

## LIKA-LIKU PERUBAHAN REGULASI TRANSPORTASI *ONLINE* DI INDONESIA

Oleh:

Deasy Kamila, S.H.

Diterima : 16 April 2018; disetujui 23 April 2018

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, lalu lintas perdagangan di Indonesia diwarnai dengan maraknya kehadiran investor yang menanamkan modal pada bidang usaha jasa pengangkutan berbasis *online*. Bidang usaha pengangkutan berbasis *online*, atau yang sehari-hari lebih dikenal dengan istilah transportasi *online*, merupakan salah satu bidang usaha yang lahir sebagai bentuk inovasi teknologi dari usaha transportasi konvensional. Bidang usaha baru ini menjawab kebutuhan masyarakat terhadap kebutuhan angkutan umum yang saat ini belum terpenuhi secara memadai di Indonesia.

Pada saat berdirinya berbagai perusahaan transportasi *online* besar, seperti Go-Jek, Grab dan Uber, Indonesia belum memiliki peraturan yang mengatur mengenai angkutan umum dengan aplikasi berbasis *online* ini. Akibatnya mulai terjadi banyak penolakan dari beberapa kelompok masyarakat atas kehadiran transportasi *online* yang dianggap tidak memiliki legalitas untuk beroperasi sebagai

angkutan umum di Indonesia. Kelompok masyarakat ini antara lain adalah para pengemudi taksi konvensional, pengemudi angkutan kota (angkot), pengemudi bus dan pelaku usaha sejenis lainnya yang telah terlebih dahulu hadir di Indonesia. Mereka menganggap bahwa kehadiran transportasi *online* dapat mematikan usaha mereka karena seperti diketahui, perusahaan transportasi *online* berani menawarkan harga yang lebih murah jika dibandingkan dengan angkutan umum konvensional, terlebih dengan kemudahan pemesanan yang ditawarkan.

Menjawab tuntutan akan legalisasi transportasi *online*, pada awal tahun 2016, Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 32 Tahun 2016 (Permenhub RI No. PM 32 Tahun 2016) tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Berdasarkan peraturan tersebut transportasi *online* termasuk dalam ruang

lingkup pengaturan “angkutan sewa” yang penyelenggaraannya dapat dilakukan dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Penggunaan aplikasi berbasis *online* ini ditujukan untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan angkutan. Peraturan ini tidak serta merta berlaku efektif sejak diundangkan melainkan baru berlaku pada bulan November 2016, enam bulan setelah diundangkan pada April 2016.

Kurang dari setahun setelah tanggal diundangkan, Permenhub RI No. PM 32 Tahun 2016 tersebut kemudian dicabut dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 26 Tahun 2017 (Permenhub RI No. PM 26 Tahun 2017) yang mulai berlaku pada saat peraturan tersebut diundangkan tanggal 31 Maret 2017. Dalam peraturan ini ada beberapa poin revisi dari peraturan sebelumnya, antara lain: 1). Perubahan nomenklatur pada pengaturan transportasi *online* yang mulanya disebut sebagai “angkutan sewa” saja menjadi “angkutan sewa khusus”; 2). Ketentuan mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang mulanya harus atas nama perusahaan, direvisi menjadi atas nama badan hukum dan apabila Surat Tanda

Nomor Kendaraan (STNK) masih atas nama perorangan, perubahan menjadi atas nama badan hukum dapat dilakukan pada saat masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) tersebut habis; 3). kewajiban uji KIR tidak diperlukan bagi kendaraan yang maksimal enam bulan sejak dikeluarkannya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), hanya perlu melampirkan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT); dan; 4). Terdapat ketentuan tambahan terkait dengan akses *dashboard*.

Selang beberapa bulan setelah diundangkan, Mahkamah Agung melakukan uji materiil terhadap Permenhub RI No. PM 26 Tahun 2017 berdasarkan permohonan No. 37 P/HUM.2017. Hasil dari uji materiil tersebut adalah Mahkamah Agung mencabut beberapa pasal di dalam peraturan tersebut melalui putusan tertanggal 20 Juni 2017. Setidaknya terdapat empat belas poin yang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UU UMKM) serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dua diantaranya yang

menjadi pokok permasalahan dari keempat belas poin yang dicabut dalam Permenhub RI No. PM 26 Tahun 2017 antara lain sebagai berikut;

1) Penetapan tarif angkutan

Pada Permenhub RI No. PM 26 Tahun 2017, penetapan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan berdasarkan analisa. Sedangkan jelas di dalam Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ, penetapan tarif angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek ditetapkan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa Permenhub RI No. PM 26 Tahun 2017 bertentangan dengan Undang-undang yang berada di atasnya. Pemohon juga beranggapan bahwa penetapan tarif sebagaimana diatur dalam peraturan ini menghalangi iklim persaingan di antara para pelaku usaha sejenis;

2) Kewajiban Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum

Menurut Pemohon, pengaturan mengenai Surat Tanda Nomor

Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum tidak berdasar dan tidak mendukung pelaku usaha mikro, kecil dan menengah bahkan menghambat para pelaku usaha tersebut untuk turut serta dalam kegiatan usaha transportasi *online*. Atau dengan kata lain, ketentuan ini tidak sesuai dengan UU UMKM. Pemohon menganggap apabila Pemerintah ingin menjamin keselamatan dari para konsumen dengan melakukan tertib administrasi, kewajiban untuk melakukan balik nama Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) menjadi atas nama badan hukum bukan solusi yang tepat, dengan pertimbangan dari sisi biaya yang dikeluarkan untuk menaati ketentuan tersebut tidak sebanding dengan manfaat yang akan diberikan. Menurut Pemohon, tertib administrasi dapat dilakukan melalui pendataan setiap kendaraan yang digunakan dalam usaha pengangkutan, yang selama ini sebenarnya telah dilakukan dan dapat diakses baik oleh perusahaan penyedia jasa angkutan dan konsumen itu sendiri.

Berdasarkan pertimbangan dari putusan Mahkamah Agung tersebut, Kementerian Perhubungan Republik

Indonesia akhirnya menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Permenhub RI No. PM 108 Tahun 2017) yang mencabut peraturan sebelumnya. Peraturan ini diundangkan pada tanggal 24 Oktober 2017 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 1 November 2017. Revisi dari peraturan ini tidak sebanyak revisi pada peraturan sebelumnya yang mencapai sebelas poin. Hanya saja yang perlu digaris bawahi dari peraturan ini ialah revisi mengenai kewajiban balik nama Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perorangan ke badan hukum yang direvisi menjadi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perorangan dapat berlaku untuk badan hukum koperasi. Ketentuan ini merupakan suatu bentuk dukungan kepada pelaku usaha mikro, kecil dan menengah untuk dapat turut serta berusaha dalam bidang transportasi *online*.

Namun yang masih menjadi perdebatan ialah mengenai ketentuan penetapan tarif pada peraturan baru yang masih sama dengan ketentuan pada

peraturan sebelumnya; Permenhub RI No. 26 Tahun 2017 yaitu Pasal 19 ayat (2), f. Penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri setelah dilakukan analisa. Dan terbaru yaitu Permenhub RI No. PM 108 Tahun 2017 Pasal 28 yang berbunyi sebagai berikut: 1) Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah; (2) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal; (3) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul

dari Kepala Badan; (4) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur; (5) Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.

### ***Kepastian hukum***

Dapat dilihat dalam waktu kurang dari dua tahun, peraturan mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek di mana di dalamnya mengatur mengenai transportasi *online* sudah tiga kali dilakukan revisi. Hal ini tentunya merugikan banyak pihak yakni masyarakat secara umum dan pihak perusahaan transportasi *online* serta pelaku kegiatan usaha (pengemudi transportasi *online*) secara khusus. Perubahan regulasi ini memakan biaya tinggi bagi perusahaan transportasi *online* dalam rangka menaati setiap perubahan-perubahan yang terjadi. Sebagai contoh mengenai perubahan

ketentuan mengenai uji KIR yang mulanya diwajibkan bagi seluruh kendaraan namun pada peraturan terbaru, uji KIR tidak diperlukan bagi kendaraan yang baru diterbitkan Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) disertai dengan Sertifikat Registrasi Unit Tipe (SRUT). Biaya yang dikeluarkan perusahaan transportasi *online* tentunya tidak sedikit untuk mengikuti ketentuan tersebut.

Kerugian lainnya juga turut dirasakan oleh para pengemudi transportasi *online* yang secara langsung terkena dampak dari setiap revisi peraturan yang berhubungan dengan kegiatan usaha yang mereka lakukan di lapangan. Sebagai contoh mengenai Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) yang mulanya harus atas nama perusahaan, kemudian berganti menjadi atas nama badan hukum dan yang terakhir dapat atas nama pribadi apabila badan hukum merupakan koperasi. Dua perubahan tersebut merupakan contoh dari kerugian yang ditimbulkan dari berganti-gantinya regulasi yang ditetapkan Pemerintah.

Selain daripada itu, tujuan dari kepastian hukum tidak dapat tercapai dengan terus bergantinya regulasi bahkan dalam waktu yang relatif singkat.

Pemerintah dalam hal ini terkesan terburu-buru dan tidak mempersiapkan dengan matang dalam menghadapi isu legalisasi transportasi *online*. Dengan perkembangan zaman menuju era digitalisasi, tidak hanya usaha di bidang transportasi yang pada akhirnya bergeser dari sistem konvensional menjadi sistem *online*, tetapi berbagai bidang lainnya juga akan berubah mengikuti perkembangan teknologi. Berdasarkan pada kenyataan tersebut, tidak hanya transportasi *online* yang membutuhkan regulasi yang sedemikian rupa sehingga kepastian hukumnya terjamin, namun berbagai bidang usaha lainnya juga menunggu untuk diatur lebih lanjut penyelenggaraannya oleh Pemerintah.

### **Kebermanfaatan**

Melihat daripada terus bergantinya regulasi dan berbagai tanggapan yang muncul di masyarakat atas setiap perubahan tersebut, agaknya perlu dilihat kepada siapa regulasi mengenai transportasi *online* berpihak. Keberpihakan dalam suatu regulasi setidaknya dapat diukur dari seberapa besar manfaat yang didapatkan oleh suatu kalangan tertentu dengan berlakunya suatu regulasi. Sedikitnya ada empat

kelompok yang memiliki kepentingan terkait isu transportasi *online* ini, yaitu perusahaan transportasi *online*, pelaku kegiatan usaha (pengemudi transportasi *online*), perusahaan angkutan konvensional dan masyarakat sebagai konsumen.

Pada kondisi yang terjadi saat ini, tiga di antara empat kalangan tersebut agaknya dapat dikelompokkan menjadi satu sebagai kalangan yang mendukung keberadaan transportasi *online* di Indonesia yaitu perusahaan transportasi *online* itu sendiri, pengemudi transportasi *online* dan masyarakat sebagai konsumen. Perusahaan transportasi konvensional dapat dikatakan secara umum sebagai satu-satunya pihak yang dirugikan dengan keberadaan transportasi *online*. Walaupun realita yang terjadi seperti itu, namun dalam keadaan ideal, Pemerintah harus dapat menjamin bahwa keempat kalangan tersebut mendapatkan kebermanfaatan yang sama atas berlakunya regulasi mengenai transportasi *online* ini. Tidak boleh adanya ketimpangan kebermanfaatan pada kalangan tertentu, melainkan upaya menstabilkan kondisi ekonomi yang berkembang di Indonesia.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa upaya Pemerintah untuk mengatur transportasi *online* dirasa belum maksimal. Regulasi yang terus berubah-ubah dalam waktu yang relatif dekat menunjukkan bahwa Pemerintah tidak siap secara substansi dan juga administrasi untuk menerapkan suatu regulasi yang mumpuni untuk memberikan keteraturan di masyarakat. Hal ini menyebabkan tidak adanya kepastian hukum dan mengurangi kebermanfaatannya dari regulasi itu sendiri.

Seyogyanya sebelum membuat regulasi, Pemerintah harus melakukan kajian yang mendalam terkait dampak dari dikeluarkannya suatu regulasi di masyarakat. Hasil dari kajian yang nantinya akan dituangkan ke dalam suatu regulasi, diharap tidak hanya menyelesaikan masalah yang terjadi pada masa kini saja tetapi juga menyelesaikan masalah-masalah yang mungkin akan terjadi pada waktu mendatang. Dalam hal ini Pemerintah harus melihat masalah apa saja yang terjadi saat ini dengan kehadiran transportasi *online* di Indonesia, juga mengenai masalah apa yang mungkin terjadi ke depannya, sehingga perubahan regulasi tidak perlu dilakukan dalam waktu

yang relatif dekat karena masalah-masalah yang mungkin terjadi telah terprediksi dan diberikan solusinya melalui suatu peraturan perundang-undangan.