

Kekosongan Hukum Pengaturan Transportasi Online Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan

Saham Lamganda ¹⁾; Umar Aris ²⁾; Resi Pranacitra ³⁾

¹⁾ Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM

Email: ¹⁾ Sahamlamganda@iblam.ac.id; ²⁾ ArisUmararis@iblam.ac.id; ³⁾ Resipranacitra@iblam.ac.id

ARTICLE HISTORY

Received [25 Juni 2023]

Revised [17 Juli 2023]

Accepted [28 Juli 2023]

KEYWORDS

Online Transportation,
Online Transport,
Transportation Law

This is an open access
article under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)
license



ABSTRAK

Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di Kota Jakarta adalah dengan memaksimalkan sistem angkutan umum, baik angkutan massal maupun angkutan perorangan. Dengan moda angkutan darat tersebut terdiri dari Bus Kota, Angkutan Kota (angkot), Kereta Rel Listril (KRL), dan Mass Rapid Transit (MRT). Dan di era yang serba digital ini muncul transportasi umum secara perorangan, dimana tiap masyarakat perorangan dengan menggunakan kendaraan pribadi dapat menjadi pelaksana angkutan umum, yang menggunakan platform aplikasi sebuah perusahaan swasta sebagai media pemesanannya. Oleh karena itu, amat sangat menarik untuk mengkaji masalah angkutan orang dengan kendaraan umum di Kota Jakarta ini melalui kajian yuridis normatif, yaitu kajian studi pustaka dengan bahan utama berupa peraturan perundang-undangan, referensi, serta dokumen hukum yang berkaitan dengan permasalahan tersebut. Dalam hal ini, dengan berlakunya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan. Melalui jurnal ilmiah ini Penulis ingin menjabarkan terkait kekosongan hukum pada dunia transportasi menggunakan aplikasi daring untuk pemesanannya, atau yang disebut Transportasi Online

ABSTRACT

One of the efforts that can be made to reduce traffic congestion in Jakarta is by maximizing the public transportation system, including both mass transportation and individual transportation. The land transportation modes in Jakarta consist of City Buses, City Transport (angkot), Electric Railways (KRL), and Mass Rapid Transit (MRT). In this digital era, there has been the emergence of individual public transportation, where individuals with private vehicles can act as public transport providers through a private company's application platform as the booking medium. Therefore, it is very interesting to examine the issues of public transportation using private vehicles in Jakarta through normative juridical research, which is a study based on literature review using primary materials such as laws and regulations, references, and legal documents related to the issue. In this case, the implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic is applicable. Through this scholarly journal, the author aims to elaborate on the legal gaps in the world of transportation using online applications for booking, commonly known as Online Transportation.

PENDAHULUAN

Ketersediaan sarana dan prasarana jalan yang masih kurang memadai, bertambahnya jumlah kendaraan yang sulit dikendalikan, tersedianya angkutan massal atau angkutan umum yang mulai kehilangan daya tariknya bagi masyarakat, adalah semua persoalan yang menambah kerumitan dan kemacetan jalan raya di Jakarta, seperti halnya di kota-kota besar lainnya di dunia. Pemanfaatan infrastruktur transportasi umum, termasuk angkutan massal dan commuter line, merupakan salah satu cara yang dapat digunakan untuk meminimalkan kepadatan lalu lintas di Jakarta.

Di jaman milenial dan teknologi seperti sekarang ini, sedang menjadi trend kota besar di berbagai negara menggunakan kebijakan transportasi publik kota besar terintegrasi, yang disebut dengan Public Policy Mega Cities Transportation.

Sebagai ibu kota Republik Indonesia dan salah satu kota utamanya, Jakarta mengadopsi strategi transportasi terpadu untuk kota-kota besar, dan merupakan tanggung jawab pemerintah untuk mengembangkan regulasi untuk itu. Cara memesan orang juga telah berubah sebagai akibat dari kemajuan teknologi. Alih-alih memesan secara manual dengan cara melambai di jalan, konsumen kini menggunakan teknologi aplikasi yang terhubung dengan telepon pintar (smart phone). Selain itu, sepeda motor yang merupakan kendaraan roda dua dan tidak tunduk pada peraturan yang sama dengan angkutan umum juga dapat dipesan menggunakan aplikasi online.

Masalah transportasi perkotaan, khususnya yang melibatkan transportasi umum, sangat penting untuk berfungsinya kota-kota besar karena angkutan umum, keduanya baik angkutan massal maupun angkutan perorangan, menjadi tulang punggung pergerakan mayoritas warga kota dalam melakukan aktivitasnya baik di bidang perekonomian, pendidikan, serta pemerintahan, oleh karena itu tepat kiranya bila Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menugaskan

Pemerintah sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap terselenggaranya angkutan umum serta menjamin tersedianya angkutan umum untuk orang dan/atau barang dalam wilayah kota/ kabupaten.

LANDASAN TEORI

Landasan Filosofis

Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak diatur mengenai transportasi darat secara online khususnya mengenai ojek online. Secara ontologi (hakikat) hak dan kewajiban perusahaan dan pengguna jasa transportasi darat berupa ojek online belum dilindungi oleh hukum di Indonesia. Permasalahan secara epistemologi dimana cara/metoda pengaturannya belum ada sehingga menimbulkan kekosongan hukum baik bagi perusahaan transportasi darat online dan konsumen pengguna jasa transportasi ojek online. Dan aksiologi (efektifitas) bahwa perlindungan hukum terhadap hak-hak konsumen pengusaha dan pengguna jasa transportasi online khususnya ojek online masih belum adayang mengaturnya.

Permasalahan secara teoritis mengenai perlindungan hukum bagi konsumen baik perusahaan transportasi darat secara online dan juga konsumen pengguna jasa transportasi darat online, maka diperlukan teori-teori hukum maupun teori lainnya yang terkait untuk dijadikan pisau analisa dalam pembahasan masalah. Teori sebenarnya merupakan suatu generalisasi yang dicapai setelah mengadakan pengujian dan hasilnya menyangkut ruang lingkup fakta yang sangat luas, kadang orang mengatakan bahwa teori sebenarnya merupakan "*an elaborate hypothesis*", suatu hukum akan terbentuk apabila suatu teori telah diuji dan diterima oleh kalangan ilmuwan sebagai sesuatu yang benar dalam keadaan-keadaan tertentu (Soerjono Soekanto, 1986).

Dalam menjawab pokok permasalahan yang telah dirumuskan diatas, peneliti menggunakan 5 (lima) teori yaitu 'teori hukum responsif', "teori Perbandingan hukum", "teori hukum Progresif", "teori negara hukum" (*the rule of law*), dan "teori hukum perlindungan konsumen".

Alasan menggunakan teori hukum responsif dari Philippe Nonet dan Philip Selznick adalah bahwa hukum yang baik adalah hukum yang seharusnya memberikan sesuatu yang lebih daripada sekedar prosedur hukum. Hukum harus berkompeten dan juga harus adil. Hukum harus mampu mengenali keinginan publik dan mempunyai komitmen terhadap tercapainya keadilan substantif (Philippe Nonet dan Philip Selznick, 2007).

Pengaturan Transportasi Angkutan Umum di Indonesia.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.²⁶ Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya gunadan nilai.²⁷ Konsep pengangkutan meliputi 3 (tiga) aspek, yaitu:

- 1) Pengangkutan sebagai usaha (*business*)
- 2) Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*) dan
- 3) Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*)

Di Indonesia pengangkutan darat diatur dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Menurut Pasal 1 angka 3 bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.²⁸

Kendaraan yang dimaksud dalam Pasal 1 angka 3 dijelaskan dalam Pasal 1 angka 7 UU LLAJ yaitu kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor.²⁹ Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel,³⁰ sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.³¹

Pengangkutan menurut rezim hukum pengangkutan di Indonesia dibagi menjadi 2 (dua) jenis pengangkutan yaitu orang dan barang sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 1 angka 3 UU LLAJ. Sedangkan jika melihat dari jenis

kendaraan maka pengangkutan orang dan atau barang dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pengangkutan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan pengangkutan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor.

Pengangkutan dari sisipenggunaannya dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pengangkutan yang tidak untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial (pengangkutan umum). Dimana kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, yaitu Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.³²

Menurut rezim hukum pengangkutan bahwa pengangkutan umum berbeda dengan pengangkutan biasa, pembedaan keduanya adalah ada atau tidak adanya bayaran atau tarif yang dikenakan kepada penumpang dan atau pengirim atau penerima barang. Pengangkutan orang dan atau barang dalam PP No.74 Tahun 2014:

- (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan:
 - a. Kendaraan Bermotor; dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam:
 - a. sepeda motor;
 - b. Mobil Penumpang;
 - c. Mobil Bus; dan
 - d. Mobil Barang.
- (3) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. Kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: ³³

Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- a. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- b. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dalam hukum pengangkutan di Indonesia negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, sebagaimana yang dinyatakan secara tegas dalam Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan: "Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah." Sedangkan Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:³⁴

- a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 14 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 secara tegas menyatakan "Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau". Dimana pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum diatur dalam Pasal 14 ayat (2) yaitu "Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum."

Perlindungan Hukum Pelaku Usaha Jasa Transportasi Ojek Online dan Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online

Kementerian Perhubungan pada tahun 2015 pernah menerbitkan aturan yang melarang Go-jek, Grab Bike, dan angkutan berbasis aplikasi lain beroperasi yang tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan,

tertanggal 9 November 2015. Dasar pelarangan adalah peraturan perundangan yang membatasi kendaraan pribadi tidak boleh dijadikan transportasi umum. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Djoko Sasono dalam konferensi pers di Jakarta, mengatakan pelarangan beroperasi kendaraan bermotor bukan angkutan umum dengan menggunakan aplikasi internet untuk mengangkut orang dan/atau barang, perlu diambil langkah bahwa pengoperasiannya dilarang, karena menurut ketentuan yang berlaku bahwa angkutan umum harus minimal beroda tiga, berbadan hukum dan memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum Surat Pemberitahuan ini ditujukan untuk Korps Lalu Lintas Polri, para kapolda dan gubernur di seluruh Indonesia. Namun aturan tersebut dianulir karena perintah dari Presiden Jokowi karena ojek, seperti Gojek hadir karena dibutuhkan oleh masyarakat. Maka dari itu, aturan yang dibuat jangan sampai merugikan, dalam hal ini adalah rakyat sebagai pengguna. Presiden Jokowi berpendapat: "Itu yang namanya ojek, namanya Gojek, hadir karena dibutuhkan oleh masyarakat, itu yang harus digaris bawahi dulu. Ojek hadir karena kebutuhan masyarakat. Oleh sebab itu, jangan karena adanya sebuah aturan, ada yang dirugikan, ada yang menderita.

Bentuk perlindungan hukum antara pelaku usaha atau perusahaan penyedia layanan transportasi ojek online dengan pengemudi (driver) ojek online adalah hubungan kemitraan bukan hubungan kerja antara majikan dan buruh. Hubungan kerja sama antar perusahaan melalui pola kemitraan tidak lepas dari hukum perjanjian antara para pihak, yang didasarkan pada asas kebebasan berkontrak sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang menyatakan bahwa semua kontrak (perjanjian) yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Dengan adanya perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, termasuk akibat hukum apabila ada pihak yang melanggar perjanjian atau tidak memenuhi kewajibannya. Disini hukum berfungsi untuk memberi rambu-rambu atau aturan agar kerjasama yang sudah dijalin melalui akte kesepakatan bersama dapat berjalan dengan baik.⁴³ Jadi, tanggung jawab yang diberikan perusahaan transportasi online kepada konsumen atas dasar hubungan saling menguntungkan. Bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi ojek online menurut rezim Undang-undang perlindungan konsumen diatur dalam Pasal 19 ayat (1) UU No.8 Tahun 1999, dimana pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Bentuk ganti rugi dijelaskan melalui Pasal 19 ayat (2) UU No. 8 Tahun 1999 yakni dapat berupa pengembalian uang, atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan. Pemberian ganti rugi tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana. Apabila pelaku usaha hendak melepaskan diri dari tanggung jawab maka pelaku usaha dibebani kewajiban untuk melakukan pembuktian. Sedangkan bentuk tanggung jawab yang berkaitan dengan bidang usaha perdagangan jasa dalam diatur dalam Pasal 26 UU No.8 Tahun 1999, dimana pelaku usaha yang memperdagangkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan. Sebagai bidang usaha yang bergerak dalam bidang jasa angkutan umum, seperti pelaku usaha atau perusahaan angkutan umum yang menggunakan aplikasi online media internet seperti ojek online Gojek, Grab dan yang lain tunduk kepada peraturan perundangan tersebut tersebut, tunduk pada kewajiban pemenuhan jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan.

METODE PENELITIAN

Metode Analisis

Penulisan jurnal ini menggunakan penelitian hukum normatif, yang dilakukan melalui pemeriksaan undang-undang, aturan, dan karya hukum yang relevan. Informasi yang dikumpulkan oleh penulis untuk kompilasi jurnal ini berasal dari pengumpulan bahan hukum primer. Strategi penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian hukum normatif, dan informasi yang dikumpulkan berupa data primer dan sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak Dari Belum Diaturnya Transportasi Online Roda Dua (Motor) Dan Roda Empat (Mobil) Didalam Undang-Undang Terhadap Perkembangan Transportasi Di Indonesia

1. Transportasi

Dari kata Latin *transportare*, yang memiliki arti mengangkat, membawa, atau mengangkut, berasal istilah transportasi. Transportasi adalah penggunaan kendaraan di ruang lalu lintas jalan untuk memindahkan orang atau produk dari satu lokasi ke lokasi lain. (UU Tentang Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009, 2009).

Mirip dengan membantu arus barang dan bahan mentah dari satu divisi organisasi industri ke divisi lainnya, transportasi melayani masyarakat. Selain itu, transportasi berkontribusi pada pemerataan pembangunan dan distribusi penduduk. Selain itu, transportasi juga berfungsi sebagai penghubung antara pemasok bahan baku, pusat produksi, pusat pemasaran, dan pusat perumahan tempat pelanggan tinggal.

2. Transportasi Online

Cara perpindahan orang atau barang dengan menggunakan kendaraan roda empat (empat) dua (dua) seperti sepeda motor dan mobil yang menggunakan internet melalui *smartphone* yang dilengkapi program untuk menjalankan operasional pemesanannya dikenal dengan transportasi online. Tiga pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan transportasi online adalah pengemudi yang juga pemilik kendaraan; komunitas pengguna, atau yang disebut konsumen; dan juga perusahaan penyelenggara aplikasi, yang berfungsi sebagai penyedia aplikasi dan juga dikenal sebagai aplikator. Pada intinya, aplikasi menghubungkan penyedia layanan kendaraan yang dikenal sebagai driver (pengemudi) dan penumpang (pengguna layanan) dengan menyediakan atau menawarkan fitur layanan kepada pengguna layanan (konsumen). Pelanggan dapat memeriksa profil pengemudi, biaya, dan juga dapat memberikan penilaian kepada pengemudi.

Pengemudi atau pelaku industri transportasi yang beroperasi secara online disebut sebagai Mitra. Secara epistemologis, mitra adalah hasil dari kolaborasi (pengemudi) yang menjelma menjadi sekutu atau mitra kerja. Dengan demikian, kemitraan dapat dilihat sebagai suatu bentuk aliansi antara dua pihak atau lebih yang dibentuk untuk memperkuat kerja sama berdasarkan kesepakatan, untuk meningkatkan keterampilan dalam bidang bisnis tertentu, atau dengan tujuan tertentu untuk mencapai hasil yang lebih baik.

Suatu hubungan bisnis atau perjanjian kerja elektronik dengan melakukan klik pada tombol setuju, dimana hubungan kerja tersebut merupakan hubungan antara pemberi kerja dengan karyawan/buruh berdasarkan perjanjian kerja yang memuat komponen pekerjaan, gaji, dan perintah, mengikat bisnis Aplikasi dan Mitra. Pengunduhan aplikasi transportasi dari app store dan mengklik terima adalah satu-satunya persyaratan untuk perjanjian kerja yang dimaksud. Syarat dan ketentuan dapat diubah secara sepihak oleh pemohon sewaktu-waktu. Dalam hal ini pemohon adalah perusahaan aplikasi.

Teori Perlindungan Hukum

Satijpto Raharjo mengklaim bahwa memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat berarti melindungi hak asasi manusia (HAM) mereka, memungkinkan mereka untuk menggunakan semua hak hukum yang diberikan kepada mereka. Hukum itu sendiri melakukan perlindungan yang bersifat adaptif, antisipatif, dan juga proaktif. Untuk mencapai keadilan sosial, hukum juga diperlukan untuk melindungi mereka yang secara sosial, ekonomi, dan politik lemah dan kurang terwakili. (Raharjo, 2014).

Pada hakekatnya, tujuan peraturan perundang-undangan adalah untuk melindungi masyarakat dari perbuatan yang dapat membahayakan hak-hak orang atau penguasa lain. Pada prinsipnya setiap orang berhak atas perlindungan hukum, dan hubungan hukum seringkali membutuhkan perlindungan hukum. Ada beberapa bentuk perlindungan hukum karena hal ini.

Teori Hukum Transportasi

Sistem transportasi nasional yang dikenal dengan SISTRANAS (sistem transportasi nasional) yang telah lama diciptakan, dilaksanakan, dan dikembangkan oleh pemerintah pusat, pertama-tama mencerminkan kebijakan pembangunan transportasi nasional dalam kebijakan pembangunan sektor transportasi. (Kamaluddin Rustian, 2003).

Segala sesuatu yang terkait dengan perundang-undangan yang mengatur tentang jasa transportasi baik itu darat, laut, dan juga udara disebut dengan peraturan perundang-undangan transportasi. (Abdulkadir Muhammad, 2008). Hubungan hukum antara penyedia jasa transportasi dan pelanggan diatur oleh seperangkat aturan yang disebut hukum transportasi. (Rangkuti, 2023).

Pertumbuhan mobilitas ekonomi, sosial, politik, dan demografis, yang meningkat bersamaan dengan dan mengikuti kemajuan di berbagai bidang dan sektor ini, bergantung pada transportasi, yang

merupakan komponen penting. (Kamaluddin Rustian, 2003). Untuk memupuk persatuan dan transportasi yang prima yang dapat menjadi alat untuk digunakan sebagaimana mestinya, maka aturan-aturan yang mengatur masalah transportasi harus ada karena sangat penting di semua bidang tersebut.

Di Indonesia, transportasi juga tidak dapat dipisahkan dari Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Judul Kelima, dan Buku Ketiga tentang Perjanjian Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer). Ketentuan Umum adalah bagian satu Kitab KUHPer.

Ada beberapa undang-undang dan aturan yang mengatur layanan transportasi umum. Fakta bahwa aturan dan peraturan ini ada berfungsi sebagai landasan hukum. Berikut ini adalah undang-undang dan peraturan yang berkaitan dengan hukum transportasi:

- Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Dasar Tahun 1945,

Undang-Undang ini meyakini bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan penting dalam mendorong integrasi nasional dan pertumbuhan ekonomi.

Undang-undang tersebut memberikan informasi yang komprehensif tentang semua sistem, moda transportasi, undang-undang mengemudi, dan topik terkait transportasi secara umum. Pemerintah harus memberikan perhatian khusus pada masalah transportasi untuk mengembangkan transportasi yang efektif.

Asas-Asas Hukum Yang Berkeadilan Persaingan Usaha

Sebenarnya persaingan bisnis ini sudah mulai ada dan muncul sebelum pembuatan undang-undang, yang menyebabkan peningkatan perselisihan. Selain itu, seiring dengan berkembangnya hukum bisnis dan ekonomi, proses hukum juga mengalami perubahan substansi dan bentuk, seperti yang ditunjukkan, misalnya, dalam bidang hukum persaingan usaha.

Hukum persaingan itu sendiri adalah suatu gagasan hukum penyelesaian konflik dalam domain ekonomi dan komersial daripada dua jenis penyelesaian sengketa (sesuai dengan penegakan dan penyelesaian hukum). hukum penyelesaian konflik ini didasarkan pada bentuk dan juga jenis penyelesaian sengketa (litigasi atau non litigasi).

Didalam Undang-Undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, 1999) adalah suatu jenis demokrasi ekonomi terkait dengan kebebasan, kesetaraan, dan keadilan. Undang-undang inilah yang memberi kesempatan kepada semua pemilik usaha kecil untuk meningkatkan besaran peluang mereka dan juga mencegah konsentrasi kekuatan ekonomi di tangan segelintir orang kaya terpilih.

Karena persaingan bisnis yang tidak sehat akibat tidak adanya undang-undang yang mengatur transportasi online, perusahaan aplikasi saling bersaing perang tarif antara perusahaan aplikasi untuk memberikan tarif yang paling rendah diantara aplikator, dengan tujuan agar semakin banyak penumpang yang menggunakan aplikasi tersebut. Akan tetapi berakibat pengemudi yang menanggung biaya tarif rendah ini yang berdampak berkurangnya penghasilan pengemudi adajam kerja normal 8 jam, yang membuat pengemudi akhirnya terpaksa bekerja melebihi jam kerja. Selain itu, mudah bagi perusahaan untuk menerima pengemudi dengan dalih mitra hanya dengan menelusuri situs web tanpa bertemu langsung dengan mereka, yang menurunkan kualitas pengemudi.

Perluah Kolaborasi Lintas Kementerian (Kementerian Perhubungan, Kementerian Tenaga Kerja, Kementerian Komunikasi Dan Informasi) Untuk Mengatasi Transportasi Di Era Digital Teknologi Ini

Dalam sistem kehidupan dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem sosial, transportasi memegang peranan penting. Susunan sosio-demografis daerah tersebut mempengaruhi seberapa baik fungsi sistem transportasi di sana. Kapasitas transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan sangat dipengaruhi oleh kepadatan penduduk. Karena tingkat kelahiran yang tinggi dan urbanisasi, ada kecenderungan pertumbuhan penduduk di wilayah metropolitan. Secara tidak langsung atau langsung, besarnya urbanisasi berdampak pada kepadatan penduduk yang menurunkan daya saing transportasi daerah. Rumitnya tantangan transportasi publik telah ditunjukkan oleh realitas transportasi publik di Jakarta, salah satu kota besar di Indonesia.

Variasi pertumbuhan penduduk yang terus bertambah, jumlah kendaraan bermotor yang melebihi kapasitas jalan raya, dan tindakan mereka yang terus melanggar peraturan lalu lintas di jalan raya, semuanya berkontribusi pada kompleksitas masalah ini. Pertumbuhan suatu daerah atau kota terhambat oleh kegagalan sistem transportasi, yang juga mengurangi efektivitas ekonomi perkotaan dan menimbulkan kerugian tambahan.



Misalnya, menyebabkan masalah ketidaksesuaian yang dapat menyebabkan masalah sosial, kemiskinan (miskin perkotaan/pedesaan), dan kebencian masyarakat. Karena masalah ini, penduduk kota tetangga Jakarta (Depok, Bogor, dan Tangerang, misalnya) terpaksa mencari pekerjaan di Jakarta untuk menjalani kehidupan yang lebih terhormat.

Efek dari kegagalan sistem transportasi termasuk pembangunan jalan yang menumbangkan lingkungan karena akuisisi properti, invasi pedagang kaki lima, dan parkir liar di jalan umum. Selain itu, meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi baik roda 4 (mobil) maupun roda 2 (sepeda motor) menyebabkan kemacetan di Jakarta menjadi keniscayaan akibat ketidakmampuan sistem angkutan umum untuk berkembang secara kuantitas dan kualitas. Meskipun merupakan komponen mendasar dari infrastruktur, sistem transportasi mempengaruhi pertumbuhan kota. Dalam rencana dan prakarsa pemerintah, perkembangan transportasi dan tata guna lahan sangat penting. Mahalnya pembangunan infrastruktur di sektor transportasi pada akhirnya menuntut keterlibatan masyarakat dalam situasi ini.

a. Paradigma Transportasi Publik

Dari dulu hingga sekarang, Jakarta mengalami sejumlah persoalan, yang paling signifikan adalah kemacetan yang berkembang akibat kehidupan penduduk kota yang pragmatis, konsumtif, dan hedonistik. Orang-orang dalam masa transisi dengan mudah tersapu oleh banjir informasi, membuat mereka rentan terhadap persuasi.

Masyarakat juga terkena dampak dari kompleksitas transportasi publik, selain pemerintah dan operator. Perkembangan terakhir telah menunjukkan sistem transportasi umum yang tetap memiliki biaya sosial dan ekonomi yang sangat besar sekaligus tidak nyaman, tidak aman, dan tidak terjangkau. Hal ini secara tidak langsung membawa pada marginalisasi masyarakat.

Pengurangan kemacetan lalu lintas, polusi udara, serta konsumsi minyak dan energi akan menjadi keuntungan terbesar bagi pengemudi dan non-pengendara dari peningkatan transportasi umum. Kota adalah struktur yang dirancang untuk mengurangi perjalanan dan meningkatkan perdagangan (komoditas, jasa, persahabatan, informasi, dan gagasan). Oleh karena itu, salah satu fungsi transportasi adalah untuk memajukan kegiatan perdagangan.

Angkutan umum adalah fenomena yang terkait dengan modernitas dan logika kapitalis. Fenomena pertumbuhan persoalan transportasi umum di kota-kota besar Indonesia saat ini tidak bisa diselesaikan hanya dengan cara teknis. Perubahan pola perilaku masyarakat akibat berkembangnya angkutan massal, seperti Busway TransJakarta dan/atau KRL, dapat dikatakan sebagai perubahan cara transportasi masyarakat yang cukup berarti. Adanya angkutan massal memberikan sinyal kepada konsumen jasa transportasi bahwa pola mobilitas penduduk dan perilaku transportasi telah berubah. Penyelenggaraan angkutan umum bagi pemerintah memerlukan pengembangan peraturan untuk pembelian transportasi mulai dari teknis, pembelian properti, tata ruang, permodalan, dan masalah sosial hingga politik lainnya. Hubungan antara pemerintah dan kekuatan kapital berlanjut dalam hal ini. Semua aspek transportasi umum harus direvitalisasi untuk menciptakan sistem yang tahan lama. Pemerintah kota sangat penting untuk pengembangan dan pelaksanaan program transportasi umum.

b. Sistem Transportasi Berkelanjutan

Dibandingkan dengan sistem yang didasarkan pada penggunaan mobil pribadi, sistem transportasi yang didasarkan pada penggunaan angkutan umum lebih mudah dicapai. Di era globalisasi saat ini, sistem transportasi berkelanjutan merupakan bentuk baru dari sistem transportasi. Masalah transportasi memerlukan pertimbangan dan penyelidikan dari sejumlah sudut pandang ilmiah.

Awalnya, para pembuat kebijakan berusaha untuk menerapkan suatu transportasi terus berlanjut, yakni sistem yang dapat mengakomodasi kemudahan akses terbanyak, sementara dampak merugikannya paling sedikit. Aksesibilitas, keadilan, dan efek lingkungan adalah tiga komponen penting dari sistem transportasi yang berkelanjutan.

Perencanaan jaringan transportasi dan berbagai pilihan mobilitas yang sangat terintegrasi satu sama lain merupakan salah satu cara untuk mencapai aksesibilitas. Pengejaran kesetaraan termasuk menawarkan transportasi yang dapat diakses oleh semua strata sosial, memastikan persaingan komersial yang adil, berbagi ruang dan infrastruktur yang tersedia secara adil, dan menjaga keterbukaan dalam semua pembuatan kebijakan.

Menurut Brundtland (1987), kota berkelanjutan adalah kota yang dapat memenuhi kebutuhan generasi sekarang tanpa mengabaikan kebutuhan generasi mendatang. (Priyoga, 2010). Secara lebih detail, penerapan ketiga pilar dalam konsep pembangunan kota berkelanjutan dapat dijelaskan sebagai berikut :

•Pilar Ekonomi:

Mencapai keadilan antargenerasi, yang merupakan landasan pembangunan berkelanjutan dengan pendekatan yang berfokus pada masa depan dan komponen penggunaan sumber daya alam secara bijak; Meningkatkan produktivitas kota; Memanfaatkan dan mengembangkan ekonomi lokal; Menciptakan lapangan kerja, pendapatan, dan nilai tambah bagi perekonomian; Memprioritaskan sumber daya lokal daripada impor;

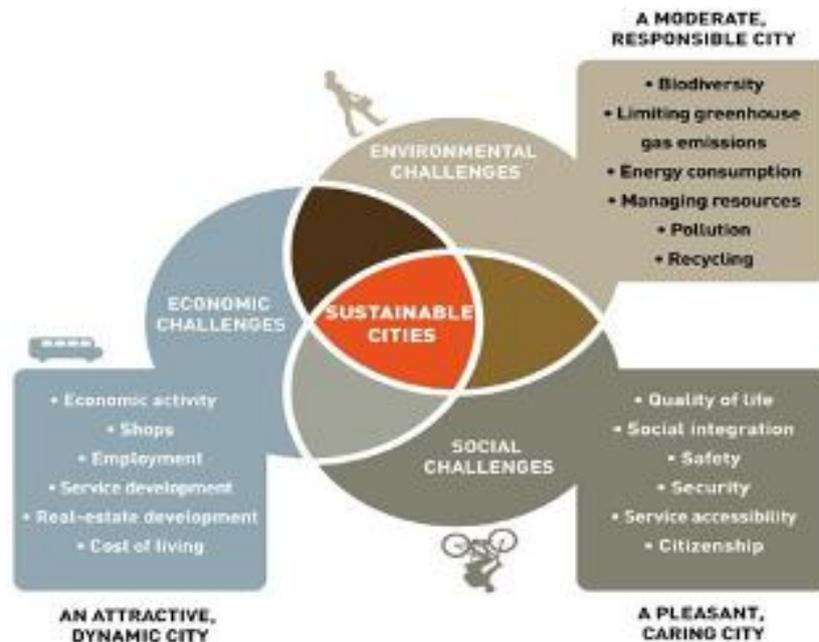
•Pilar Sosial Budaya:

Pengurangan ketimpangan spasial, peningkatan keamanan dan kenyamanan kota, pengembangan identitas kota, pemenuhan kebutuhan dan layanan dasar (ketahanan pangan, perumahan, air bersih, persampahan, sanitasi), perwujudan tata kelola kota yang baik, sehingga terjadi keadilan sosial pada kesenjangan akses dan distribusi sumber daya alam secara intragenerasi untuk mengurangi kemiskinan, yang diduga menjadi faktor degradasi lingkungan. Mewujudkan jaminan hidup, pemerataan akses terhadap pelayanan esensial, demokrasi dan partisipasi, kontak sosial yang konstruktif, dan penumbuhan nilai-nilai (nilai kemanusiaan) untuk kehidupan yang baik;

•Pilar Lingkungan Hidup:

Untuk mencegah penggunaan sumber daya alam yang berlebihan dan penurunan kuantitas dan kualitas lingkungan di wilayah di luar kawasan perkotaan yang bersangkutan, yang berdampak pada laju pertumbuhannya, diperlukan efisiensi lahan kota, efisiensi penggunaan energi, pengurangan limbah dan polusi, integrasi lingkungan alam di dalam kota, serta pelestarian warisan budaya.

Gambar 1: Integrasi tiga pilar ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan hidup.(google, n.d.).



c. Kebijakan Transportasi Publik

Bukan hanya pemerintah yang menghadapi kesulitan dalam mengelola transportasi umum, tetapi juga pengusaha atau operator yang menghadapi tantangan yang meliputi hal-hal berikut:

- Pendapatan yang rendah disebabkan pembatasan tarif, tetapi biaya operasional tinggi;
- Tidak adanya kepastian dalam kelangsungan usaha,
- Tidak efisien karena adanya penundaan yang lama pada terminal;
- Operasional terbatas oleh sistem perizinan, beberapa operator di satu rute, dan berbagai pungutan ilegal;
- Hampir tidak ada tempat untuk rute baru ataupun jenis layanan baru;
- Perusahaan sebagai penyewa bus, bukan sebagai operator bus, dan
- Pendapatan yang rendah karena adanya peningkatan kemacetan.

Gambar 2: Peran Pemerintah dalam Pembangunan Kota Berkelanjutan. (google, n.d.)



Di Indonesia terdapat peraturan Penataan Ruang yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Undang-Undang No.26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang, 2007) mengartikan kawasan suatu perkotaan sebagai tempat wilayah yang memiliki kegiatan utama bukan dari pertanian dengan struktur kegunaan kawasan sebagai wilayah tempat tinggal perkotaan, pusat dan penyebaran pelayanan pemerintahan, pelayanan kegiatan sosial, dan juga aktivitas ekonomi. Para ahli memberikan definisi kota maupun perkotaan sebagai wilayah terbangun yang berlokasi berdekatan, meluas dari pusat kotanya hingga ke wilayah pinggiran yang meliputi dari area hunian, wilayah komersial, kawasan industri, kantor pemerintahan, infrastruktur juga sarana transportasi, dan lainnya. Sistem transportasi umum yang berkelanjutan menguntungkan masyarakat yang dilayaninya dari segi ekonomi, sosial, budaya, dan kelestarian lingkungan. Sistem transportasi diperlukan untuk memenuhi kebutuhan keterkaitan sosial dan ekonomi serta memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk meningkatkan mobilitas. Meningkatnya mobilitas dalam transportasi bermanfaat bagi kepentingan publik dengan mengurangi dampak buruk pada faktor sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Ada lebih sedikit pilihan angkutan umum berbasis rel daripada di kota-kota besar di wilayah lain di dunia. Dengan kata lain, jelas bahwa Pemerintah Daerah Provinsi, juga Kabupaten, dan atau Kota di Indonesia telah mengkonsolidasikan dirinya sebagai tempat pemasaran mobil juga sepeda motor, dengan sistem transportasinya yang sepertinya merupakan hasil dari mengagungkan pembeli mobil dan juga pengguna sepeda motor. Berdasarkan Pasal 57 Kep. Menhub. No. 35 Tahun 2003 (PERHUBUNGAN, 2003) maka masing-masing daerah memiliki wewenang untuk membuat Perda terkait izin trayek, namun hal tersebut terkadang justru membuka kesempatan munculnya korupsi, kolusi, juga nepotisme dalam pengurusan izin trayek yang dimaksud. Hal ini disebabkan oleh ketidaksamaan metode cara kerja pengaturan antara suatu daerah dengan daerah lainnya. Pelayanan angkutan publik buruk bisa dilihat dari:

- Kualitas layanan yang buruk (termasuk waktu tunggu yang lama, waktu perjalanan yang lama, ketidaknyamanan dan keamanan dalam angkutan umum);
- Aksesibilitas rendah (terlihat masih banyak bagian perkotaan yang belum terlayani angkutan umum, dan rata-rata proporsi panjang jalan di perkotaan masih kurang dari 70%, bahkan kurang dari 15%, terutama di kota besar dan kota menengah dan sedang;
- Tingginya biaya disebabkan oleh aksesibilitas yang buruk dan jaringan angkutan umum yang buruk, sehingga kotamadya harus berpindah beberapa kali dari awal sampai akhir, kurangnya sistem tiket terpadu dan kurangnya koneksi transportasi.

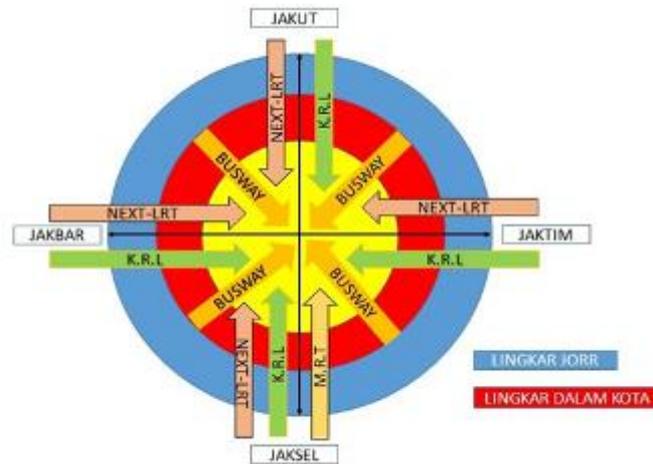
Karena keadaan ini, biaya yang terkait dengan penggunaan angkutan umum jauh lebih tinggi daripada biaya yang terkait dengan penggunaan transportasi pribadi, seperti sepeda motor atau kendaraan.

d. Pola Transportasi Publik Mega Cities Terintegrasi

Jalan Tol Dalam Kota berfungsi sebagai penghubung dalam kota Jakarta dan berfungsi sebagai jalan Tol JORR lingkaran luar, mendukung dan mengelilingi Jakarta. Jakarta adalah pusat bagi mereka yang mencari pekerjaan untuk meningkatkan taraf hidup mereka karena merupakan kota metropolitan

dengan kota-kota pendukung. Orang yang bepergian ke Jawa dari ibu kota lain sering menggunakan Busway TransJakarta, KRL, Jak-Lingko, dan MRT. Namun sayangnya, tidak satu pun dari sistem transportasi publik tersebut yang mampu memenuhi kebutuhan pengguna dalam jumlah besar yang datang dari berbagai arah secara memadai.

Gambar 3: Bagan Transportasi Publik Terintegrasi



Pada tahun 2018, sebanyak 20,02 juta perjalanan harian dilakukan dari dan ke Jakarta dari wilayah Bodetabek. Pada, dengan total 49,5 juta perjalanan harian. Mobilitas penduduk di dalam kota Jakarta bervariasi antara 23,4 juta. Namun, sebagian besar perjalanan tersebut dilakukan dengan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan. Selain Jakarta, kemacetan juga terjadi di daerah asal warga yang datang ke Ibu Kota. (Badan Pengelola Transportasi, 2020)

e. Peran serta Transportasi Online di Era Teknologi Digital Yang Dikelola Perorangan.

Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) 2018 yang menjadi acuan kerja BPTJ menyebutkan, target penggunaan angkutan umum harus mencapai 60 persen dari seluruh angkutan penumpang. Target ini harus tercapai pada tahun 2029. (BPTJ, 2021).

Pesatnya perkembangan teknologi dan sulitnya mencari pekerjaan, maka jumlah pengemudi online ini mencapai sekitar 4 juta pengemudi pada tahun 2020 (Aulia Rahman Nugraha, 2020), walaupun belum pernah ada angka pasti berapa jumlah pastinya pengemudi online, karena pihak perusahaan aplikasi tidak mau memberikan data jumlah pengemudinya yang disebut mitra kepada pemerintah dengan alasan kerahasiaan data. Padahal sudah banyak peraturan berkali-kali revisi yang memuat agar aplikator memberikan data jumlah pengemudinya, mulai dari Permenhub No.32 Tahun 2016 (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek., 2016), Permenhub 26 Tahun 2017 (Permenhub No. PM 26 Tahun 2017 Tentang Revisi Permenhub No. PM 32 Tahun 2016, 2017), Permenhub No. 108 Tahun 2017 (PERHUBUNGAN, 2015), Permenhub No.118 Tahun 2018 (Permenhub No 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus, 2018), Dan yang terakhir untuk pengemudi online roda 2 dibuatkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 564 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi pada tanggal 4 Agustus 2022 dan selanjutnya Perusahaan Aplikasi segera melakukan penyesuaian tarif ini pada aplikasinya. (Kemenhub, 2022).

Semua Peraturan Menteri Perhubungan yang disebutkan di atas semua tersebut hanya di awal saja dituruti oleh aplikator seiring berjalannya waktu aplikator kembali melakukan pelanggaran, mungkin karena hanya Peraturan Menteri saja dan bukan Undang-Undang atau Peraturan Daerah. Terlebih potongan komisi aplikator sebesar Rp 5.000 ditambah 20% - 40% setiap orderan yang masuk dan diambil pengemudi (Biaya Komisi Ojol Kembali Jadi 20 Persen, SPAL_ Aplikator Masih Potong Penghasilan Driver Hingga 40 Persen - Bisnis Tempo, n.d.). Oleh karena itu Pemerintah dapat melakukan langkah seperti melalui:

- Mendirikan Aplikasi Transportasi Online di bawah penguasaan BUMN / BUMD, sesuai dengan amanat Pasal 33 Ayat 2 UUD 1945, dimana industri yang penting bagi negara dan menguasai

hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara. Aplikasi Angkutan Online juga dapat terhubung dengan angkutan umum daerah yang dioperasikan Pemerintah Daerah, seperti JakLingko Jakarta.

- Mengadakan pelatihan SPAU (Sekolah Mengemudi Angkutan Umum) untuk Pengemudi Online dan Ojek Online.

f. Peran serta Pemerintah dalam kekosongan hukum dan menjamin keadilan dan kehidupan bagi Pengemudi Online.

Menurut KBBI, pengertian hak adalah mempunyai wewenang untuk memerintah atau menuntut sesuatu. Hak adalah kebebasan yang dimiliki setiap individu dan dilindungi oleh hukum. Hak juga dapat dilihat sebagai kepemilikan, otoritas, kekuasaan, atau derajat dan martabat seseorang. (KBBI, 2023). Sedangkan KBBI mendefinisikan warga negara sebagai penduduk suatu negara atau bangsa berdasarkan keturunan, tempat lahir, dan lain-lain yang memiliki semua tanggung jawab dan hak istimewa yang terkait dengan menjadi warga negara dari negara tersebut. ((KBBI), n.d.). Sesuai dengan ketentuan UUD 1945 bahwa setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang baik bagi kemanusiaan, maka hak warga negara itu sendiri adalah hak yang diperoleh warga suatu bangsa termasuk hak untuk memperoleh penghidupan yang layak. (Gumilar, 2017).

Bersamaan dengan komponen perjanjian kerja antara mitra dan aplikator, terdapat unsur perjanjian kerja antara pengemudi dan perusahaan saat pengemudi mengunduh aplikasi di transportasi online:

•Unsur Perintah:

Secara khusus, kerja sama antara Aplikator dan Mitra terbatas pada pelaksanaan pesanan yang sesuai dengan yang tercantum dalam aplikasi Mitra. Oleh karena itu, ketika Mitra tidak mencari penumpangnya sendiri, unsur perintah terpenuhi.

•Unsur Pekerjaan:

Dengan memanfaatkan algoritma dalam sistem aplikasi, distribusi pesanan merupakan kekuatan aplikator. Pada kenyataannya, Mitra memiliki opsi untuk menolak beberapa pesanan, tetapi mereka tidak dapat melihat pesanan mana yang telah dikirimkan dengan permohonan mereka. Ketika Mitra Pengemudi menyelesaikan tugas yang diberikan oleh perusahaan menggunakan aplikasi, maka persyaratan penugasan telah terpenuhi.

•Unsur Upah

Ketika perusahaan atau majikan membayar pekerja atau buruh untuk pekerjaan atau jasa yang telah dilakukan atau akan dilakukan, pembayaran itu dikenal sebagai upah. Upah juga dapat mencakup tunjangan bagi pekerja atau keluarga buruh. Upah adalah hak pekerja atau buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari perusahaan atau pemberi kerja kepada pekerja atau buruh yang ditetapkan dan dibayar menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan. (Iii, 2003).

Penulis berpendapat, Kementerian yang menaungi Transportasi Online terdiri dari tiga Kementerian terkait, yaitu Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kominfo), karena perusahaan menggunakan aplikasi untuk pemesanannya. Lalu Kementerian Perhubungan, terkait kendaraan yang digunakan oleh pengemudinya. Dan yang terakhir Kementerian Tenaga Kerja untuk mengatur dan melatih Sumber Daya Manusia serta melindungi para pengemudinya yang selalu disebut Mitra oleh aplikator.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian pembahasan diatas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. DPR harus membuat Revisi Undang-Undang Lali-Lintas Dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 untuk memuat aturan terkait Transportasi Online.
2. DPRD harus membuat Peraturan Daerah terkait Transportasi Online.
3. Negara harus segera mereduksi para pelaku transportasi swasta dan ekonomi kecil yang sudah lebih dulu ada untuk beralih profesi guna menghindari dampak negatif dari Public Transportation Mega Cities.
4. Harus ada semacam Badan Lintas Kementerian untuk membuat peraturan terkait Transportasi Online ini, karena melibatkan 3 Kementerian, diantaranya Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Tenaga Kerja.

Saran

Berdasarkan penelitian yang sudah dibuat oleh Penulis, berikut saran yang dapat diberikan:

Baiknya Negara atau Daerah (BUMN/BUMD) punya aplikasi transportasi mobil online atau ojek online sendiri yang terintegrasi dengan angkutan umum seperti JakLingko di Jakarta. Sehingga Negara juga memperoleh keuntungan dari hasil transportasi online, dan sesuai dengan UUD 1945 yang menyebutkan hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara.(Undang-Undang Dasar 1945, 1945). bukan dikuasai swasta, karena transportasi adalah salah satu hajat hidup orang banyak.

DAFTAR PUSTAKA

- (KBBI), K. B. B. I. (n.d.). Arti Kata Warga Negara. <https://kbbi.web.id/warga+negara>
- Abdulkadir Muhammad. (2008). Hukum Pengangkutan Niaga. P.T. Citra Aditya Bakti.
- Aulia Rahman Nugraha. (2020). Organisasi Ojol: Ada 4 Juta Driver Ojol di Indonesia | kumparan.com. Tekno Dan Sains. <https://kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI>
- Badan Pengelola Transportasi. (2020). Menuju Integrasi Transportasi di Wilayah Jabodetabek. Biro Kepegawaian Dan Organisasi Kementerian Perhubungan. <https://bptj.dephub.go.id/post/read/menuju-integrasi-transportasi-di-wilayah-jabodetabek>
- Biaya Komisi Ojol Kembali Jadi 20 Persen, SPAI_ Aplikator Masih Potong Penghasilan Driver Hingga 40 Persen - Bisnis Tempo. (n.d.).
- BPTJ. (2021). Pentingnya Integrasi Moda dalam Sistem Transportasi Jabodetabek. <https://bptj.dephub.go.id/post/read/pentingnya-integrasi-moda-dalam-sistem-transportasi-jabodetabek>
- google. (n.d.). sustainable city planning - Google Search. https://www.google.com/search?q=sustainable+city+planning&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=2I_0UoiNJ4PokAXTtoHoDQ&ved=0CDEQsAQ&biw=1360&bih=589#imgdii=_,_, 2014
- Gumilar, E. C. (2017). Bunyi UUD 1945 Pasal 27 Ayat 1, 2, 3 dan Penjelasannya. In Petikanhidup.Com. <https://petikanhidup.com/bunyi-uud-1945-pasal-27-ayat-1-2-3-dan-penjelasannya.html>
- Iii, B. A. B. (2003). Upah Menurut Uu. Standar Upah Menurut UU No.13 Tahun 2003, 13, 36–57.
- Kamaluddin Rustian. (2003). Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakane (L. Krisnawati (Ed.); 1st ed.). Ghalia Indonesia. <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=578135>
- KBBI. (2023). Arti Kata Kamus Besar Bahasa Indonesia. In Typoonline (p. 1). <https://kbbi.web.id/simultan%0Ahttps://kbbi.web.id/bahagia%0Ahttps://www.kbbi.web.id/sampel%0Ahttps://kbbi.web.id/tradisi%0Ahttps://typoonline.com/kbbi/membilang%0Ahttps://kbbi.web.id/sanksi%0Ahttps://kbbi.web.id/%0Ahttps://kbbi.web.id/%0Ahttps://typoonli>
- Kemhub. (2022). Atur Batas Tarif Ojek Online , Kemhub Terbitkan Regulasi Terbaru. Peraturan Jasa Perhubungan.
- undang-Undang Dasar 1945, 105 129 (1945). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BDsuQOHOci4J:https://media.neliti.com/media/publications/9138-ID-perlindungan-hukum-terhadap-anak-dari-konten-berbahaya-dalam-media-cetak-dan-ele.pdf+&cd=3&hl=id&ct=clnk&gl=id>
- Undang-Undang No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, (1999).
- Undang-Undang No.26 Tahun 2007 Tentang penataan Ruang, вы12y 245 (2007).
- peraturan menteri perhubungan nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek., 47 halaman (2016). BN.2016/No.494, jdih.dephub.go.id
- Permenhub No. PM 26 Tahun 2017 tentang revisi Permenhub No. PM 32 Tahun 2016, 67 (2017). BN.2017/No.516, jdih.dephub.go.id
- PERHUBUNGAN, P. K. M. (2003). Keputusan Menti Perhubungan No. 35 Tahun 2003.
- PERHUBUNGAN, P. K. M. (2015). Permenhub no 108 Tahun 2017.
- Permenhub no 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus. (2018).
- Priyoga, I. (2010). Desain Berkelanjutan (Sustainable Design). Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pandanaran, 8(1), 16–26. <http://jurnal.unpand.ac.id/index.php/dinsain/article/view/53>
- Raharjo, S. (2014). Ilmu hukum (8th ed.). PT. Citra Aditya Bakti. <https://simpus.mkri.id/opac/detail-opac?id=10270>
- Rangkuti, M. (2023). Hukum Transportasi: Pengertian, Aspek, Prinsip, Tujuan, dan Peraturan yang Memuatnya. <https://fahum.umsu.ac.id/hukum-transportasi-pengertian-aspek-prinsip-tujuan-dan-peraturan-yang-memuatnya/>