pihak, dengan mempertimbangkan UU 20 Tahun 2008 tentang UMKM dan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Saran dari penelitian ini yaitu pertama, pemerintah sebagai pemegang kewenangan mengatur melalui pengambilan kebijakan harus berhati hati dan berdiri di disemua pihak. Kedua, pemerintah harus mejamin keamanan dan kenyamanan pengguna moda transportasi dan mampu mengakomodir semua kebutuhan pelaku usaha yang menjunjung tinggi rasa keadilan baik transportasi *online* maupun transportasi konvensional.



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN SAMPUL DALAM	ii
MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERSYARATAN GELAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
HALAMAN PENETAPAN PANITIA PENGUJI	viii
HALAMAN PERNYATAAN	ix
HALAMAN UCAPAN TERIMAKASIH	x
RINGKASAN	xii
DAFTAR ISI	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.3.1 Tujuan Umum	4
1.3.2 Tujuan Khusus	4
1.4 Metode Penelitian.....	5
1.4.1 Tipe Penelitian	5
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	5
1.4.3 Sumber Bahan Hukum	6
1.4.3.1 Bahan Hukum Primer	6
1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder.....	7
1.4.4 Analisis Bahan Hukum	7
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	10

2.1 Mahkamah Agung.....	10
2.1.1 Pengertian Mahkamah Agung.....	10
2.1.2 Kewenangan Mahkamah Agung.....	10
2.1.3 Mahkamah Agung Menguji Peraturan Perundang-undangan di Bawah Undang- Undang.....	11
2.2 Transpostasi dan Transportasi <i>Online</i>	12
2.2.1 Pengertian Transportasi dan Transportasi <i>Online</i>	12
2.2.2 Angkutan Sewa Khusus.....	14
2.2.3 Macam-Macam Transportasi <i>Online</i>	14
2.3.....	T
ata Cara Menggunakan Tranportasi <i>Online</i>	17
BAB 3 PEMBAHASAN.....	22
3.1 Implikasi Hukum Dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/Hum/2017 Terhadap Keberadaan Transportasi <i>Online</i>	22
3.2 Bentuk Keadilan Terhadap Keberadaan Transportasi <i>Online</i> dan Transportasi Konvensional di Indonesia.....	32
BAB 4 PENUTUP.....	46
4.1 Kesimpulan.....	46
4.2 Saran.....	46
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017	

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Globalisasi dari sisi ekonomi merupakan suatu perubahan dunia yang bersifat mendasar atau struktural dan berlangsung secara berdampingan dengan laju kemajuan teknologi yang semakin pesat. Dalam era globalisasi dan digitalisasi peran transportasi dan komunikasi sangat penting dan tidak luput dari perkembangan teknologi yang menjadi suatu keniscayaan. Hal ini sudah terbukti dalam beberapa bidang usaha, antara lain transportasi dan komunikasi yang menjadi lebih mudah diakses, lebih efisien dan produktif, dan pada akhirnya menguntungkan masyarakat, baik dari perspektif pengguna maupun penyedia barang atau jasa.

Dengan kata lain, dalam era globalisasi dan digitalisasikan selalu terjadi dinamika di dalam dunia usaha yang juga menyesuaikan dengan perkembangan teknologi, yang telah menjadi kebutuhan masyarakat. Dari sudut pandang pelaku usaha, fenomena ini dapat dilihat sebagai suatu peluang sekaligus tantangan. Para pengusaha dituntut untuk selalu bisa berinovasi, berimprovisasi dan beradaptasi sehingga bisa memenuhi kebutuhan masyarakat yang terus berkembang dengan baik dan menjadi lebih baik lagi di masa depan.²

Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi atau pasar secara nasional atau regional. Dalam tingkat globalisasi dan digitalisasi yang optimal arus produk baik jasa atau barang dan faktor-faktor produksi dalam suatu negara dan lintas negara akan selancar lintas kota di suatu negara atau desa di dalam suatu kecamatan. Semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi secara nasional maupun regional disebabkan oleh banyak hal, diantaranya adalah komunikasi dan transportasi yang semakin canggih dan murah, lalu lintas devisa yang semakin bebas, ekonomi negara yang semakin terbuka dan metode produksi dalam suatu perusahaan yang semakin efisien hal ini dapat diakibatkan kemajuan teknologi.

Berkembangnya bisnis berbasis digital memberikan kemudahan terhadap masyarakat. Salah satunya dalam pemenuhan kebutuhan transportasi atau

² Lihat Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017

angkutan umum. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Di perkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah.³

Masyarakat kini semakin dimudahkan dengan kehadiran taksi berbasis online. Dengan telepon seluler di tangan, mereka bisa mendapatkan Uber, Grab, atau Go-Jek, angkutan roda dua yang juga berbasis aplikasi *online* tanpa mencegat di jalan. Inilah salah satu berkah teknologi digital, membuat cepat dan mudah berbagai urusan. Hal tersebut menjadi salah satu primadona bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan jarak pendek maupun jarak jauh. Selain harganya yang relatif murah, taksi *online* juga sangat mudah diakses. Konsumen hanya tinggal memesan angkutan lewat aplikasi, layanan siap mengantar kemana pun sesuai tujuan.⁴

Pengaruh negatif terhadap pengusaha konvensional dapat juga disebabkan oleh pengusaha yang berbasis teknologi kekinian semakin cepat menguasai khususnya pasar domestik sehingga dapat menyingkirkan pengusaha-pengusaha konvensional yang tertinggal sehingga daya saingnya rendah. Adapun dampak positifnya semua pengusaha akan bersaing secara sehat untuk berlomba-lomba memberikan pelayanan yang terbaik bagi konsumen atau masyarakat yang akhirnya pasar akan dapat menentukan keseimbangan permintaan dan penawaran dengan kondisi produk yang lebih baik dan harga yang semakin menguntungkan masyarakat.

Pertenggaran antara kelompok angkutan umum berbasis aplikasi online (yang secara umum dikenal sebagai “taksi *online*” atau “ojek *online*” atau secara

³ Bambang Susantoro & Danang Parikesit, “1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan,” *Majalah Transportasi Indonesia*, Vol. 1, Jakarta, 2004:89-95, hlm. 14

⁴ <https://ekbis.sindonews.com/read/1221547/34/pendapat-masyarakat-soal-layanan-taksi-online-1500305167> diakses pada tanggal 1/10/2017 pukul: 12.55 wib

formal didefinisikan dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu yang melayani angkutan sewa khusus yang dipesan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi untuk selanjutnya disebut sebagai “Angkutan Sewa Khusus”) versus kelompok angkutan umum konvensional memunculkan banyak pertanyaan. Sebenarnya, mana yang lebih menguntungkan bagi bangsa ini.

Pada tanggal 2 Mei 2017, bahwa Para Pemohon dengan surat permohonannya yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Agung pada tanggal 4 Mei 2017 dan diregister dengan Nomor 37 P/HUM/2017 telah mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dengan dalil-dalil yang pada pokoknya sebagai berikut: sehubungan dengan telah dikeluarkannya serta diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, peraturan mana telah mengganti dan mencabut serta menyatakan tidak berlaku peraturan yang dikeluarkan sebelumnya, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.⁵

Permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Karakter transportasi berbasis aplikasi adalah kombinasi karakter angkutan taksi dan angkutan sewa. Tarif transportasi ini dapat ditentukan berdasarkan jarak (meter atau kilometer) namun kendaraan yang digunakan adalah kendaraan berplat hitam atau kendaraan pribadi. Tarif dan rekrutmen serta penggunaan kendaraan pribadi memang menjadi isu sentral ketika polemik ini terjadi.⁶

⁵ Lihat Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017

⁶ Muhammad Faiz Aziz, *Polemik Peraturan Menteri Perhubungan Terkait Transportasi Berbasis Aplikasi*, Jurnal RechtsVinding, 2016, hlm. 2

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut di atas, terlihat adanya persoalan yuridis terhadap implikasi putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017, sehingga penulis bermaksud melakukan penelitian yang menitik - beratkan pada aspek yuridis normatif, dan hendak menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul: “**ANALISA PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 37 P/HUM/2017 TERHADAP KEBERADAAN TRANSPORTASI ONLINE**”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana implikasi hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi *online* ?
2. Bagaimana bentuk keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia ?

1.3 Tujuan Penelitian

Agar dalam penulisan ini dapat diperoleh sasaran yang dikehendaki, maka perlu ditetapkan suatu tujuan penelitian. Adapun tujuan penulisan yang ingin dicapai dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum yang ingin dicapai adalah:

1. Untuk memenuhi serta melengkapi salah satu pokok persyaratan akademis gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum, Universitas Jember.
2. Sebagai wadah untuk penerapan dan pengembangan ilmu pengetahuan penulis yang telah diperoleh selama mengikuti perkuliahan di Fakultas Hukum, Universitas Jember.
3. Untuk memberikan sumbangsih pemikiran dan wawasan dalam bidang hukum yang diharapkan dapat berguna bagi almamater, mahasiswa Fakultas Hukum dan masyarakat umum.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui dan memahami implikasi hukum putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi *online*.
2. Untuk mengetahui dan memahami keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia.

1.4 Metode Penelitian

Penelitian yang bersifat ilmiah harus menggunakan suatu metodologi agar dapat mencapai hasil yang objektif dan mempunyai nilai ilmiah. Ciri – ciri umum yang dimiliki suatu penulisan karya ilmiah adalah harus mengandung kebenaran yang dapat dipertanggungjawabkan. Penelitian skripsi ini menggunakan metode yang diharapkan dapat menemukan suatu kesimpulan dan gambaran yang jelas pada akhir pembahasan, dengan alur pemikiran secara berurutan. Adapun metode penelitian yang digunakan berupa tipe penelitian, pendekatan masalah, sumber bahan hukum dan analisa bahan hukum.

1.4.1 Tipe Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip – prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu-isu hukum yang dihadapi. Hal ini sesuai dengan karakter preskriptif ilmu hukum berbeda dengan penelitian yang dilakukan di dalam keilmuan yang bersifat deskriptif yang menguji kebenaran ada tidaknya suatu fakta yang disebabkan oleh suatu faktor tertentu, penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.⁷

Tipe penelitian yang dipergunakan dalam menyusun skripsi ini adalah tipe penelitian yuridis normatif (*legal researsech*) yaitu tipe penelitian yang digunakan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma dalam hukum positif yang berlaku, tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum hukum yang bersifat formil seperti undang-

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cetakan ke-11, Kencana, Jakarta, 2011, hlm. 35.

undang, peraturan-peraturan serta literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.⁸ Yang bertujuan untuk menganalisa suatu permasalahan yang menjadi pokok permasalahan yang mengacu pada penerapan – penerapan kaidah hukum atau norma hukum positif sehingga hasil pembahasan dan kesimpulan yang dicapai bersifat rasional dan obyektif.

1.4.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan Penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan, yaitu pendekatan undang - undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian skripsi ini ada 2, yang meliputi:

a. Pendekatan undang-undang (*statue approach*)

Pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.

b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan dan dookrin dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, asas-asas hukum yang relevan dengan isu-isu hukum yang dihadapi.⁹

Bagi penelitian untuk kegiatan akademis, peneliti perlu mencari *ratio legis* dan dasar ontologis lahirnya undang – undang tersebut. Dengan mempelajari *ratio legis* dan dasar ontologis suatu undang-undang, peneliti sebenarnya mampu mengungkap kandungan filosofis yang ada di belakang undang-undang itu. Memahami kandungan filosofis yang ada di belakang undang-undang itu, peneliti

⁸*Ibid.*, hlm. 93

⁹*Ibid.*, hlm. 93-95

tersebut akan dapat menyimpulkan mengenai ada tidaknya benturan filosofis antara undang-undang dengan isu yang dihadapi.¹⁰

1.4.3 Sumber Bahan Hukum

Setiap penelitian ilmiah mempunyai sumber-sumber sebagai bahan rujukan guna mendukung argumentasi peneliti. Berbeda dengan sumber-sumber rujukan yang ada pada penelitian di bidang ilmu lain, dalam penelitian hukum yang bersifat normatif tidak mengenal adanya data.¹¹ Sumber – sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber – sumber penelitian yang berupa bahan – bahan hukum primer, bahan-bahan hukum sekunder dan bahan – bahan non hukum.

a. Bahan Hukum Primer

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
2. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Mahkamah Agung

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.¹² Bahan hukum sekunder juga memiliki tingkatan yang didasarkan pada jenisnya. Hal tersebut dapat diketahui bahwa bahan hukum sekunder yang utama adalah buku teks karena buku teks berisi mengenai prinsip-prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan-pandangan klasik para sarjana yang mempunyai kualifikasi tinggi.¹³

Disamping buku teks, bahan hukum sekunder dapat berupa tulisan-tulisan baik tentang hukum dalam buku ataupun jurnal-jurnal. Tulisan-tulisan hukum

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 94

¹¹ *Ibid.*, hlm. 141

¹² *Ibid.*, hlm. 141

¹³ *Ibid.*, hlm. 142

tersebut berisi tentang perkembangan atau isu-isu aktual mengenai hukum bidang tertentu.¹⁴

1.4.4 Bahan Non Hukum

Selain kedua jenis bahan hukum tersebut di atas, untuk keperluan penelitian seorang peneliti dapat pula merujuk beberapa rujukan yang berasal dari bahan-bahan non-hukum. Menurut Peter Mahmud Marzuki,¹⁵ bahan-bahan non hukum dapat berupa buku-buku mengenai Ilmu Politik, Ekonomi, Sosiologi, Filsafat, Kebudayaan, atau pun laporan penelitian non-hukum dan jurnal-jurnal non-hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topik penelitian. Relevan atau tidaknya bahan-bahan non-hukum bergantung dari peneliti terhadap bahan-bahan itu.

1.4.5 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum adalah pengolahan bahan hukum yang diperoleh baik dari penelitian pustaka maupun penelitian lapangan. Dari hasil bahan hukum penelitian pustaka maupun lapangan ini dilakukan pembahasan secara deskriptif analisis. Deskriptif adalah pemaparan hasil penelitian dengan tujuan agar diperoleh suatu gambaran yang menyeluruh namun tetap sistematis terutama mengenai fakta yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diajukan dalam usulan penelitian ini. Penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lain dalam masyarakat.¹⁶

Analisis artinya gambaran yang diperoleh tersebut dilakukan analisis dengan cermat sehingga dapat diketahui tentang tujuan dari penelitian ini sendiri yaitu membuktikan permasalahan sebagai mana telah dirumuskan dalam perumusan masalah yang ada pada latar belakang usulan penelitian ini. Metode analisis data yang dilakukan penulis adalah dilakukan secara analisis kualitatif dan komprehensif, yaitu dengan :

¹⁴*Ibid.*, hlm. 143

¹⁵*Ibid.*

¹⁶*Ibid.*, hlm. 25

- a. Mengumpulkan bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang relevan dengan permasalahan
- b. Melakukan pemilahan terhadap bahan-bahan hukum relevan tersebut.
- c. Mengolah dan menginterpretasikan data guna mendapatkan kesimpulan dari permasalahan.

Memaparkan kesimpulan, yang dalam hal ini adalah kesimpulan kualitatif, yaitu kesimpulan yang dituangkan dalam bentuk pernyataan dan tulisan. Analisis kualitatif dalam pokoknya menganalisis dan mengolah data yang telah dikumpulkan hingga menjadi data yang teratur, sistematis, terstruktur, dan memiliki makna. Komprehensif artinya, analisa dilakukan secara mendalam dan dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian. Analisis bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik deskriptif, mendeskripsikan bahan – bahan dengan cara mengkonstruksikan hukum dan argumentasi, yang selanjutnya dilakukan penilaian berdasarkan pada alasan – alasan yang bersifat penalaran hukum, yakni dengan mengemukakan doktrin dan asas-asas yang ada terkait dengan permasalahan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Mahkamah Agung

2.1.1 Pengertian Mahkamah Agung

Pasal 24 Ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menentukan, kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang ada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 telah menentukan bahwa kekuasaan kehakiman dilakukan oleh Mahkamah Agung beserta badan-badan peradilan di bawahnya dan Mahkamah Konstitusi. Mahkamah Agung merupakan puncak tertinggi dari badan-badan peradilan di bawahnya namun, Mahkamah Agung tidak membawahi atau berkedudukan di atas Mahkamah Konstitusi, sebaliknya Mahkamah Konstitusi juga tidak membawahi atau berkedudukan di atas Mahkamah Agung. Artinya kedudukan Mahkamah Konstitusi sejajar dengan Mahkamah Agung, yaitu sama-sama sebagai pelaku kekuasaan kehakiman dalam sistem kekuasaan di Negara Republik Indonesia.¹⁷

2.1.2 Kewenangan Mahkamah Agung

Menurut Pasal 24A Ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Mahkamah Agung memiliki kewenangan untuk mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang, dan wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang. Di samping itu, Mahkamah Agung memberi pertimbangan dalam hal pemberian grasi dan rehabilitasi oleh Presiden, serta mengajukan tiga orang sebagai hakim konstitusi pada Mahkamah Konstitusi (Pasal 14 Ayat (1) jo Pasal 24C Ayat (3) Perubahan UUD 1945).

¹⁷ Ikhsan Rosyada Parluhutan Daulay, *Mahkamah Konstitusi : Memahami Keberadaannya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia*, PT.Rineka Cipta, Jakarta, 2006, hlm. 44

Selain kekuasaan yang diatur oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa Mahkamah Agung mempunyai tugas dan wewenang untuk:

1. memutus sengketa tentang kewenangan mengadili antarbadan peradilan di bahwanya;
2. mengadakan peninjauan kembali putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap;
3. melakukan pengawasan tertinggi terhadap penyelenggaraan peradilan di semua lingkungan pengadilan di bahwanya;
4. memutus pada tingkat pertama dan terakhir terhadap semua sengketa yang timbul karena perampasan kapal asing dan muatannya oleh kapal perang Republik Indonesia;
5. memberi pertimbangan hukum kepada lembaga negara lain;
6. melakukan pengawasan terhadap penasihat hukum dan notaris; dan
7. memberi petunjuk dan meminta keterangan kepada semua pengadilan yang berada di bawahnya.¹⁸

2.1.3 Mahkamah Agung Menguji Peraturan Perundang-undangan di Bawah Undang-Undang

Mahkamah Agung Republik Indonesia berwenang untuk menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang. Hak Uji, baik formil maupun materil, diakui keberadaannya dalam sistem hukum Indonesia. Sebagaimana terdapat dalam Konstitusi, berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 disebutkan bahwa:

“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan Badan Peradilan yang berada di bawahnya dalam Lingkungan Peradilan Umum, Lingkungan Peradilan Agama, Lingkungan Peradilan Militer, Lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 17-18

Selanjutnya ketentuan Pasal 24 A ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menetapkan dengan tegas mengenai kewenangan dari Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk melakukan uji materiil terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari undang-undang. Adapun isi ketentuan Pasal 24 A ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut secara lengkap dapat dikutip sebagai berikut:

“Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang”.

Hak uji materiil adalah hak Mahkamah Agung untuk menilai materi muatan peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang terhadap perundang-undangan tingkat lebih tinggi. Kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang tersebut diatur lebih lanjut dalam Pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, yang mana menentukan sebagai berikut:

“(2) Mahkamah Agung berwenang:

- b. Menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang- undang terhadap undang-undang”;

2.2 Transportasi dan Transportasi Online

2.2.1 Pengertian Transportasi dan Transportasi Online

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, di mana *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 lainnya. Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan

mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.¹⁹

Transportasi semakin berkembang mengikuti perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Namun di dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, salah satunya adalah taksi. Taksi merupakan jenis kendaraan yang disewa dengan sopir, yang digunakan oleh penumpang tunggal atau sekelompok kecil penumpang. Perkembangan transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi.

Sedangkan Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi/terhubung ke jaringan Internet. Sehingga apabila komputer kita *online* maka dapat mengakses internet/*browsing*, mencari informasi-informasi di internet. *Online* merupakan kebalikan dari *offline*. Kata online itu berasal dari kata on dan line, on artinya hidup, line artinya saluran. Dahulu, pengguna jasa transportasi memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring (*online*).

Jadi, transportasi online merupakan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin, yang diberikan dengan menggunakan jaringan internet (teknologi) yang melalui sebuah aplikasi di *smartphone*, cukup dengan mengunduh aplikasinya dari Google *Play Store*, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut.

Seiring dengan semakin berkembangnya *smartphone* (telepon pintar) yang memiliki fitur teknologi aplikasi untuk menghubungkan pengguna *smartphone* ke internet, mendorong perkembangan teknologi aplikasi hingga akhirnya saat ini dimanfaatkan sebagai media bisnis. Teknologi aplikasi merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah di antara pembeli dan penjual jasa. Wilayah itulah yang dikembangkan para

¹⁹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2003, hlm. 13

pelaku usaha untuk berbisnis dengan menciptakan teknologi aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan antara masyarakat pengguna dan pelaku usaha. Perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebelumnya diatur dalam Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/PHB/2015 tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia.²⁰

2.2.2 Angkutan sewa khusus

Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi *online* merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu.

Berdasarkan Pasal 1 angka 17 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, bahwa:

“Angkutan kendaraan dengan tujuan tertentu adalah angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan menggunakan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum untuk keperluan selain pelayanan taksi, pariwisata, dan kawaasan tertentu antara lain angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa khusus.”

2.2.3 Macam-Macam Transportasi Online

Berbagai moda transportasi berbasis aplikasi terus menjamur di Indonesia dan semakin diminati masyarakat, terutama di kota-kota besar. Persaingan berebut pasar transportasi berbasis aplikasi pun mulai terasa di bisnis yang mengandalkan kemudahan dan kepraktisan ini. Berikut ini adalah sejumlah layanan transportasi via aplikasi yang tengah berkembang di Indonesia:²¹

²⁰ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Sinar Grafika, 2016, hlm. 4

²¹ <https://economy.okezone.com/read/2015/09/23/320/1219859/10-jasa-transportasi-online-di-indonesia-dari-go-jek-hingga-uber> diakses pada tanggal 8/10/2017 pukul: 15.10 wib

1. Go-Jek

Perusahaan ojek *online* bernama PT Go-Jek Indonesia ini sudah didirikan sejak 2010 di Jakarta. Saat ini, CEO dijabat oleh Nadiem Makarim, pemuda Indonesia jebolan Harvard Business School, Universitas Harvard, Amerika Serikat. Go-Jek menawarkan layanan transportasi ojek, kirim makanan dan, atau kurir dengan tarif berbasis kilometer yang terjangkau. Sejauh ini perusahaan lokal ini memiliki 10.000 mitra pengendara ojek. Semua pengendara itu tersebar di Jabodetabek, Bandung, Surabaya, Bali dan Makassar.

2. Grabbike

Layanan ojek *online* ini diluncurkan di Jakarta pada Mei 2015. GrabBike merupakan layanan ojek *online* yang disediakan oleh GrabTaxi, perusahaan layanan transportasi pemesanan taksi berbasis aplikasi asal negeri Jiran Malaysia. Secara operasi, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi. GrabBike menerapkan bagi hasil keuntungan 90% untuk pengendara ojek dan 10% untuk GrabBike. Aplikasi GrabBike bisa diunduh di pusat aplikasi Play Store, iOS dan Windows.

3. Grabtaxi

Layanan pesan taksi asal Malaysia ini mulai masuk ke Indonesia sejak Juni 2014. Dalam operasinya, GrabTaxi menggandeng beberapa mitra sopir dan perusahaan taksi yang sudah beroperasi di Jakarta dan sekitarnya. GrabTaxi, saat ini sudah hadir di enam negara di Asia Tenggara yaitu Malaysia (9 kota), Singapura, Thailand (4), Vietnam (2), Indonesia (3) dan Filipina (4). Untuk di Indonesia, GrabTaxi telah hadir di Jakarta, Padang dan Surabaya. Aplikasi GrabBike bisa diunduh di pusat aplikasi Play Store, iOS dan Windows.

4. Uber

Layanan solusi transportasi ini berdiri sejak 2009, dan berpusat San Francisco, Amerika Serikat. Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi taksi melalui aplikasi. Tujuannya membuat penumpang lebih mudah mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang. Sejak

dihadirkan 2009 hingga saat ini, Uber hadir di ratusan kota pada 59 negara di dunia. Untuk di Indonesia, Uber telah hadir di Jakarta, Bandung dan Bali.

5. Bajaj App

Merupakan aplikasi layanan transportasi baru yang hadir di Jakarta. Bajaj App lahir berkat inisiasi dari Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta. Bajaj App menawarkan konsep sama dengan layanan pemesanan angkutan transportasi *online* lainnya. Calon penumpang bisa memesan bajaj biru berbahan bakar gas (BBG) melalui aplikasi tersebut.

6. Transjek

Transjek menyebut diri sebagai "taksi motor ber-argometer dan kurir pribadi Anda". Transjek yang dibangun Riyandri Tjahjadi dan Nusa Ramadhan sejak September 2012, menetapkan tarif Rp 4.000 untuk kilometer pertama kemudian Rp3.000 untuk tiap kilometer selanjutnya.

7. Wheel Line

Didirikan oleh Chris Wibawa, Whell Line berbeda dengan beberapa layanan transportasi sejenis, dimana Wheel Line menetapkan harga sesuai zona wilayah. Dengan kantor pusat di Jakarta Barat, maka radius tiga kilometer dari lokasi tersebut dianggap sebagai zona satu, kemudian tiga kilometer selanjutnya sebagai zona dua. Begitupun seterusnya.

8. Bangjek

Jasa ojek ini didirikan oleh Andri Harsil. Tarif yang diterapkan sebesar Rp4.000 untuk kilometer pertama dengan tarif Rp3,4 per meter selanjutnya. Selain menyediakan wifi gratis, pelanggan juga disediakan plastik pelindung rambut, kotak penyimpanan dan jas hujan.

9. Ojek Syar'i

Didirikan oleh dua mahasiswa asal Surabaya Evilita Adriani dan Reza Zamir, ojek syar'i merupakan layanan ojek berbasis aplikasi di ponsel pintar Android. Ojek Syar'i merupakan layanan ojek yang dikendarai perempuan dan konsumennya adalah perempuan muslim. Ojek Syar'i menargetkan celah pasar yang tidak disasar oleh Go-jek selaku pemimpin pasar pemesanan ojek berbasis aplikasi.

10. Blue-Jek

Aplikasi ini resmi diluncurkan di Jakarta pada 17 September 2015 oleh Michael Manuhutu dan Garrett Kartono. Nama Blue-jek sendiri berasal dari kata 'blusukan' dan "ojek". Menurut Garret Kartono, saat ini Blu-Jek sudah memiliki 1.000 pengendara. Blu-Jek menyodorkan 4 layanan yang bisa diakses melalui *call center*, juga melalui aplikasi *smartphone* baik di Android maupun iOS. Layanan tersebut yaitu Blu-Rider, Blu-Pick, Blu-Shop dan Blu-Menu.

2.3 Tata Cara Menggunakan Transportasi *Online*

Kecanggihan teknologi saat ini semakin memudahkan manusia untuk dapat mengakses berbagai keperluan termasuk juga soal transportasi, saat ini dunia sedang ramai dengan transportasi *online* transportasi *online* sangat mudah untuk di akses, hanya dengan menggunakan *smartphone* dapat memesan taksi atau ojek secara *online*, hanya menunggu beberapa saat maka ojek atau taksi akan segera mengampiri.

Di Indonesia ada beberapa jenis transportasi *online* yang bisa di coba, aplikasi tersebut sudah banyak di manfaatkan untuk keperluan transportasi, selain aman, bisa lebih cepat mendapatkan ojek atau taksi bahkan jika sedang berada di dalam perumahan, tidak perlu pergi keluar untuk mencari taksi atau ojek. Hanya dengan menggunakan gadget dan mengunduh aplikasinya dari Google *Play Store*, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai.

Jasa transportasi berbasis aplikasi online ini memiliki 3 bagian penting yaitu:

1. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

Menurut pasal 1 Ayat 6 Undang- Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemamfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.²² Penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi online

²² Republik Indonesia, Pasal 1 ayat (6) Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik,

selaku penyelenggara sistem elektronik memiliki tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 15 Undang- Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yang berbunyi: Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi *online* merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung *driver* kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi *online*, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan pernhubung antara supply and demand (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, *driver*, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online.²³

1. Setiap penyelenggara sistem elektronik secara andal dan aman serta bertanggung jawab terhadap beroperasinya sistem elektronik sebagaimana mestinya.
2. Penyelenggara sistem elektronik bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan sistem elektroniknya.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak berlaku dalam hal dapat dibuktikan terjadinya keadaan memaksa, kesalahan, dan/atau kelalaian pihak pengguna sistem elektronik.

Memperhatikan uraian sebagaimana tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi *online* bertanggung jawab terhadap kesalahan yang diakibatkan oleh perusahaan sehingga merugikan pengguna jasa. Selain itu penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini harus mematuhi persyaratan minimum dalam mengelola usahanya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 16 Undang- Undang Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, yakni:²⁴

- 1) Sepanjang tidak ditentukan lain oleh undang - undang tersendiri, setiap penyelenggara sistem elektronik wajib mengoperasikan sistem elektronik yang memiliki persyaratan minimum sebagai berikut:
 - a. dapat menampilkan kembali informasi elektronik dan/atau dokumen elektronik secara utuh sesuai dengan masa retensi yang ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan;

²³ *Ibid.*, Pasal 15.

²⁴ *Ibid.*, Pasal 16.

- b. dapat melindungi ketersediaan, keutuhan, keotentikan, kerahasiaan dan keteraksesan informasi elektronik dan penyelenggara sistem elektronik tersebut;
 - c. dapat beroperasi sesuai dengan prosedur atau petunjuk yang ditemukan dalam penyelenggaraan sistem elektronik tersebut;
 - d. dilengkapi dengan prosedur atau petunjuk yang diumumkan dengan bahasa, atau simbol yang dapat dipahami oleh pihak yang bersangkutan dengan penyelenggara sistem elektronik tersebut; dan
 - e. memiliki mekanisme yang berkelanjutan untuk menjaga kejelasan, dan kebertanggungjawaban prosedur atau petunjuk
- 2) Ketentuan lebih lanjut tentang penyelenggara sistem elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini adalah penghubung antara *driver* dengan pengguna jasa melalui telepon pintar yang telah memiliki aplikasi jasa transportasi tersebut. Perusahaan penyedia aplikasi juga diwajibkan memberi akses monitoring pelayanan, data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data seluruh kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri.

2. Pengendara (*driver*)

Kedudukan pengendara (*driver*) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan.

Driver memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi online untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor handphone dan foto pengguna layanan). Setelah *driver* mendapatkan semua data-data pengguna jasa dalam aplikasi yang dapat dilihat dari telepon pintar si *driver*, maka pengendara akan menuju tempat dimana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.²⁵

²⁵ http://infonitas.com/komuter_/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp-93-triliun/35781 diakses pada tanggal 07/11/2017 pukul 16.00 wib

Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banyak instansi dan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*), maka untuk itu diperlukan suatu kordinasi seluruh stakeholder, sehingga penanganannya dapat dilaksanakan secara terpadu, efektif, efisien dan tepat sasaran, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 203 ayat (1), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

“Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan”.

Pasal 204 ayat (1) yang berbunyi

“Perusahaan transportasi umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan.”

Pasal 138 ayat (1) yang berbunyi

“Transportasi umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau”.

Pasal 141 ayat (1) yang berbunyi

“Perusahaan transportasi umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi : keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan”.

Pasal-pasal tersebut diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatas dimaksudkan untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja serta penerapan tata kelola keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, harus dipatuhi *driver* untuk menjamin keselamatan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online* tersebut dimulai dari saat menjemput pengguna layanan sampai pada saat mengantarkan pengguna jasa tersebut sampai tujuan.

3. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen)

Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online ini harus mengunduh dan menginstal lebih dahulu aplikasi jasa transportasi didalam telepon pintar yang dimilikinya yang tentunya sudah terhubung dengan jaringan internet serta melakukan pendaftaran layanan berupa mengisi data diri yang

nantinya akan diterima dan diproses oleh *server* perusahaan jasa transportasi online tersebut.²⁶



²⁶ *Ibid.*

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

1. Implikasi hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap keberadaan transportasi online yaitu membuat biaya taksi *online* kembali murah, sementara pengemudi tidak lagi direpotkan aturan rumit untuk bisa beroperasi.
2. Keadilan bagi transportasi *online* dan transportasi konvensional di Indonesia yaitu dengan terbitkannya Permenhub No. PM 108 Tahun 2017. Selain tarif dan kuota, ketentuan ini juga mengatur argometer taksi, wilayah operasi, persyaratan minimal lima kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor (BPKB), domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB), sertifikat registrasi uji tipe (SRUT), serta peran aplikator. Semua pemangku kepentingan termasuk angkutan online dan konvensional dapat memahami dan mematuhi peraturan ini. Sebab, proses penyusunannya sudah mengakomodasi semua pihak, dengan mempertimbangkan UU 20 Tahun 2008 tentang UMKM dan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

4.2 Saran

1. Pemerintah sebagai pemegang kewenangan mengatur melalui pengambilan kebijakan harus berhati-hati dan berdiri di semua pihak
2. Pemerintah harus menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna moda transportasi dan mampu mengakomodir semua kebutuhan pelaku usaha yang menjunjung tinggi rasa keadilan baik transportasi *online* maupun transportasi konvensional.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Aziz, Muhammad Faiz, 2016. *Polemik Peraturan Menteri Perhubungan Terkait Transportasi Berbasis Aplikasi*, Jurnal RechtsVinding.
- Gie The Liang, 1987, *Pengantar Filsafat Ilmu*, Yogyakarta, Yayasan Studi Ilmu dan Teknologi
- Huijbers Theo, 1995, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta, Kenesius,
- Kaelan, 2007, *Pendidikan Kewarganegaraan untuk Perguruan Tinggi*, Yogyakarta: Paradigma,
- Kamaluddin Rustian, 2003, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Mahmud Marzuki Peter, 2011, *Penelitian Hukum*, cetakan ke-11, Kencana, Jakarta.
- Muchsin, 2004, *Kekuasaan Kehakiman yang Merdeka & Kebijakan Asasi*, Jakarta, STIH"IBLAM".
- Pribadiono Agus, *Transportasi Online Vs Transportasi Tradisional Non-Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara On Line*. Lex Jurnalica, Volume 13 Nomor 2, Agustus 2016, Fakultas Hukum Universitas Esa Unggul
- Poespowardojo Soerjanto, 1989, *Filsafat Pancasila, Jakarta, Lembaga Kajian Strategi dan Pembangunan*, Gramedia
- Rasjidi Lili, 2007, *Pengantar Filsafat Hukum*, Bandung, Mondar Maju.
- Rosyada Parluhutan Daulay Ikhsan, 2006, *Mahkamah Konstitusi : Memahami Keberadaannya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia*, PT.Rineka Cipta, Jakarta.
- Santoso Agus, 2012, *Hukum, Moral & Keadilan*, Cetakan Pertama, Jakarta, Prenadamedia Group.
- Sholehudin Umar, 2011, *Hukum dan Keadilan Masyarakat*, Cetakan Pertama, Malang, Setara Press.

Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, 2004, “1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan,” *Majalah Transportasi Indonesia*, Vol. 1, Jakarta.

Suwiryo Broto, 2016, *Hukum Ketenagakerjaan*, Surabaya, Laksbang Pressindo.

Wijaya Andika, 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Sinar Grafika.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
5. Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Mahkamah Agung

INTERNET

<https://ekbis.sindonews.com/read/1221547/34/pendapat-masyarakat-soal-layanan-taksi-online-1500305167>

<https://nasional.sindonews.com/read/1233041/13/permenhub-262017-kalah-diuji-materi-fakta-bertentangan-secara-hukum-1503464018> diakses pada tanggal 1/9/2017

<https://economy.okezone.com/read/2015/09/23/320/1219859/10-jasa-transportasi-online-di-indonesia-dari-go-jek-hingga-uber>

<http://ponselterupdate.com/cara-menggunakan-aplikasi-ojek-online-go-jek-uber/>

<http://infonitas.com/komuter/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp-93triliun/35781>

<http://ponselterupdate.com/cara-menggunakan-aplikasi-ojek-online-go-jek-uber/>

<https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-3678162/pro-kontra-taksi-online-pengamat--kuncinya-keadilan>

<http://www.beritasatu.com/blog/tajuk/4637-asas-keadilan-di-bisnis-transportasi.html>

<http://news.metrotvnews.com/read/2017/10/22/776747/transportasi-konvensional-minta-keadilan-dari-peraturan>

<https://nasional.tempo.co/read/1030246/permenhub-1082017-akomodir-keberadaan-taksi-online>

<http://setkab.go.id/berlaku-per-1-november-kementerian-perhubungan-terbitkan-payung-hukum-angkutan-online/>

<http://news.liputan6.com/read/3149442/kemenhub-resmi-mengeluarkan-permenhub-nomor-108-tahun-2017>

PUTUSAN

Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017