



**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATASAN
TRANSPORTASI *ONLINE***

***THE EFFORTS OF LOCAL GOVERNMENT IN LIMITING
ONLINE TRANSPORTATION***

SKRIPSI

Oleh :

TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**



**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATASAN
TRANSPORTASI *ONLINE***

***THE EFFORTS OF LOCAL GOVERNMENT IN LIMITING
ONLINE TRANSPORTATION***

SKRIPSI

Oleh :
TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**



**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATASAN
TRANSPORTASI *ONLINE***

***THE EFFORTS OF LOCAL GOVERNMENT IN LIMITING
ONLINE TRANSPORTATION***

SKRIPSI

Oleh :

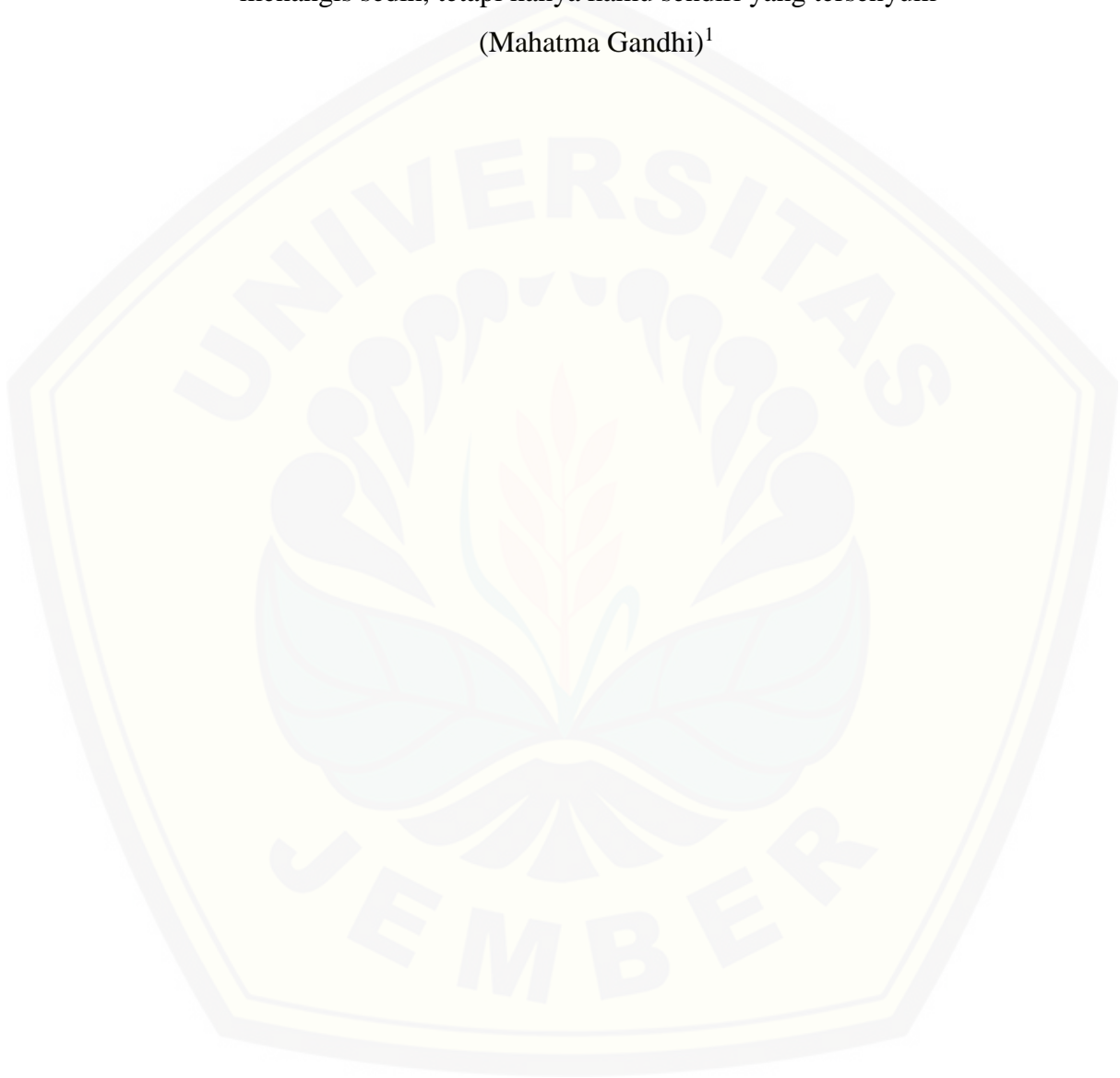
TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**

MOTTO

“...jadilah kamu manusia yang pada kelahiranmu semua orang tertawa bahagia, tetapi hanya kamu sendiri yang menangis dan pada kematianmu semua orang menangis sedih, tetapi hanya kamu sendiri yang tersenyum”

(Mahatma Gandhi)¹



¹ Mahatma Gandhi dalam bukunya yang berjudul *The Story of My Experiments With Truth*, Beacon Press, 01 November 1993

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, Penulis mempersembahkan penelitian hukum dalam bentuk skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Nuryadi dan Ibu Sri Endang Murniati yang senantiasa memberikan dukungan, doa serta mencurahkan segenap jiwa dan raga untuk memprioritaskan pendidikan anaknya sampai detik ini dengan penuh kasih sayang;
2. Guru-guru penulis sejak Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), sampai dengan Sekolah Menengah Atas (SMA), serta Bapak/Ibu Dosen Pengajar di Tingkat Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Jember, yang telah memberikan ilmu, pengalaman dan telah mendidik serta membimbing penulis dengan penuh kesabaran untuk mendorong penulis menjadi lebih baik hingga saat ini;
3. Almamater tercinta Universitas Jember, yang penulis banggakan.

SKRIPSI

**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBatasan
TRANSPORTASI *ONLINE***

***THE EFFORTS OF LOCAL GOVERNMENT IN LIMITING
ONLINE TRANSPORTATION***

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum dalam Program Studi Ilmu Hukum
pada Fakultas Hukum Universitas Jember

Oleh :

TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

**UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**

**SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI
TANGGAL**

Oleh :

Dosen Pembimbing Utama,

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S

NIP. 195701221982031002

Dosen Pembimbing Anggota,

ROSITA INDRAYATI, S.H., M.H.

NIP: 197805312005012001

Mengetahui,

**Ketua Bagian Hukum Tata Negara
Fakultas Hukum Universitas Jember**

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S

NIP. 195701221982031002

PENGESAHAN

**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATAKAN
TRANSPORTASI *ONLINE***

***THE EFFORTS OF LOCAL GOVERNMENT IN LIMITING
ONLINE TRANSPORTATION***

Oleh:

TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

Dosen Pembimbing Utama,

Dosen Pembimbing Anggota,

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

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

Mengesahkan :
Kementrian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Dekan,

Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H.
NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada :

Hari : ...

Tanggal : ...

Bulan : ...

Tahun : 2018

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua Dosen Penguji,

Sekretaris Dosen Penguji,

EDDY MULYONO, S.H., M.Hum.

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

NIP. 196802191992011001

NIP. 197004101998021001

Dosen Anggota Penguji :

TOTOK SUDARYANTO, S.H., M.S

NIP. 195701221982031002

ROSITA INDRAYATI, S.H., M.H.

NIP: 197805312005012001

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : TEDDY BRAMANTYA
NIM : 150710101286
Fakultas : Hukum
Program Studi/Jurusan : Ilmu Hukum

Menerangkan dengan sebenarnya, bahwa Skripsi dengan judul “**UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATAAN TRANSPORTASI ONLINE**”, adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali dalam hal pengutipan substansi disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan instansi 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 sebenar-benarnya tanpa ada paksaan dan tekanan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika pernyataan ini tidak benar.

Jember,

Yang menyatakan,

TEDDY BRAMANTYA
NIM. 150710101286

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulisan skripsi ini yang berjudul **“UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATAHAN TRANSPORTASI *ONLINE*”** dapat terselesaikan dengan baik, dengan hasil kerja keras, ketekunan dan ketelitian, serta dorongan semangat dan bantuan dari semua pihak baik secara materiil maupun secara moril.

Penulis menyadari bahwa banyak hambatan, tantangan dan kesulitan dalam menyelesaikan skripsi ini. Tanpa bimbingan dorongan dan bantuan dari berbagai pihak, penulis tidak dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang tidak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember; Ibu Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.H., Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember; Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H., Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember; serta Bapak Dr. Aries Harianto, S.H., M.H., Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Bapak Totok Sudaryanto, S.H., M.S., sebagai Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberi nasehat, motivasi dan arahan dalam penyusunan skripsi ini, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu;
3. Ibu Rosita Indrayati, S.H., M.H., sebagai Dosen Pembimbing Anggota yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberi nasehat, motivasi dan arahan dalam penyusunan skripsi ini, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu;
4. Bapak Eddy Mulyono, S.H., M.Hum., sebagai Ketua Penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan memberikan

evaluasi dalam skripsi penulis, sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;

5. Bapak Iwan Rachmad Soetijono, S.H., M.H, sebagai Sekertaris Penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan memberikan evaluasi dalam skripsi penulis, sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih baik;
6. Ibu Dr. Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum., sebagai Dosen Pembimbing Akademik yang senantiasa memberikan bimbingannya selama penulis melaksanakan studi di Fakultas Hukum Universitas Jember;
7. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan banyak bekal ilmu pengetahuan, pengalaman, nasehat dan motivasi selama penulis mengikuti perkuliahan yang sangat berharga bagi penulis;
8. Untuk Ayah dan Ibu, terimakasih atas doa dan dukungan yang diberikan kepada penulis dari awal masuk perkuliahan hingga sekarang, baik materil maupun imateril, hingga penulis bisa berada pada titik ini;
9. Untuk Mas Reynaldo Stefa Iglesias, S.H., terimakasih telah membantu penulis dalam hal apapun, baik diskusi permasalahan perkuliahan, mendengar keluh kesah sejak awal perkuliahan hingga saat ini, dan selalu memberikan semangat dan dukungan dalam hal apapun;
10. Untuk “#2019wisudabareng”, Dwi Hartanthi Utami, sahabat sejak SMA hingga saat ini, terimakasih banyak untuk selalu berbagi semangat, canda tawa, air mata dan berbagai keluh kesah kehidupan hingga dapat saling memahami apa yang dirasakan dan dibutuhkan satu sama lain. Dan untuk Nabilla Azilia Patty, terimakasih untuk selalu menemani dan memberi semangat penulis dalam hal apapun;
11. Untuk Lovika Augusta, Mona Nova Julia, Hudzaifa Rochmatil Husniah, Jeremias Andrew Desembrico dan Mohamad Yafi’ Juniarsyah, terimakasih sudah menjadi rekan berbagi pengetahuan dan pengalaman semasa di bangku perkuliahan;

12. Untuk Barkah Nurhakiki, Rizky Andre Anasta dan Putri Ayu Saraswati, terimakasih sudah selalu mendukung dan memberi masukan dalam perjalanan karir penulis sedari awal saling kenal hingga saat ini;
13. Untuk Haris Dwi Armyanto, Seno Dwi Pratama Putra dan Gerry Bramantha, terimakasih sudah menajdi teman seperantuan di Kos Nias Putra I/2 dan saling berbagi keluh kesah serta canda tawa bersama;
14. Untuk Paskalis Try Prasetyo, Indra Bayu Selakso, Rizki Agus Parijono dan Filipus Adimas Dwi Cahyo, sahabat “173cm” penulis dalam Raka-Raki Jawa Timur 2018 yang tidak pernah lelah untuk memberikan doa dan dukungan kepada penulis serta saling berbagi cerita suka maupun duka;
15. Serta semua pihak yang telah membantu dan berjasa dalam penyelesaian skripsi ini, yang penulis hormati dan banggakan.

Diatas segala ucapan syukur dan tiada balas jasa yang dapat penulis berikan, kecuali harapan semoga kebaikannya mendapat balasan dari Allah SWT Yang Maha Pengasih dan Maha Pemurah, serta penulis mengharapkan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan masyarakat. Amin.

Jember, ...

Penulis

RINGKASAN

Indonesia merupakan negara kesatuan yang disebut dengan *eenheidstaat*, yaitu negara merdeka dan berdaulat yang pemerintahannya diatur oleh pemerintah pusat. Dalam hal pembagian kekuasaan terhadap daerahnya digunakanlah suatu asas yang dinamakan asas otonomi yang diatur dalam Pasal 18 ayat (2) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Penggunaan transportasi *online* oleh masyarakat Indonesia dapat diduga karena kekecewaan yang muncul akibat dari lemahnya fasilitas transportasi massal konvensional yang ada. Perlu diketahui, terdapat persoalan yang tidak bisa lepas dari transportasi massal konvensional, antara lain tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa pengguna harus transfer atau oper, penumpang yang berlebih saat jam sibuk, kondisi internal dan eksternal yang buruk, serta cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan. Sayangnya masih ada beberapa pihak yang tidak menyetujui dengan kemunculan transportasi *online* hingga saat ini. Hal itu terlihat pada beberapa aksi demo dan ancaman yang dilakukan oleh para penyedia dan pengemudi jasa transportasi konvensional kepada pemilik dan penyedia jasa transportasi *online*. Selain itu, Kepala Daerah di beberapa wilayah di Indonesia juga turut mengeluarkan Surat Edaran terkait dengan larangan beroperasinya transportasi *online* ini. Pelarangan tersebut tentunya membuat para pengemudi transportasi *online* kehilangan mata pencahariannya untuk dapat memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya sebagai akibat tidak dapat melakukan pekerjaannya. Penulis dalam penelitian hukum ini akan membahas apakah pemerintah daerah memiliki kewenangan melakukan pembatasan beroperasinya transportasi *online* di daerah dan Apakah pembatasan beroperasinya transportasi *online* oleh pemerintah daerah melanggar hak konstitusional warga negara.

Tujuan penelitian ini terdiri dari tujuan umum dan tujuan khusus. Secara umum penelitian ini bertujuan untuk melatih diri penulis dalam menerapkan ilmu pengetahuan hukum yang telah diperoleh, memenuhi dan melengkapi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna mencapai gelar Sarjana Hukum sesuai dengan ketentuan kurikulum Fakultas Hukum Universitas Jember. Secara khusus bertujuan untuk mengetahui kewenangan pemerintah daerah dalam melakukan pembatasan beroperasinya transportasi *online*, mengetahui dan mengetahui pelanggaran hak konstitusional warga Negara oleh pemerintah daerah atas pembatasan beroperasinya transportasi *online*.

Tipe penelitian skripsi ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian ini menggunakan beberapa metode penelitian untuk mengkaji isu hukum yang akan dibahas, yakni terkait pendekatan yang digunakan, bahan hukum yang dijadikan acuan, serta bagaimana cara mengolah bahan hukum untuk kemudian memaparkan hasil penelitian. Pendekatan dalam penelitian skripsi ini adalah

pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan hukum meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum. Analisis bahan hukum dilakukan secara preskriptif normatif.

Dengan kesimpulan bahwa hak konstitusional pengemudi ojek *online* sebagaimana diberikan oleh Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dirugikan dengan berlakunya Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ, bahwa karena ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak memfungsikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum terhadap pengemudi ojek *online*, sehingga ketentuan ini berdampak pula adanya perbedaan perlakuan kedudukan didalam hukum, dan tidak adanya pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil kepada pengguna jasa ojek *on line* yang tidak bisa memanfaatkan jasa ojek *on line* tersebut, sedangkan pengguna jasa kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi (taksi *on line*) diberikan perlindungan secara hukum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Bahwa berdasarkan uraian sebagaimana tersebut di atas, berlakunya ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ telah menimbulkan kerugian hak konstitusional para pengemudi ojek *online*.

Serta saran penulis, yakni kementerian perhubungan telah memberikan perlindungan hukum kepada pengemudi taksi *on line* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, sedangkan terhadap pengemudi ojek *on line* tidak diberikan perlindungan hukum (diskriminatif). Dengan demikian, dalam konteks negara hukum seharusnya Negara/Pemerintah bukan hanya menjaga keamanan dan ketertiban, tetapi juga bertanggungjawab mewujudkan keadilan, dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN SAMPUL DALAM.....	ii
HALAMAN 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
HALAMAN RINGKASAN	xiii
HALAMAN DAFTAR ISI.....	xvi
BAB 1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.3.1 Tujuan Umum	7
1.3.2 Tujuan Khusus	7
1.4 Metode Penelitian.....	8
1.4.1 Tipe Penelitian	9
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	9
1.4.3 Bahan Hukum	10
1.4.4 Analisis Bahan Hukum	12
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1. Pemerintah Daerah	16
2.1.1 Pengertian Pemerintahan Daerah	18
2.1.2. Pengertian Pemerintah Daerah.....	21
2.1.3 Pengertian Kepala Daerah.....	22
2.2 Kewenangan Pemerintah Daerah	23

2.2.1 Pengertian Kewenangan Pemerintah Daerah	18
2.2.2. Macam-macam Kewenangan Pemerintah Daerah	21
2.2.3 Kebijakan Pemerintah Daerah.....	22
2.3 Transportasi <i>Online</i>	26
2.3.1 Pengertian Transportasi <i>Online</i>	18
2.3.2. Transportasi <i>Online</i> di Indonesia	21
2.3.3 Regulasi Transportasi <i>Online</i> di Indonesia	22
BAB 3. PEMBAHASAN.....	33
3.1 Kewenangan Pemerintah Daerah dalam Membatasi Beroperasinya Transportasi <i>Online</i> di Daerah	33
3.2 Pembatasan Operasi Transportasi <i>Online</i> - oleh Pemerintah Daerah yang Melanggar Hak Konstitusional- Warga Negara	46
BAB 4. PENUTUP	47
4.1 Kesimpulan	47
4.2 Saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA	60

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Luasnya daerah-daerah di Indonesia menjadi terbagi-bagi atas beberapa provinsi dan kabupaten/kota. Daerah-daerah tersebut memiliki pemerintahan daerah untuk mempermudah kinerja pemerintah pusat. Dalam hal pembagian kekuasaan terhadap daerahnya digunakanlah suatu asas yang dinamakan asas otonomi yang diatur dalam Pasal 18 ayat (2) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan daerah, pemerintah daerah melakukan kegiatan-kegiatan pengaturan. Kegiatan ini merupakan fungsi penting yang pada hakikatnya merupakan fungsi untuk pembuatan kebijakan pemerintah daerah yang dijadikan dasar atau arah dalam menyelenggarakan pemerintahan. Hal tersebut sama halnya dengan fungsi pemerintah pusat yang meliputi fungsi legislatif, fungsi eksekutif dan fungsi yudikatif. Pemerintahan daerah (*local government*) hanya melaksanakan fungsi legislatif dan fungsi eksekutif, sedangkan fungsi yudikatif tetap ditangani pemerintah pusat. Fungsi legislatif yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah hakikatnya merupakan fungsi pembuatan kebijakan pemerintahan daerah. Jadi bukan fungsi legislatif seperti halnya fungsi parlemen, dimana dalam skala nasional fungsi ini dilaksanakan oleh Dewan Perwakilan Rakyat. Sedangkan fungsi yudikatif dipegang oleh badan-badan peradilan, seperti Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi, Pengadilan Negeri dan Pengadilan lainnya.

Terkait dengan fungsi legislatif atau yang disebut juga dengan fungsi pembentukan/pembuatan kebijakan, pemerintah daerah berhak mengatur hal-hal apa saja yang diizinkan dan dilarang, seperti yang tercantum pada Pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, bahwa daerah berhak menetapkan kebijakan daerah untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah. Suatu hal bisa dikatakan

diizinkan jika tidak bertentangan dengan norma yang berlaku. Begitu juga sebaliknya, suatu hal bisa dikatakan dilarang jika hal tersebut bertentangan dengan norma yang berlaku.

Derasnya arus globalisasi dan kemajuan teknologi di berbagai belahan dunia, khususnya Indonesia, membuat berbagai peraturan yang berlaku seakan tidak sesuai. Hal ini terlihat pada sifat dari masyarakat kota yang pada umumnya adalah dinamis, dimana masyarakat selalu bergerak dan menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan atau keadaan yang ada. Begitu pula dengan perubahan pada pemilihan moda transportasi untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lain. Dewasa ini, beberapa orang terus menerus melakukan berbagai inovasi sehingga terdapat terobosan baru, yaitu inovasi transportasi berbasis aplikasi *online* yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui *smartphone*. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi. Selain jasa dan teknologi komunikasi, transportasi berbasis aplikasi *online* juga dilengkapi dengan fitur *Global Positioning System* atau yang lebih dikenal dengan GPS untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna serta rute tempat yang akan dituju.

Penggunaan transportasi *online* oleh masyarakat Indonesia dapat diduga karena kekecewaan yang muncul akibat dari lemahnya fasilitas transportasi massal konvensional yang ada. Perlu diketahui, terdapat persoalan yang tidak bisa lepas dari transportasi massal konvensional, antara lain tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa pengguna harus transfer atau oper, penumpang yang berlebih saat jam sibuk, kondisi internal dan eksternal yang buruk, serta cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan.²

Berdasarkan permasalahan akan kelemahan transportasi massal yang telah dijelaskan membuat masyarakat harus menentukan pilihan melalui berbagai alternatif dalam memilih dan menggunakan transportasi guna menghindari berbagai risiko yang akan dihadapi kedepannya. Hal ini dimungkinkan karena

² Fania Darma Amajida, *Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Departemen Sosiologi Universitas Indonesia: Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Vol. 46 No. 2016.

transportasi *online* dapat dijadikan alternatif dalam upaya mengatasi risiko yang dialami masyarakat akibat kelemahan sistem transportasi massal, serta kemacetan yang sering terjadi di jalanan perkotaan. Masyarakat banyak terbantu semenjak hadirnya transportasi *online* karena dimudahkan dengan berbagai menu layanannya dan promosi yang dapat menarik konsumen.

Dalam menggunakan transportasi berbasis aplikasi online, terdapat beberapa poin yang membedakan dari transportasi konvensional, seperti masyarakat dapat menggunakan ojek *online* kapan saja dan dimana saja karena dapat diakses selama 24 jam, sehingga memberikan kemudahan mobilisasi dan dapat meningkatkan mobilitas seseorang, menjadi solusi saat terjadi kemacetan, dan keamanan transportasi ojek *online* yang terjamin.³

Transportasi *online* yang ada saat ini mungkin tidak pernah terbesit dipikiran masyarakat bahwa akan ada alat transportasi yang dapat memberikan kemudahan bagi kehidupan mereka sehari-hari. Hadirnya transportasi *online* juga mengubah beberapa nilai-nilai kebiasaan kita ketika hendak akan menggunakan dan menunggu transportasi. Tak hanya dilayanan transportasi, transportasi *online* yang juga melayani jasa pengantar makanan, barang, pembelian belanjaan, hingga jasa pencucian kendaraan pun dapat menggambarkan tindakan yang dilakukan individu untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu.

Sayangnya masih ada beberapa pihak yang tidak menyetujui dengan kemunculan transportasi *online* hingga saat ini. Hal itu terlihat pada beberapa aksi demo dan ancaman yang dilakukan oleh para penyedia dan pengemudi jasa transportasi konvensional kepada pemilik dan penyedia jasa transportasi *online*. Selain itu, Kepala Daerah di beberapa wilayah di Indonesia juga turut mengeluarkan Surat Edaran terkait dengan larangan beroperasinya transportasi *online* ini. Pelarangan tersebut tentunya membuat para pengemudi transportasi *online* kehilangan mata pencahariannya untuk dapat memenuhi kebutuhan hidup

³ Wirarti Anindhita; Melisa Arisanty & Devie Rahmawati, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)*. Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2016.

diri dan keluarganya sebagai akibat tidak dapat melakukan pekerjaannya. Dari uraian diatas maka penulis ingin mengkaji lebih lanjut dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul **“UPAYA PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBATASAN TRANSPORTASI *ONLINE*”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi dalam beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah pemerintah daerah memiliki kewenangan melakukan pembatasan beroperasinya transportasi *online* di daerah?
2. Apakah pembatasan beroperasinya transportasi *online* oleh pemerintah daerah melanggar hak konstitusional warga negara?

1.3 Tujuan Penelitian

Agar dapat diperoleh sasaran yang di kehendakai maka dalam penelitian skripsi ini perlu di tetapkan suatu tujuan penulisan, tujuan penelitian skripsi ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu:

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan Umum yang ingin dicapai dari penelitian hukum ini yaitu:

1. Untuk memenuhi dan melengkapi salah satu syarat pokok yang bersifat akademis guna mencapai gelar Sarjana Hukum sesuai dengan ketentuan kurikulum di Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Untuk mengembangkan dan menerapkan ilmu pengetahuan hukum yang telah diperoleh oleh penulis secara teoritis selama perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Jember serta mengembangkan analisa secara yuridis praktis.
3. Memberikan kontribusi pemikiran dalam bidang hukum yang berguna khususnya bagi civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Jember, pemerhati konstitusi, badan legislatif dan eksekutif serta bagi masyarakat umum.

1.3.2 Tujuan Khusus

Tujuan Khusus yang ingin dicapai dari penelitian hukum ini yaitu:

1. Untuk mengetahui dan memahami apakah pemerintah daerah memiliki kewenangan melakukan pembatasan beroperasinya transportasi *online* di daerah.
2. Untuk mengetahui dan memahami apakah pembatasan beroperasinya transportasi *online* oleh pemerintah daerah melanggar hak konstitusional warga negara.

1.4 Metode Penelitian

Suatu penulisan karya ilmiah tidak akan lepas dari metode penelitian, agar penelitian berjalan dengan baik dan memperoleh hasil yang dapat dipertanggungjawabkan maka penelitian ini memerlukan suatu metode tertentu. Penggunaan metode dalam penulisan karya ilmiah dapat digunakan untuk menggali, mengolah dan merumuskan bahan-bahan hukum yang diperoleh sehingga mendapat kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk menjawab isu hukum yang dihadapi, sehingga pada akhirnya dapat ditarik suatu kesimpulan akhir yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah.

Metode yang tepat diharapkan dapat memberikan alur pemikiran secara berurutan dalam usaha pencapaian pengkajian untuk menghasilkan argumetasi, teori atau konsep baru yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan maka dalam penelitian skripsi ini digunakan metode penelitian. Metode penelitian yang dimaksud meliputi empat aspek, yaitu:⁴

1.4.1 Tipe Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses yang dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi, sehingga dibutuhkan kemampuan untuk mengidentifikasi masalah hukum, serta menemukan aturan hukum guna menjawab masalah hukum yang ada. Menurut Peter Mahmud Marzuki yang

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cetakan ke-12, Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 47

dimaksud dengan penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how* dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about*. Sebagai kegiatan *know-how*, penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi.⁵

Tipe penelitian hukum yaitu suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Hal ini sesuai dengan karakter perspektif ilmu hukum. Pada penulisan skripsi ini, tipe penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif (*Legal Research*), yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara mengkaji aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan serta literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.

1.4.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan-pendekatan yang digunakan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conseptual approach*). Pendekatan undang-undang (*statute approach*) merupakan suatu pendekatan masalah dengan cara menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani.⁶

Pendekatan undang-undang akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-undang lainya atau antara undang-undang dan Undang-Undang Dasar atau antara regulasi dan undang-undang. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu yang dihadapi.

Penulis juga menggunakan pendekatan konseptual (*conseptual approach*), yaitu suatu pendekatan dengan berusaha membangun konsep hukum yang dapat dijadikan acuan dalam menemukan solusi bagi isu hukum yang dihadapi, dengan

⁵ *Ibid.* hlm. 43

⁶ *Ibid.* hlm. 53

beranjak dari mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan pondasi bagi penulis dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.⁷

1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan dan isu hukum yang ada sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya atau sebenarnya. Sumber-sumber dalam penelitian hukum terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum.. Bahan hukum yang digunakan dalam skripsi ini, yaitu:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, yang artinya memiliki otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.⁸ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian hukum ini, adalah:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

⁷*Ibid.* hlm. 95.

⁸*Ibid.*

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder ialah semua publikasi tentang hukum yang bukan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku, teks, kamus hukum, jurnal hukum, dan komentar atau putusan pengadilan.⁹

Bahan hukum sekunder yang utama adalah buku teks, karena buku teks bersisi mengenai prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan klasik para sarjana yang mempunyai kualifikasi tinggi.¹⁰ Selain bahan hukum sekunder berupa buku teks, terdapat tulisan hukum dalam bentuk buku maupun jurnal.

c. Bahan Non Hukum

Bahan non hukum adalah sebagai penunjang dari sumber hukum primer dan sekunder, bahan-bahan nonhukum dapat berupa buku-buku mengenai ilmu politik, ekonomi, sosiologi, filsafat, kebudayaan ataupun laporan-laporan penelitian nonhukum dan jurnal-jurnal nonhukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topik penelitian. Bahan-bahan nonhukum tersebut dimaksudkan untuk memperkaya dan memperluas wawasan peneliti.¹¹

1.4.4 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum, merupakan suatu metode atau cara untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang dibahas. Analisis bahan hukum yang penulis gunakan dalam skripsi ini adalah menggunakan analisis deduktif, yaitu cara melihat suatu permasalahan secara umum sampai dengan pada hal-hal yang bersifat khusus untuk mencapai perkarya tulis atau maksud yang sebenarnya. Langkah selanjutnya yang digunakan dalam melakukan suatu penelitian hukum adalah:

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan bahan-bahan non hukum yang dipandang mempunyai relevansi terhadap isu hukum;

⁹*Ibid.* hlm. 120

¹⁰ *Ibid.* hlm. 124

¹¹ *Ibid.* hlm. 143-144

3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi dan menjawab isu hukum; dan
5. Memberikan perkara tulis berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.¹²

Berdasarkan metode penelitian yang diuraikan di atas diharapkan di dalam penelitian skripsi ini mampu memperoleh jawaban atas rumusan masalah sehingga memperoleh hasil yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya secara ilmiah dan dapat memberikan perkara tulis mengenai apa yang seharusnya dilakukan dan diterapkan.

¹²*Ibid.* hlm. 213.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pemerintah Daerah

2.1.1 Pengertian Pemerintahan Daerah

Government dari bahasa Inggris dan *Gouvernement* dari bahasa Perancis yang keduanya berasal dari bahasa Latin, yaitu *Gubernaculum*, yang berarti kemudi, yang kemudian diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia menjadi Pemerintah atau Pemerintahan dan terkadang juga menjadi Penguasa.¹³ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pemerintahan adalah segala urusan yang dilakukan oleh Negara dalam menyelenggarakan kesejahteraan masyarakat dan kepentingan Negara.

Pemerintahan dalam arti luas adalah segala kegiatan badan-badan publik yang meliputi kegiatan legislatif, eksekutif dan yudikatif dalam usaha mencapai tujuan negara. Dengan kata lain, Pemerintahan adalah segala urusan yang dilakukan oleh negara dalam menyelenggarakan kesejahteraan rakyatnya dan kepentingan negara sendiri. Sebaliknya C.F. Strong berpendapat, pemerintahan dalam arti sempit adalah segala kegiatan badan-badan publik yang hanya meliputi kekuasaan eksekutif.¹⁴

Secara garis besar, dapat disimpulkan bahwa Pemerintahan adalah sebuah bentuk organisasi yang tugasnya menjalankan suatu sistem pemerintahan dan segala bentuk aktivitas yang terorganisasi dan terstruktur dengan baik berlandaskan pada dasar negara, rakyat dan wilayah negaranya dalam mencapai tujuan sebuah negara.

Selain itu, terdapat pula pengertian dari Pemerintahan Daerah berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, yaitu pemerintahan yang mewakili pemerintah

¹³ Andriansyah, *Administrasi Pemerintahan Daerah dalam Analisa*, (Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama), 2015, hlm. 15

¹⁴ Ibid.

pusat di daerah dalam wilayah suatu Negara. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyebutkan bahwa Pemerintahan Daerah tentang Pemerintahan Daerah, menyebutkan bahwa Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Melihat definisi pemerintahan daerah seperti yang telah dikemukakan di atas, maka yang dimaksud pemerintahan daerah adalah penyelenggaraan daerah otonom oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas desentralisasi di mana unsur penyelenggara pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati, atau Walikota, dan perangkat daerah.

2.1.2 Pengertian Pemerintah Daerah

Pada umumnya yang disebut dengan “pemerintah” adalah sekelompok individu yang mempunyai wewenang tertentu untuk melaksanakan kekuasaan yang dalam arti ini melaksanakan wewenang yang sah dan melindungi serta meningkatkan taraf hidup masyarakat melalui perbuatan dan pelaksanaan berbagai keputusan.¹⁵

Pemerintah juga bisa kita artikan sebagai orang atau sekelompok orang yang memiliki kekuasaan untuk memerintah, atau lebih mudah lagi adalah orang atau sekelompok orang yang memberikan perintah. Akan tetapi, secara keilmuan, pemerintah diartikan dalam beberapa definisi, antara lain ada yang mendefinisikan sebagai lembaga atau badan publik yang mempunyai fungsi dan tujuan negara, ada pula yang mendefinisikan sebagai sekumpulan orang-orang yang mengelola kewenangan, melaksanakan kepemimpinan dan koordinasi pemerintah serta pembangunan masyarakat dari lembaga-lembaga di mana mereka ditempatkan.¹⁶

Selain itu, terdapat pula pengertian dari Pemerintah Daerah menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yaitu penguasa yang memerintah di daerah, seperti gubernur, bupati, walikota. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 23

¹⁵ Bayu Surianingrat, *Mengenal Ilmu Pemerintahan*, (Jakarta: PT Rineka Cipta), 1992, hlm. 9-10.

¹⁶ Andriansyah, *Op. Cit.*, hlm. 16.

Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyebutkan bahwa Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

2.1.3 Pengertian Kepala Daerah

Di dalam struktur pemerintahan di Indonesia, tentunya tidak bisa dilepaskan dari peranan seorang kepala pemerintah daerah yang biasa disebut kepala daerah. Kepala daerah untuk provinsi disebut gubernur, untuk kabupaten disebut bupati dan untuk kota adalah walikota.¹⁷

Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang dimaksud dengan Kepala Daerah adalah alat perlengkapan (unsur) Pemerintah Daerah yang berdiri sendiri di samping DPRD yang dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah. Kepala Daerah merupakan pemegang kekuasaan eksekutif daerah. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kepala Daerah merupakan orang yang mengepalai suatu daerah, misal Gubernur untuk daerah tingkat I dan Bupati untuk daerah tingkat II. Sedangkan menurut Darumurti dan Rauta, (2000), bahwa Kepala Daerah hanya sebagai alat Pusat dan Pusat sepenuhnya mengendalikan daerah.

Selain pengertian tentang Kepala Daerah yang sudah disebutkan sebelumnya, Kepala Daerah memiliki dua fungsi. Pertama, sebagai Kepala Daerah Otonom (Kepala Daerah Tingkat I dan Kepala Daerah Tingkat II). Kedua, sebagai pimpinan yang menyelenggarakan urusan pemerintahan umum yang menjadi tugas Pemerintah Pusat di daerah.

2.2 Kewenangan Pemerintah Daerah

2.2.1 Pengertian Kewenangan Pemerintah Daerah

Pemerintah daerah selalu identik dengan istilah otonomi. Pengertian otonomi dalam bidang politik diartikan sebagai hak mengatur sendiri kepentingannya. Definisi tersebut memberikan pengertian bahwa otonomi sendiri merupakan bentuk keleluasaan untuk mengatur masalah internal tanpa

¹⁷ Ibid, hlm. 45.

diintervensi oleh pihak lain dengan kata lain apabila dikaitkan dengan kata daerah maka otonomi daerah sendiri berarti pemerintah daerah memiliki keleluasaan atau kekuasaan untuk mengatur pemerintahannya sendiri dengan caranya sendiri. Salah satu bentuk dari keleluasaan atau kekuasaan tersebut adalah kewenangan. Namun, keduanya memiliki perbedaan pada dimensi keabsahan atau legitimasi. Jika kekuasaan tidak selalu harus diikuti oleh legitimasi atau keabsahan, maka kewenangan adalah kekuasaan yang harus memiliki keabsahan (*legitimate power*).¹⁸ Artinya, kewenangan merupakan sebuah kekuasaan, akan tetapi kekuasaan tidak selalu berbentuk kewenangan. Apabila kekuasaan dirumuskan sebagai kemampuan menggunakan sumber-sumber untuk mempengaruhi proses pembuatan dan pelaksanaan keputusan, maka kewenangan merupakan hak moral untuk membuat dan melaksanakan keputusan. Manifestasi dari kewenangan adalah adanya hak untuk menjalankan aktivitas-aktivitas. Berdasarkan pada kewenangan tersebut, urusan baru bisa diberikan ketika seseorang atau sekelompok orang atau sebuah institusi telah diberikan kewenangan sebelumnya.¹⁹

Asas legalitas merupakan suatu hal yang mendasar dalam setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan atau dengan kata lain, setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan harus memiliki legitimasi, yaitu kewenangan yang diberikan oleh undang-undang. Dengan demikian, substansi dari asas legalitas adalah wewenang, dengan kata lain kemampuan untuk melakukan tindakan-tindakan hukum tertentu. Menurut H.D. Stout, wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang-wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, kewenangan merupakan hak dan kekuasaan yang dipunyai untuk melakukan sesuatu. Menurut F.P.C.L. Tonnaer, kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai kemampuan untuk melaksanakan hukum positif dan dengan

¹⁸ Ramlan Subakti, *Memahami Ilmu Politik*, (Jakarta: PT Gramedia), 2001, hlm. 57

¹⁹ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Yogyakarta: UII Press), 2003, hlm. 70-71.

begitu dapat diciptakan hubungan hukum antara pemerintah dengan warga negara.²⁰

Dalam perspektif hukum, wewenang merupakan hak dan juga kewajiban (*rechten en plichten*). Dalam kaitannya dengan otonomi daerah, hak mengandung pengertian kekuasaan yang mengatur sendiri (*selfregelen*) dan mengelola sendiri (*selfbesturen*).²¹ Sedangkan kewajiban memunyai dua pengertian yakni horizontal dan vertikal. Secara horizontal, berarti kekuasaan untuk menyelenggarakan pemerintahan sebagaimana mestinya, sedangkan wewenang dalam pengertian vertikal berarti kekuasaan untuk menjalankan pemerintahan dalam suatu tertib ikatan pemerintah negara secara keseluruhan.²²

2.2.2 Macam-macam Kewenangan Pemerintah Daerah

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Pemerintah Daerah memiliki kewenangan-kewenangan yang diamanatkan oleh Undang-Undang. Kewenangan Pemerintah Daerah tersebut tercantum dalam Pasal 65 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang alam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepala daerah berwenang:

- a. mengajukan rancangan Perda;
- b. menetapkan Perda yang telah mendapat persetujuan bersama DPRD;
- c. menetapkan Perkada dan keputusan kepala daerah;
- d. mengambil tindakan tertentu dalam keadaan mendesak yang sangat dibutuhkan oleh Daerah dan/atau masyarakat;
- e. melaksanakan wewenang lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2.2.3 Kebijakan Pemerintah Daerah

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kebijakan merupakan sebuah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak.

²⁰ Ibid.

²¹ Muhammad Fauzan, *Hukum Pemerintahan Daerah*, (Yogyakarta: UII Press), 2006, hlm. 79.

²² Ibid.

Istilah kebijakan sering dipersamakan dengan tujuan (*goals*), program, keputusan (*decisions*), standar, proposal dan *grand design*.²³ Anderson memberi batasan kebijakan sebagai arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang pemimpin dalam mengatasi suatu masalah atau persoalan.²⁴ Ilmu Kebijakan adalah terjemahan langsung dari kata *policy science*.²⁵ Pengertian kebijakan dari Poerwadarminta sesuai dengan pengertian kebijakan yang diterjemahkan dari kata *policy* dari Black, yakni prinsip-prinsip umum yang dipergunakan oleh pemerintah atau pemimpin sebagai pedoman dalam mengatur urusan-urusan umum.²⁶ Dari batasan yang dikemukakan Black tersebut, kebijakan pada umumnya dihubungkan dengan urusan-urusan umum atau urusan publik sehingga berbicara mengenai kebijakan, biasanya yang dimaksud adalah kebijakan publik.

Ada istilah *discretion* yang juga diterjemahkan dengan kebijakan, akan tetapi dengan pengertian yang agak berbeda, yakni hak atau kekuasaan yang diberikan oleh hukum kepada pejabat-pejabat umum untuk bertindak secara resmi atau sah dalam situasi tertentu berdasarkan keputusan suara hati pejabat umum itu sendiri dengan mempertimbangkan segala aspek yang menyelimuti situasi tertentu tersebut, seperti: fakta-fakta yang ada, hak-hak yang ada, kebaikan, kelayakan dan keadilan.²⁷ Penggunaannya berbeda tetapi ada persamaan antara *policy* dan *discretion*, yakni pengambilan keputusan oleh penguasa atau pemerintah yang mengarah pada hal-hal yang baik dan didasarkan pada pedoman yang baik. Hubungan hukum, *policy* atau kebijakan menunjuk pada tujuan umumnya, yakni arah untuk menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat.²⁸

Dari berbagai pendapat di atas, kebijakan dapat diberi batasan sebagai prinsip umum atau peraturan yang berupa norma, standar, prosedur dan/atau kriteria, yang menjadi arah tindakan, garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak pejabat umum untuk mengatur urusan umum atau pemerintahan atau untuk penyelesaian

²³ Budi Winarno, *Kebijakan Publik*, (Jakarta: PT. Buku Kita), 2008, hlm. 16.

²⁴ *Ibid*, hlm. 18.

²⁵ Dror Yehezkel, *Public Policymaking Reexamined*, (San Fransisco: Chandler Publishing Company), 1968, hlm. 6-8.

²⁶ Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka), 1991, hlm. 801.

²⁷ *Ibid*, hlm. 323.

²⁸ *Ibid*, hlm. 801.

persoalan. Kebijakan yang masuk ke dalam urusan-urusan umum oleh Winarno disebutkan: kebijakan dalam bidang kesejahteraan sosial, kesehatan, perumahan rakyat, pertanian, pembangunan ekonomi, hubungan luar negeri, pendidikan nasional, dan sebagainya.²⁹ Bidang perlindungan hak asasi manusia juga merupakan urusan yang sifatnya umum atau publik dan bukan urusan privat atau perorangan.

Dari batasannya, bentuk-bentuk kebijakan dapat berupa:

- a. Norma
- b. Standar
- c. Prosedur dan/atau kriteria

Bentuk-bentuk kebijakan yang berupa norma itulah yang merupakan kebijakan hukum, yang dapat dikeluarkan untuk mengatur urusan umum atau pemerintahan atau untuk menyelesaikan suatu persoalan. Kebijakan hukum tersebut dapat dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka mengatur urusan umum atau pemerintahan di daerah. Termasuk dalam urusan umum adalah urusan yang menyangkut kepentingan umum atau kepentingan masyarakat, dan di dalamnya dapat meliputi masyarakat adat. Ruang lingkup definisi kebijakan tetap harus meliputi tiga unsur kebijakan, yakni arah dasar atau peraturan yang diusulkan, implementasi serta evaluasinya.³⁰

2.3 Transportasi *Online*

2.3.1 Pengertian Transportasi *Online*

Transportasi *online* merupakan sebuah layanan yang memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies (TNC)*. Di negara tempat dimana *TNC* itu berawal yaitu Amerika, *TNC* menyediakan jasa transportasi mobil/taksi online. Definisi *Transportation Network Companies (TNC)* berasal dari *California Public Utilities Commission (CPUC)*.³¹ *CPUC*

²⁹ Budi Winarno, *Kebijakan Publik*, (Jakarta: PT. Buku Kita), 2008, hlm. 15.

³⁰ Ibid, hlm. 18.

³¹ Azevedo F et al. 2015. *Social, Economic and Legal Consequences of Uber and Similar Transportation Network Companies (TNC's)*. doi: 10.2861/022293. [diunduh 1 November 2018]. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI\(2015\)563398_EN](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI(2015)563398_EN)

merupakan sebuah lembaga resmi yang berhak memberikan regulasi terhadap *TNC* yang sudah berkembang pesat di Amerika seperti Uber, Lyft dan Sidecar. *CPUC* mendefinisikan *TNC* seperti sebuah perusahaan (bermitra ataupun pemilik tunggal) atau bentuk lain yang menyediakan jasa transportasi yang sudah diatur sebelumnya untuk kompensasi dan lain-lain dengan menggunakan aplikasi *online enabled* atau platform untuk menghubungkan penumpang dengan pengemudi. Pengemudi *TNC* menggunakan kendaraan pribadi mereka.

TNC adalah model bisnis yang inovatif dan dianggap sebagai contoh dari apa yang disebut sebagai *sharing economy*. *TNC* juga menerapkan konsep *car sharing* dan *ride sharing*, sama seperti *sharing economy*. Prinsip *sharing economy* memungkinkan seseorang untuk berbagi (*sharing*) barang maupun jasa dengan menggunakan platform internet dan aplikasi *Information and Communication Technology (ICT)*.

Prinsip *sharing economy* mempertemukan konsumen yang memiliki kendaraan pribadi atau keterampilan mengemudi dengan konsumen yang membutuhkan pelayanan transportasi dengan biaya transaksi yang wajar. Prinsip *sharing economy* juga menawarkan peluang untuk meningkatkan efisiensi, pertumbuhan, lapangan kerja dan peningkatan pilihan konsumen.

TNC menggunakan teknologi *smartphone* untuk menghubungkan konsumen dengan pengemudi yang tersedia dan dekat dengan posisi konsumen. Pengemudi memberikan layanan transportasi menggunakan kendaraan pribadi mereka sendiri. Konsumen dapat melihat profil beserta rating pengemudi sebelum melakukan transaksi perjalanan. Konsumen juga dapat melihat biaya perjalanan sebelum melakukan transaksi perjalanan. Setelah konsumen melakukan transaksi perjalanan, aplikasi *TNC* pada *smartphone* akan mengarahkan pengemudi ke lokasi penjemputan konsumen. Setelah sampai di tempat penurunan, konsumen dapat melakukan pembayaran secara tunai ataupun dengan kartu kredit yang telah didaftarkan pada saat mengunduh aplikasi *TNC* pada *smartphone*.

Parlemen Eropa mencatat hadirnya *TNC* pada tahun 2015 di negara-negara benua Eropa mengalami perdebatan.³² Argumen yang mendukung adanya *TNC* di Eropa menjelaskan bahwa *TNC* memberikan harga yang menarik dan transportasi

³² Ibid.

pilihan tambahan bagi konsumen, yang pada akhirnya dapat menyebabkan penurunan kepemilikan mobil dan penciptaan lapangan kerja baru.

Alasan yang lebih rinci tentang keunggulan *TNC* bagi masyarakat yang mendukungnya, yaitu: Pertama, berkurangnya biaya pencarian konsumen. Jika konsumen mencari layanan transportasi secara tradisional/konvensional, dihadapkan dengan biaya pencarian dengan hasil yang tidak pasti. Konsumen yang menggunakan jasa taksi konvensional dihadapkan dengan rentang waktu menunggu yang tidak pasti. Namun, bila konsumen menggunakan *TNC*, maka konsumen dapat melihat kemajuan permintaan mereka melalui smartphone mereka.

Kedua, konsumen dapat menilai pengemudi dengan mengisi rating. Jika rating pengemudi buruk, maka *TNC* akan menghapus pengemudi tersebut dari aplikasi. Sehingga, akan mendorong pengemudi untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada konsumen. Ketiga, terkait dengan biaya perjalanan, konsumen dapat mengetahuinya sebelum keberangkatan dan dapat dibandingkan dengan operator *TNC* yang lain. Sehingga, *TNC* memberikan transparansi harga kepada konsumen.

Keempat, *TNC* menggunakan layanan *ICT* yang membuat pengemudi ilegal tidak dapat masuk kedalam operasi, sehingga membatasi persaingan dan menyebabkan transfer besar dari konsumen kepada produsen. Kelima, *TNC* mengoptimalkan pemanfaatan aset atau keterampilan yang lebih besar. Keenam, *TNC* menyerahkan waktu kerja seluruhnya kepada pengemudi, maka pengemudi dapat memilih kapan harus bekerja dan kapan harus beristirahat atau bahkan dapat memilih untuk kapan harus masuk dan keluar pasar, sehingga pengemudi *TNC* dapat bekerja penuh waktu atau paruh waktu untuk mencari pendapatan tambahan.

Argumen yang menolak kehadiran *TNC* di Eropa beranggapan bahwa keunggulan kompetitif yang dimiliki *TNC* merupakan hasil dari eksploitasi kelonggaran dalam persyaratan dan standar peraturan yang lebih rendah untuk keselamatan konsumen. Alasan yang lebih rinci terhadap penolakan *TNC* bagi masyarakat yang menolak kehadiran *TNC* di Eropa, yaitu: Pertama, *TNC* tidak mengikuti peraturan ketika masuk kedalam pasar jasa transportasi. Kedua, *TNC* akan memonopoli pasar jasa transportasi. Ketiga, *TNC* melanggar privasi

pelanggan. Keempat, *TNC* mendiskriminasikan pengemudi dan penumpang. Kelima, *TNC* merusak standar dalam bekerja. Keenam, *TNC* terbebas dari pembayaran pajak.

Bukan hanya negara-negara di benua Eropa saja, perkembangan *TNC* di Indonesia juga mengalami perdebatan. Pada awal-awal kemunculan ojek *online*, Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang mewajibkan ojek *online* untuk berhenti beroperasi. Namun, atas permintaan masyarakat yang sangat besar, akhirnya surat pemberitahuan tersebut dicabut oleh Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan atas perintah Presiden Joko Widodo.³³ Hal ini didasarkan atas beberapa alasan, yaitu: Pertama, ojek *online* memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan ojek konvensional. Kedua, biaya perjalanan yang dibebankan kepada konsumen ojek *online* lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Keunggulan-keunggulan tersebut tentunya mempengaruhi perkembangan ojek *online* di Indonesia hingga saat ini.

2.3.2 Transportasi *Online* di Indonesia

Perkembangan teknologi internet kini mengubah gaya hidup masyarakat Indonesia menjadi berbasis teknologi. Hal ini dikarenakan teknologi internet dapat memudahkan pekerjaan masyarakat Indonesia dalam banyak hal, tak terkecuali mobilitas perjalanan. Meningkatnya akses internet melalui *smartphone* di kalangan masyarakat Indonesia mengundang hadirnya transportasi *online* di Indonesia.

Transportasi *online* merupakan sebuah layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi *online* dan ojek *online*, dimana kedua jenis transportasi *online* tersebut termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies (TNC)*. Di negara tempat dimana *TNC* itu berawal yaitu Amerika, *TNC* menyediakan jasa transportasi mobil/taksi *online*.

³³ BBC, 18 Desember 2015, *Menhub Jonan 'Batalkan' Pelarangan Ojek Online?*, [diunduh 1 November 2018], http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/12/151218-indonesia-menhub-ojekoperasi

Namun, di Indonesia transportasi online dibuat lebih bervariasi dengan dimunculkannya layanan ojek online.

Fenomena ojek *online* di Indonesia memberikan solusi akan kekhawatiran masyarakat tentang kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar dan tentang jaminan keamanan penumpang yang menggunakan armada transportasi umum atau *konvensional*. Ojek *online* banyak diminati oleh masyarakat diantaranya memiliki kelebihan yaitu aplikasi berbasis yang data, dimana masyarakat dapat mengetahui identitas pengemudi kendaraan bermotor. Dengan kelebihan ini, masyarakat bisa mendapatkan informasi siapakah yang akan menjadi pengemudi layanan transportasi yang telah di pesan, lengkap dengan data diri pengemudi atau *Driver* yang bersangkutan. Ojek *Online* sangat mengedepankan faktor keamanan pengguna, dimana di dalam aplikasi sudah tersedia informasi lengkap tentang pengendara seperti nama, kontak, dan foto pengendara.³⁴ Layanan Ojek *online* hanya bisa diperoleh dengan pemesanan via aplikasi- aplikasi transportasi *online* seperti Go-jek, Uber, Grab dan lain sebagainya, sehingga pelanggan dapat memastikan keamanan dan akuntabilitasnya.

Menurut kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Suhariyanto yang dikutip oleh Antaranews (2016), ojek online membantu menurunkan angka pengangguran di beberapa daerah.³⁵ Menurut keterangan Kepala BPS, ojek online berpengaruh terhadap pengangguran di Indonesia. Meningkatnya permintaan jasa ojek online mengakibatkan peningkatan permintaan tenaga kerja pengemudi ojek online. Permintaan tenaga kerja pengemudi ojek online ini berpengaruh terhadap kondisi pengangguran di Indonesia. Ojek online juga dapat memberdayakan UMKM dan keterampilan yang tidak produktif menjadi produktif dengan menghubungkan pemilik UMKM dan pemilik keterampilan dengan konsumen yang membutuhkan.

2.3.3 Regulasi terkait Transportasi *Online* di Indonesia

Seiring berkembangnya zaman, semakin banyak pula peraturan-peraturan baru yang dibuat. Salah satunya peraturan yang terkait dengan ojek *online* yang

³⁴ Arisanty Anindhita dan Devie Rahmawati, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online*, Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, 2016, hlm. 713.

³⁵<https://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/11/07/175237426/bps.sebut.ojek.online.mampu.tekan.angka.pengangguran> diakses 1 November 2018

terdapat di dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Tetapi, setelah beberapa bulan disahkan, Permenhub No. 108 Tahun 2017 ini menuai banyak kritikan dari para *driver* ojek *online*. MA memerintahkan kepada Menteri Perhubungan untuk mencabut 23 pasal pada Permenhub 108 Tahun 2017. Isi pasal yang dicabut diantaranya mengatur tarif taksi *online* harus sesuai batas bawah dan atas, pemasangan stiker, STNK harus berbadan hukum, persyaratan teknis perizinan penyelenggaraan (minimal lima kendaraan, tempat penyimpanan kendaraan, dan bengkel), serta lain sebagainya. Dengan batalnya sejumlah pasal dari Permenhub 108 Tahun 2017, Kemenhub kembali akan meramu aturan baru dan berinisiatif mengajak para sopir taksi *online* merumuskan aturan baru.

Untuk diketahui, pembatalan payung hukum ojek *online* oleh Mahkamah Agung ini bukan yang pertama kalinya. Sebelumnya MA pernah membatalkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 yang terbit pada 1 April 2017 sebagai revisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. MA menilai sebagian pasal pada Permenhub 108 Tahun 2017 yang berlaku efektif pada 1 November 2017 merupakan pemuatan ulang materi Permenhub 26 Tahun 2017 dan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.³⁶ Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ini dikatakan resmi dicabut jika peraturan yang baru sudah disahkan. Hal ini bertujuan agar tidak adanya kekosongan hokum dalam mengatur ojek *online*.

³⁶<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180914163335-384-330278/regulasi-taksi-online-dicabut-lagi-sopir-diajak-negosiasi> diakses 1 November 2018

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

1. Pemerintah daerah dapat memberikan suatu kebijakan melalui peraturan daerah maupun surat edaran. Suatu peraturan daerah maupun surat edaran tersebut tidak serta merta dikeluarkan tanpa alasan dan tidak berlandaskan undang-undang, salah satunya Bupati Banyumas yang mengeluarkan Surat Edaran Nomor 551.2/2900/2017 tentang Larangan Operasional ojek *On line* di Wilayah Administratif Kabupaten Banyumas dan Walikota Cirebon mengeluarkan Surat Nomor 551.2/1315/DISHUB perihal Angkutan Berbasis Aplikasi, surat edaran tersebut dikeluarkan berdasarkan Undang-Undang LLAJ, yang mana surat edaran tersebut berisi mengenai pembatasan beroperasinya ojek *online* di daerah kewenangannya dikarenakan ojek *online* dianggap ilegal dalam pengoperasiannya.
2. Hak konstitusional pengemudi ojek *online* sebagaimana diberikan oleh Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dirugikan dengan berlakunya Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ, bahwa karena ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak memfungsikan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum terhadap pengemudi ojek *online*, sehingga ketentuan ini berdampak pula adanya perbedaan perlakuan kedudukan didalam hukum, dan tidak adanya pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil kepada pengguna jasa ojek *online* yang tidak bisa memanfaatkan jasa ojek *on line* tersebut, sedangkan pengguna jasa kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi (taksi *on line*) diberikan perlindungan secara hukum sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Bahwa berdasarkan uraian sebagaimana tersebut di atas, berlakunya ketentuan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ telah menimbulkan kerugian hak konstitusional para pengemudi ojek *online*.

4.2 Saran

1. Pemerintah tidak tergesa-gesa dalam mengeluarkan peraturan terkait dengan angkutan non-umum berbasis *online* karena untuk membentuk kualitas peraturan yang baik dan mewujudkan sistem transportasi yang berkualitas dibutuhkan waktu dan biaya. Serta masyarakat seyogyanya dapat saling mendukung terhadap peraturan atau kebijakan yang diambil oleh pemerintah demi kemajuan, keadilan, dan kemanfaatan. Apabila ada pihak yang kurang menyetujui, dapat memberikan saran kepada pemerintah tanpa harus melakukan perbuatan yang merugikan pihak lainnya, agar tidak adanya pembatasan lapangan pekerjaan, salah satunya pengemudi ojek *online*.
2. Kementerian Perhubungan telah memberikan perlindungan hukum kepada pengemudi taksi on line dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, sedangkan terhadap pengemudi ojek on line tidak diberikan perlindungan hukum (diskriminatif). Dengan demikian, dalam konteks negara hukum seharusnya Negara/Pemerintah bukan hanya menjaga keamanan dan ketertiban, tetapi juga bertanggungjawab mewujudkan keadilan, dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Amajida, Fania Darma. 2016. *Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Departemen Sosiologi Universitas Indonesia: Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi Vol. 46, No. 1.
- Andriansyah. 2015. *Administrasi Pemerintahan Daerah dalam Analisa*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Anindhita, Wirarti, Melisa Arisanty & Devie Rahmawati. 2016. *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)*. Jakarta: Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia.
- Fauzan, Muhammad. 2006. *Hukum Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: UII Press.
- Ibrahim, Jhonny. 2008. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayu Media Publishing.
- Marzuki, Peter Mahmud Marzuki. 2016. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup, Cet. Ke-12.
- Poerwadarminta. 1991. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Rahmadi, Ridwan Hanif. 2003. *Hukum Administrasi Negara*. Yogyakarta: UII Press.
- Subakti, Ramlan. 2001. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta: PT Gramedia.
- Surianingrat, Bayu. 1992. *Mengenal Ilmu Pemerintahan*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Winarno, Budi. 2008. *Kebijakan Publik*. Jakarta: PT. Buku Kita.
- Yehezkel, Dror. 1968. *Public Policymaking Reexamined*. San Fransisco: Chandler Publishing Company

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

C. INTERNET

- Azevedo. 2015. *Social, Economic and Legal Consequences of Uber and Similar Transportation Network Companies (TNC's)*. doi: 10.2861/022293. Diunduh 1 November 2018. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/5633_98/IPOL_BRI\(2015\)563398_EN](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/5633_98/IPOL_BRI(2015)563398_EN)
- BBC. 2015. *Menhub Jonan 'Batalkan' Pelarangan Ojek Online?*. Diunduh 1 November 2018. http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/12/151218_indonesia_menhub_ojekoperasi

- Purnama, Rayhand. 2018. *Regulasi Taksi 'Online' Dicabut Lagi, Sopir Diajak Negosiasi*. Diakses 1 November 2018. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180914163335-384-330278/regulasi-taksi-online-dicabutlagi-sopir-diajak-negosiasi>
- Supriyatna, Iwan. 2016. *BPS Sebut "Ojek Online" Mampu Tekan Angka Pengangguran*. Diakses 1 November 2018. <https://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/11/07/175237426/bps.sebut.ojek.online.mampu.tekan.angka.pengangguran>

