

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam tatanan Hukum Administrasi Negara dan Hukum Tata Negara, jelas dinyatakan bahwa Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) adalah ibu kota negara Republik Indonesia. Jakarta merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi. Secara teritorial, Jakarta memiliki luas sekitar 661,52 km² dengan penduduk kurang lebih 10.187.595 jiwa dan merupakan kota metropolitan terbesar di Asia Tenggara.¹ Dengan urutan kedua di dunia, dikelilingi kawasan pemukiman Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) yang semakin berkembang. Hasil survey menunjukkan bahwa jumlah pengguna transportasi di Jabodetabek sebanyak 3.566.178² orang yang terdiri dari 2.429.751 orang yang melakukan kegiatan bekerja dan sekolah/kursus, 1.067.762 orang di Bodetabek, dan 68.665 orang di luar Jabodetabek. Sementara, pengguna transportasi Bodetabek yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta sebanyak 1.382.296 orang³. Sesuai dengan kondisi geografis dan demografis seperti itu tanpa dukungan sarana transportasi yang memadai akan sulit bagi masyarakat kota Jakarta untuk menjalankan kegiatan sehari-hari. Sarana transportasi telah menjadi

¹ 10 Kota Terbesar di Asia Tenggara (www.academia.edu) diakses pada tanggal 13 Juni 2017

² Data Statistik Transportasi DKI Jakarta tahun 2015

³ Data Statistik Transportasi DKI Jakarta tahun 2015

kebutuhan dan keniscayaan dalam memfasilitasi mobilitas penduduk, kegiatan bisnis, kegiatan ekonomi, dan dinamika sosial lainnya.

Harus diakui, transportasi atau pengangkutan merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat di Jakarta. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Jakarta disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Jakarta yang terdiri dari lima (5) wilayah yaitu Jakarta Timur, Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Jakarta Pusat, dan Jakarta Barat inter koneksi antar wilayah tersebut sebagian besar harus ditempuh dengan transportasi, baik pribadi maupun umum guna menjangkau di seluruh wilayah DKI Jakarta⁴.

Transportasi secara umum terdiri dari transportasi darat, transportasi udara, dan transportasi laut. Ketiga jenis transportasi ini memiliki peran penting dalam kebutuhan masing-masing, namun tidak dapat dipungkiri bahwa satu dengan yang lain saling mendukung.

Sejalan dengan itu, hal lain yang juga tidak kalah pentingnya terkait dengan kebutuhan alat transportasi tersebut adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan. Kesemuanya itu diperlukan untuk menunjang pelaksanaan pembangunan, termasuk penyebaran aktivitas pembangunan, memerlukan pemerataan baik pembangunan dan distribusi hasil pembangunan ke seluruh wilayah. Pendeknya, transportasi diperlukan untuk menunjang berbagai sektor yang ada di pusat Negara Indonesia, misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.⁵

⁴ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hal.7.

⁵ Ibid, hal.8

Secara lebih khusus, transportasi merupakan kebutuhan dari aktivitas hukum, ekonomi, sosial, dan budaya. Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan dimana kinerja pelayanan transportasi sangat diperlukan oleh integrasi.⁶ Integrasi tersebut merupakan sarana bagi aktivitas masyarakat Jakarta karena dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di Jakarta. Selain itu, transportasi juga dapat membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan adanya transportasi dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya merata disemua daerah.

Hal yang tidak kalah penting tentang transportasi di Jakarta yaitu penyediaan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru bagi kebutuhan dalam proses pembangunan.

Dengan adanya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat di Jakarta mempunyai potensi ekonomi yang tinggi sehingga akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

⁶ Salim, Abbas. Manajemen Transportasi: PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta. 1993

Dibawah ini merupakan data yang dimuat oleh *Tribun News* tentang kendaraan di Indonesia yang semakin lama semakin padat memenuhi setiap jalan di Ibukota.



Jumlah Kendaraan di Indonesia Capai 104.211 Juta Unit

Sepeda motor mendominasi jalanan saat jam sibuk di jalur lambat di Jalan Sudirman, Jakarta, Kamis (10/4/2014). Pertumbuhan kendaraan bermotor roda dua dan empat di Jakarta tiap tahun sekitar 11 persen, sedangkan pertumbuhan jalan hanya 0,01 persen. Akibatnya, jalanan Jakarta kian padat dan kemacetan selalu terjadi setiap hari. KOMPAS/IWAN SETIYAWAN

Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013

mencapai 104,211 juta unit, naik 11 persen dari tahun sebelumnya (2012) yang cuma 94,299 juta unit.

"Dari jumlah itu, populasi terbanyak masih disumbang oleh sepeda motor dengan jumlah 86,253 juta unit di seluruh Indonesia, naik 11 persen dari tahun sebelumnya 77,755 juta unit. Pernyataan ini disampaikan oleh Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, Inspektur Jenderal Polisi Pudji Hartanto.⁷

Selanjutnya dinyatakan bahwa jumlah terbesar kedua disumbang mobil penumpang dengan 10,54 juta unit, juga naik 11 persen dari tahun sebelumnya 9,524 juta unit. Populasi mobil barang (truk, pikap, dan lainnya) tercatat 5,156 juta unit, naik 9 persen dari 4,723 juta unit.

Harus diakui "Besarnya jumlah mobil barang di Indonesia mencerminkan kalau siklus hidup jenis kendaraan ini jauh lebih lama ketimbang mobil pribadi. Mencerminkan karakteristik konsumen di Indonesia." Hal itu dinyatakan oleh Suparno Djasmin, Wakil Presiden Direktur PT Toyota Astra Motor, ketika berjumpa Kompas Otomotif.⁸

Sayangnya, pertumbuhan jumlah bus jauh di bawah mobil pribadi, barang, atau sepeda motor, hanya naik 1 persen menjadi 1,962 juta unit dari sebelumnya 1,945 juta unit. Jumlah ini mencerminkan lemahnya transportasi publik di Indonesia. Sedangkan, jumlah kendaraan khusus tercatat naik 6 persen menjadi 297.656 unit dari sebelumnya 280.372 unit.

⁷ Tribun News diakses di Sunter, Jakarta Utara, pada tanggal 15 April 2017.

⁸ Loc.cit

Dengan rata-rata penjualan mobil di Indonesia sekitar 1 juta unit per tahun, maka jumlah polulasi kendaraan bermotor akan berbanding lurus. Estimasinya, mengalami pertumbuhan sekitar 10 persen setiap tahunnya.⁹

Itulah sebabnya transportasi merupakan kebutuhan dari aktivitas hukum, ekonomi, sosial, dan sebagainya. Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi.¹⁰ Sarana transportasi khususnya yang ada di darat ini dipegang oleh aspek hukum.

Sejak dahulu kala, transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang digunakan bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat yang digunakan adalah secara manual atau tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil dan membutuhkan waktu yang cukup lama. Antara tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor, pesawat terbang dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan yang sangat penting. Di tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya (mature) dengan sistem transportasi multimoda.

⁹ Jumlah Kendaraan di Indonesia Capai 104.211 Juta Unit
(www.tribunnews.com/otomotif/2014/04/15/jumlah-kendaraan-di-indonesia-capai-104211-juta-unit) diakses pada tanggal 22 Maret 2017

¹⁰ Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi*:PT. Raja Grafindo Persada.Jakarta.1993.

Alat transportasi yang awalnya hanya menggunakan tenaga binatang guna mencapai tempat tujuan, kini dengan laju perkembangan teknologi, beragam kendaraan telah diciptakan untuk mendukung aktivitas masyarakat. Di Indonesia, perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing masuk ke Indonesia dan menjadi bagian dari masyarakat hingga saat ini. Pemerintah mengembangkan teknologi transportasi didorong oleh kebutuhan masyarakat yang semakin banyak dan beragam, dari kendaraan pribadi hingga armada angkutan berat. Dengan tersedianya sarana transportasi yang lengkap maka dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia, termasuk khususnya di kota Jakarta. Secara umum pemerintah Indonesia mengembangkan kebijakan untuk meningkatkan teknologi transportasi karena adanya fungsi transportasi yaitu, pertama memperlancar hubungan, pengangkutan, dan interaksi antar desa, kota, wilayah, pulau, bahkan antar negara. Kedua, memperlancar mobilitas arus perpindahan penduduk, distribusi barang dan jasa serta informasi ke seluruh pelosok tanah air.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan sesuai dengan bidang keahlian yang dimiliki. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan (transportasi) dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Dalam hal ini dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan sistem teknologi yang baru di Indonesia terutama di kota besar salah satunya di Provinsi DKI Jakarta.

Sistem teknologi transportasi di Indonesia yang semakin meningkat ini pun berjalan seiring dengan munculnya era kebebasan perusahaan-perusahaan transportasi yang mulai berkembang. Salah satu dari kebebasan perusahaan transportasi tersebut dimanfaatkan dengan teknologi internet.¹¹ Hal tersebut menempatkan internet sebagai media informasi yang mampu memenuhi tuntutan masyarakat global. Meluasnya pemakaian internet disegala aspek kehidupan manusia ternyata membawa konsekuensi tersendiri. Perdana Menteri Perancis François Fillon mengungkapkan bahwa era globalisasi bukan hanya sekadar era yang terkait dengan pasar bebas dan kebebasan untuk memperkaya negara masing-masing, melainkan era globalisasi adalah era ketika hak asasi manusia dan demokrasi dijunjung tinggi.¹²

Atas dasar pemakaian itu maka tidak boleh ada larangan untuk melakukan usaha transportasi, sekaligus dengan semangat menempatkan penumpang sebagai konsumen yang dihormati dan dihargai. Inilah prinsip demokrasi dan Hak Asasi Manusia dalam menjalankan jasa transportasi. Transportasi juga berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak geografis ini lahir karena adanya tujuan dari pengguna transportasi tersebut yaitu masyarakat.

¹¹ OK. Saidin, *Aspek Hukum Hak Kekayaan Intelektual*; Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hal. 519

¹² Riana Afifah & TriWahono, "EraGlobalisasi adalah Era Demokrasi", <http://internasional.kompas.com/read/2011/07/01/22573843/Era.Globalisasi.adalah.Era.Demokrasi>, diakses tanggal 5 Mei 2012

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (mass transit) maupun paratransit. Angkutan umum paratransit merupakan angkutan umum yang memberikan pelayanan kepada umum dengan jadwal yang lebih fleksibel dari pada angkutan massal biasa dengan rute khusus¹³ sebagai contoh Taksi Online yang akan dibahas dalam tesis, sedangkan angkutan umum atau mass transit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas. Moda transportasi seperti itu antara lain adalah bus kota.

Taksi merupakan salah satu transportasi yang banyak ditemui di Jakarta. Masuknya taksi di Indonesia dimulai pada tahun 1930 di kota Jakarta (saat itu disebut Batavia). Dengan jumlah yang tidak banyak taksi disebut sebagai tolak ukur dari status social. Pada Zaman Hindia Belanda, taksi bersifat eksklusif karena hanya orang-orang tertentu yang bisa menggunakannya. Perusahaan taksi pertama di Indonesia adalah PT. Blue Bird Group yang berdiri pada tahun 1972 didirikan oleh Bayu Priawan Djokosoetono. Namun, sebelum Blue Bird berdiri sebenarnya sudah ada industri jasa transportasi yang dijalankan yaitu menjalankan bemo dan setelah itu perusahaan rental seperti “taksi gelap” mulai bermunculan. Awalnya, "Blue bird" didirikan untuk menyediakan alternatif jasa transportasi berkualitas yang memang belum ada pada saat itu. “Blue bird” merupakan pelopor

¹³ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

pengenaan tarif taksi berdasarkan sistem argo dengan melengkapi seluruh armadanya dengan radio komunikasi.¹⁴

Sampai saat ini Blue Bird Group telah melebarkan sayapnya dengan mendirikan anak perusahaan termasuk Morante Jaya, Cendrawasih, dan Pusaka Group. Kini, dengan armada yang terpadu dengan jumlah 21.000 unit di Jakarta, Bali, Bandung, Banten, Manado, Medan, Lombok, Semarang, Surabaya, dan Palembang.¹⁵

Selain taksi Blue Bird ternyata istilah “taksi gelap” sudah dikenal juga sejak dulu. Taksi gelap ditemui tidak hanya di Jakarta tetapi di beberapa kota besar lainnya seperti Bandung, Surabaya, Medan, Denpasar, dan Makassar. Namun, data membuktikan taksi gelap yang beredar di Jakarta hampir mencapai 1200 taksi. Mereka disebut taksi gelap karena tidak menggunakan pelat nomor resmi, tidak dilengkapi keterangan KIR, dan peralatan yang dibutuhkan taksi resmi.

Sejauh ini, aparat keamanan bahkan sejak tahun 1968 telah rajin merazia taksi gelap. Dari *Kompas*, Sabtu, 12 Oktober 1968, diberitakan bahwa saat itu kepolisian telah menahan 140 taksi gelap. Seluruh taksi diseret ke Komdak VII/Djaya. Mobil-mobil taksi yang ditahan terdiri dari berbagai jenis mobil, di antaranya juga mobil-mobil mewah. Tidak hanya di Jakarta, *Kompas* juga melaporkan pada November 1968 ada 1.000 taksi gelap di Sumatera Utara. Di sisi

¹⁴ Perjalanan Sejarah Taksi Blue Bird (<http://otomotif.kompas.com/read/2015/02/10/140743015/Perjalanan.Sejarah.Taksi.Blue.Bird>) diakses tanggal 10 Februari 2015

¹⁵ Reguler Taksi Blue Bird pusaka (<http://www.bluebirdgroup.com>) Diakses tanggal 2 September 2016

lain, hanya ada 500 taksi resmi di provinsi itu. Kepala Polisi Komdak II AKBP Ahmad Amin pun bersikeras akan mengambil tindakan-tindakan tanpa pandang bulu kepada siapa pun pemiliknya.¹⁶ Taksi gelap biasanya ditemui di tempat-tempat seperti bandara, terminal, dan stasiun. Pada dasarnya sistem pengangkutan taksi gelap sama dengan taksi konvensional lainnya, hanya perbedaannya pada taksi gelap tidak memakai argo dan harga ditentukan dari hasil kesepakatan antara pengguna dan pengemudi.

Pada umumnya, masyarakat menjalankan kegiatan sehari-hari dengan tujuan yang berbeda-beda. Varian kegiatan yang beragam seperti itu membutuhkan sarana penunjang yang disebut Angkutan. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 3 Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Perlu diketahui, hal itu ditetapkan dalam UU. Akhirnya, Pemerintah menyadari perlunya landasan pengaturan yang jelas dalam masalah transportasi ini.

Dari segi praktek, hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi terutama di kota Jakarta sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau angkutan mutlak diperlukan. Pemahaman ini dibuktikan dengan adanya Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Pada ketentuan Pasal 1 angka 8 menyatakan Transportasi adalah keseluruhan sistem angkutan dan lalu lintas. Meski relatif terlambat, yakni baru diberlakukan tahun 2014 dengan adanya Perda tersebut,

¹⁶ Sejarah Taksi Gelap (<http://wartakota.tribunnews.com/tag/taksi-gelap>) diakses tanggal 20 Januari 2015

maka diharapkan dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi setiap pihak yang menggunakan jasa transportasi.

Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sebuah sistem terpadu¹⁷. Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat. Hal itu dilakukan dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas. Seiring dengan itu, kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Yang nanti perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

Sebagaimana disinggung diatas, mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan

¹⁷ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ITB*, Penerbit ITB Bandung, hal.13.

prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sistem terpadu. Yang dimaksud dengan system terpadu adalah terintegrasi dengan mendahulukan kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi. Kepentingan masyarakat umum harus mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi.¹⁸ Selain itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan jaminan dan kepastian. Prinsip-prinsip ini yang harus digunakan untuk melandasi kebijakan pengaturan sistem transportasi.

Selanjutnya, penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat. Hal itu diterapkan dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Dengan majunya penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan tersebut maka perkembangannya telah membawa transportasi pada sistem online. Sistem ini menempuh cara yang sederhana, yaitu mengintegrasikan teknologi komunikasi dengan penyedia jasa transportasi. Secara teoritik, sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Sistem ini menggambarkan suatu kejadian-kejadian dan kesatuan yang nyata adalah suatu objek nyata, seperti tempat, benda, dan orang-orang yang betul-betul ada dan terjadi. Sistem adalah sekelompok komponen dan elemen yang digabungkan

¹⁸ Ibid, hal.17

menjadi satu untuk mencapai tujuan tertentu.¹⁹ Demikian pula sistem Transportasi Online, yang dimaksud dengan *online* adalah menggunakan fasilitas jaringan internet untuk melakukan upaya tertentu.²⁰

Perlu dicatat bahwa sarana transportasi, yakni dari mulai kendaraan beroda dua sampai kendaraan roda empat saat ini sudah dapat dilakukan pemesanan dengan menggunakan sistem online. Maraknya aplikasi layanan dalam jaringan (daring) ini mulai dikenal di awal tahun 2015 dengan sistem yang lebih mudah dan cepat (tanpa harus menunggu di pinggir jalan) antara pemilik kendaraan pribadi dengan calon penyewa. Tren ini membuat para pengguna taksi regular sekarang mempunyai alternatif transportasi lain, yakni "taksi online"

Perlu dicatat bahwa perkembangan taksi online semakin hari semakin meningkat. Hasil survey yang dilakukan oleh Ketua Dewan Perwakilan Daerah Organda DKI Jakarta mencatat masifnya pertumbuhan armada taksi berbasis aplikasi atau taksi online berdampak langsung terhadap bisnis operator taksi yang ada di Jabodetabek. Data menunjukkan bahwa pada awal 2014 jumlah armada taksi konvensional yang terdaftar di Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI berkisar 25.550 unit dari total kuota sebanyak 27.400 unit. Namun, jumlah tersebut menurun drastis sejak perusahaan taksi online masuk ke Indonesia pada awal 2015. Faktanya saat ini taksi konvensional yang beroperasi di Ibu Kota hanya tinggal 9.000 unit saja. Penurunan ini drastis sekali bisa sampai 70% Karena taksi konvensional tak bisa berkompetisi dengan tarif taksi online yang memang jauh lebih murah. Penurunan jumlah armada juga bersamaan dengan

¹⁹ Jogianto HM, *Sistem Teknologi Informasi*. Andi. Yogyakarta.2005, hal.19

²⁰ Ibid, hal. 33

berkurangnya jumlah operator taksi. Jika pada 2014 ada 35 perusahaan taksi di Jakarta, saat ini jumlah operator yang masih mengambil penumpang di jalan hanya sedikit. Pada saat ini, hanya tinggal 4-7 operator saja yang bertahan yaitu sekitar 70%. Dengan kuota rata-rata taksi konvensional yang dapat beroperasi di Ibu Kota dan wilayah sekitarnya saat ini mencapai 40.000 unit.²¹

Sampai saat ini, taksi online masih menjadi pilihan masyarakat. Diantaranya, terdapat Uber-X, Grab Car, dan Go-jek; yang dahulu hanya motor sekarang sudah berkembang dengan adanya Go-Car. Pertimbangan mengakui bahwa harga atau ongkos yang relatif lebih murah dibandingkan taksi konvensional. Taksi online juga memiliki beberapa keunggulan yaitu pada bagian Argo yang sudah dibertitahukan pada aplikasi saat awal memesan taksi tersebut. Lalu pada taksi online tidak ada minimum pembayaran. Hal ini jelas berbeda dengan taksi konvensional. Pada taksi konvensional minimum pembayaran sudah tertera pada kaca pintu penumpang sebelah kiri. Kemudian, kelebihan lain pada taksi online adalah pada cara pembayaran yang dapat menggunakan kartu kredit. Dalam hal ini masyarakat sangat dimudahkan karena tidak membutuhkan pembayaran dalam bentuk uang *cash*. Dengan demikian, akan lebih aman, waktu pembayarannya dapat dilakukan pada akhir bulan sesuai pembayaran tagihan kartu kredit tersebut. Inilah beberapa alasan mengapa taksi online lebih dipilih masyarakat dibanding dengan taksi konvensional.

²¹ Maraknya Taksi Online di Jakarta (<http://jakarta.bisnis.com/read/20170321/77/639048/taksi-online-marak-organda-dki-pangkas-operator-taksi-konvensional>), diakses tanggal 27 Maret 2017

Harus diakui, diluar fakta-fakta yang dianggap sebagai keunggulan diatas, ternyata taksi online yang sedang tren saat ini pun memiliki kekurangan. Kekurangan yang utama karena keberadaan taksi online tidak sesuai dengan persyaratan sebagai angkutan umum berdasarkan Undang-Undang yang mewajibkan adanya izin trayek dan surat keterangan lulus uji KIR. Hal inilah yang membuat banyak supir taksi konvensional sampai melakukan unjuk rasa/demo menolak keberadaan taksi online.

Seperti dicatat, beberapa waktu lalu telah terjadi huru hara di Jakarta terkait dengan sikap penolakan Taksi Online ini. Banyak supir taksi konvensional dari Taksi Blue Bird dan Express melakukan unjuk rasa/demo menuntut agar taksi yang berbasis aplikasi/online ini ditutup. Pasalnya, menurut klaim mereka, pendapatan mereka berkurang seiring dengan meningkatnya popularitas dari taksi online. Demo ini diwarnai dengan aksi kerusuhan yang kemudian menjadikan masyarakat menjadi takut.

Dalam perspektif hukum dan teknologi, modernisasi dibidang informasi menjadi salah satu alasan mengapa taksi online lebih dipilih masyarakat daripada taksi konvensional. Menggunakan aplikasi untuk order taksi memberi kesan tersendiri pada masyarakat. Mereka merasa telah menjadi bagian dari masyarakat modern yang akrab dan terlibat dalam proses modernisasi. Hal inilah yang ditangkap para inventor taksi online yang kebanyakan anak muda, dengan memanfaatkan potensi yang ada. Potensi yang dilihat sebenarnya sederhana, yakni dengan adanya fakta bahwa semua orang khususnya eksekutif muda ibukota

menggunakan telepon pintar/ *android*, maka mereka pasti telah terhubung dengan internet.²²

Sesuai dengan ulasan diatas, maka sebaiknya kedua pihak, yakni pengguna dan penyedia jasa taksi telah diuntungkan dengan kemajuan teknologi. Pendeknya, internet pun menjadi koneksi dua kepentingan itu. Apalagi sistem operasi telepon pintar dapat memfasilitasi untuk pembuatan aplikasi-aplikasi baru. Dibuatlah aplikasi yang terhubung dengan internet. Internet dipandang sebagai jawaban atas kebutuhan masa kini hingga beberapa waktu ke depan. Apalagi, dengan semua solusi yang dapat diraih hanya dengan sentuhan di telepon pintar, masalah waktu dapat teratasi. Ini menjadi ciri masyarakat modern. Apabila masyarakat masih gagap teknologi, maka mereka tidak berhak merasa sebagai masyarakat modern.

Namun hal yang disayangkan adalah ketika internet menjadi pemicu keributan yang terjadi di daerah-daerah yang sudah menyediakan akses taksi online. Beberapa waktu lalu, supir taksi *Blue Bird* juga melakukan unjuk rasa menyampaikan keberatannya terhadap beroperasinya taksi online. Demo tidak hanya terjadi di Jakarta, tetapi juga di daerah lain, yang menyebut taksi online sebagai pemicu permasalahan. Bahkan pernah terjadi demo dimana semua supir angkutan kota (angkot) menunjukkan aksi protes dengan cara tidak mengangkut penumpang.

²² Nanang Martono, *Sosiologi Perubahan Sosial (Perspektif Klasik, Modern, Posmodern, dan Poskolonial)*, PT. Rajawali Press, 2005; hal. 110



Demo angkot di Bandung, Pemerintah Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat (Jabar), pihak Kepolisian serta Aliansi Moda Transportasi Umum sudah mencapai sebuah kesepakatan terkait aksi unjuk rasa yang dilakukan oleh [Supir Angkot](#) di Gedung Sate, Bandung.²³

Namun, tindakan demo tersebut dapat diselesaikan dengan baik oleh Pemerintah kota Bandung. Dalam keputusan penyelesaian itu dinyatakan dan disepakati bahwa Dishub Jabar akan menindaklanjuti tuntutan pembatalan atau pencabutan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 melalui surat resmi kepada Kementerian Perhubungan. Dishub Jawa Barat dan Dishub Kota Bandung. Selanjutnya, Dishub dan Polda (Polisi Daerah) Jawa Barat akan menindak tegas angkutan orang berbasis online atau ilegal sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Lebih dari itu, Aliansi Moda Transportasi Umum Jawa Barat akan membantu dan bekerjasama dalam memberikan informasi dan komunikasi dalam penertiban angkutan berbasis online atau ilegal. Dengan adanya pernyataan ini

²³ Demo Angkot di Bandung (<https://waktuku.com/demo-angkot-bandung/>) diakses pada 11 Maret 2017

isu yang ada akan mendapat penanganan yang jelas dengan aturan hukum yang permanen.

Uber disebut sebagai pelopor taksi online pertama di dunia. Uber adalah perusahaan rintisan dan perusahaan jaringan transportasi asal San Francisco, California, dengan pendiri yang bernama Travis Kalanick sebagai *CO-Founder and CEO of Uber in 2013* yang menciptakan aplikasi penyedia transportasi yang menghubungkan penumpang dengan pengemudi kendaraan sewaan serta layanan tumpangan. Mobil dapat dipesan dengan mengirim pesan teks atau memakai aplikasi bergerak khusus dengan pilihan yang dapat digunakan untuk melacak lokasi mobil. Cara pemesanannya pun layaknya memesan taksi pada umumnya. Pengguna diminta registrasi yang berisikan data pribadi dan nomor kartu kredit untuk pembayaran. Untuk memesannya pun cukup mengaktifkan fitur GPS, dan nama supir beserta nomor plat mobil pun dapat terlihat. Mobil-mobil yang ada pun tergolong mobil mewah, sebut saja *Toyota Alphard, Camry*, hingga *Mercedes Benz S-Class*, dan semuanya plat hitam dan tanpa ada tulisan “taksi” satu pun pada badan mobil.

Perusahaan ini mengatur layanan penjemputan di berbagai kota di seluruh dunia. Di tahun yang sama yaitu tahun 2013, Uber berkembang pesat dan diterima oleh kota-kota seperti Amsterdam, Berlin, Paris, London, dan Madrid. Pada tanggal 13 Agustus 2014, Uber masuk ke Indonesia. Masuknya Uber di Jakarta diakui Dishub DKI Jakarta pun tanpa izin. Menurut Dishub DKI, taksi Uber tergolong taksi gelap. Uber dinilai melanggar aturan sebab untuk menjadi angkutan umum, mobil-mobil Uber harus plat kuning dan telah menjalani uji KIR.

Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama pun meminta Uber untuk membayar pajak dan mengurus izin sesuai peraturan yang ada. Dengan cara membuat Uber dalam bentuk Perseroan Terbatas (PT).

Di Jakarta, Uber yang memiliki moto *everyone's private driver* ini pada dasarnya tidak punya armada taksi. Uber merupakan aplikasi untuk menghubungkan antara orang-orang yang memerlukan kendaraan dengan pengemudi pribadi. Jadi kendaraannya pun *private*, tak ada argo, apalagi untuk menunjukkan logo-logo taksi. Konsep sewa-menyewa kendaraan ini sama persis kayak mobil sewaan yang menghiasi berbagai sudut di kota Denpasar ataupun jasa persewaan kendaraan yang ditawarkan berbagai perusahaan maupun perorangan di sudut-sudut bandara di Indonesia.

Sejauh ini, Uber di Jakarta telah menjalin kerja sama dengan perusahaan penyewaan mobil dan menyewakan kendaraan berdasarkan menit dan kilometer. Sekilas memang terdengar seperti taksi, tapi kembali lagi, yang ditawarkan adalah konsep penyewaan berdasarkan menit dan juga kilometer. Ini berarti, harganya lebih jelas dan tidak perlu tawar-menawar. Prosesnya pun tidak sulit, tidak perlu menyewa dari hari sebelumnya dan tidak perlu bayar untuk sehari penuh. Sewanya disesuaikan dengan kebutuhan. Kesan seperti ini yang membuat masyarakat merasa senang karena derajat dan gengsinya teratas.

Pengalaman ini menunjukkan bahwa Uber menjadi ancaman bagi perusahaan serta pengemudi taksi karena berbagai hal. Diantaranya, dari mulai pindahnya sejumlah besar pengemudi taksi ke Uber hingga standar, pelayanannya yang lebih baik, dan tarifnya yang dianggap murah. Menurut catatannya, dahulu Uber

menggunakan sistem *cashless*. Pembayaran dilakukan melalui kartu kredit yang sudah harus didaftarkan ketika kita membuat akun Uber. Pengemudi tidak menerima uang apapun, kecuali uang tips, tol ataupun uang parkir. Kartu kredit juga tak perlu digesek ke mesin EDC, apalagi kalau sedang berhenti di lobby karena semuanya terintegrasi dengan akun. *Copy* tagihan juga dikirimkan melalui aplikasi dan juga email. Rute perjalanan pun jelas. Tak hanya itu, sistem komplain Uber juga responsive. Bahkan pada beberapa kasus, pelanggan bisa meminta pengembalian uang. Seiring berjalannya waktu, saat ini pembayaran Uber atau taksi online lainnya sudah dapat dilakukan secara *cash*. Jadi, bagi pengguna yang tidak memiliki kartu kredit dapat langsung melakukan pembayaran setelah sampai di tempat yang dituju.

Selain di Jakarta, Uber juga hadir di kota-kota lainnya yaitu Bandung dan Bali. Sekarang ini uber sedang membagikan kode promosi Uber sehingga Uber disebut sebagai pencetus taksi online yang kemudian diikuti oleh Grab dan Go-Car. Namun, inilah yang menjadi permasalahan dari taksi online yaitu, tanggung jawab dari kepemilikan kendaraan tersebut. Jika dibandingkan dengan taksi konvensional yang sudah jelas dimiliki oleh sebuah PT sehingga membuat semua taksi konvensional berplat kuning yang lain halnya dengan taksi online. Kasus ini menimbulkan kontroversi di masyarakat. Banyak kalangan yang mendukung taksi konvensional, namun tidak sedikit pula yang kontra. Masalah ini sebenarnya sudah muncul sejak lama, tetapi Pemerintah tidak segera mengatasinya. Keadaan ini semakin berlarut-larut karena melanggar jasa taksi untuk dikelola di Jakarta.

Harus diakui, kemajuan bisnis taksi online ini disebabkan oleh revolusi informasi dan komunikasi. Perubahan besar dalam teknologi informasi dan komunikasi membuat banyak dampak. Salah satunya, di dalam transportasi umum. Dengan melihat kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa ternyata di Jakarta yang merupakan Ibukota negara saja masih banyak menyimpan hal yang belum sesuai dengan peraturan yang ada pada sektor pelayanan transportasi umum. Dalam hal ini masyarakat sebagai pengguna angkutanlah yang sering menjadi korban karena lebih memilih taksi online daripada taksi konvensional.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian secara lebih mendalam mengenai bentuk pengaturan hukum bagi Taksi Online di Jakarta dengan mengacu pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Daerah Provinsi DKI. Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi sebagai pedoman. Sejalan dengan itu, penulis menyusunnya dalam suatu penelitian hukum dengan judul **“ASPEK HUKUM PENGATURAN SIMBIOSIS TAKSI ONLINE DENGAN TAKSI KONVENSIONAL DI JAKARTA”**

1.2 Rumusan Masalah

Berlatar belakang uraian masalah di atas, maka ada beberapa pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan tentang Penyelenggaraan Transportasi Umum dan Taksi Online di Jakarta?
2. Bagaimana sebaiknya pengaturan untuk memungkinkan terjadinya simbiosis antara Taksi Online dan Taksi Konvensional?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan tentang penyelenggaraan transportasi umum dan taksi online di Jakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini, diharapkan dapat diperjelas manfaat yang berguna bagi masyarakat, pemerintah dan keputusan taksi online. Pokok-pokok manfaat tersebut diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Dapat memberikan jawaban atas permasalahan yang diteliti khususnya yang berkaitan dengan pengaturan tentang penyelenggaraan transportasi umum dan taksi online di Jakarta
- b. Dapat digunakan sebagai salah satu sumber informasi atau pengetahuan bagi masyarakat kota Jakarta mengenai penerapan dan dampaknya terhadap taksi online.
- c. Dapat memberi masukan terhadap pihak-pihak yang berwenang, khususnya bagi pemerintah kota Jakarta, baik secara langsung maupun tidak langsung mengenai pengaturan taksi online.
- d. Diharapkan bagi penulis, penelitian ini dapat memberikan manfaat dan meningkatkan kemampuan penulis dalam menerapkan teori dalam memperluas wawasan dan ilmu pengetahuan tentang hukum, khususnya tentang pengaturan taksi online di Jakarta.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan tesis ini, penulis membagi menjadi 5 (lima) Bab, yaitu:

Dimulai dari penulisan Bab I yakni Bab Pendahuluan yang dibagi ke dalam 5 (lima) subbab, yakni Subbab A berisi uraian tentang Latar Belakang, Subbab B berisi uraian tentang Rumusan Masalah, Subbab C berisi uraian tentang Tujuan Penelitian, Subbab D berisi uraian tentang Manfaat Penelitian, Subbab E berisi penjelasan tentang Sistematika Penulisan.

Kemudian di dalam bab II yang merupakan Bab yang akan membahas tentang Tinjauan Pustaka. Pada bab ini akan diuraikan pokok-pokok pengaturan terkait dengan Taksi Online khususnya di Kota Jakarta. Dalam bab ini akan diuraikan lebih lanjut mengenai teori-teori terkait dengan masalah yang dirumuskan.

Selanjutnya di dalam Bab III merupakan Bab yang akan membahas tentang Metodologi Penelitian, dimulai dengan penulisan subbab A yaitu Jenis Penelitian, dilanjutkan dengan subbab B yang akan membahas bagaimana Cara memperoleh Bahan Hukum, kemudian di dalam subbab C akan dituliskan tentang Sifat Analisis, dan diakhiri dengan subbab D sebagai subbab Penutup yang berisi Hambatan-hambatan dalam Penulisan dan Penanggulangannya.

Setelah itu di dalam Bab IV akan berisi tentang Analisis Pengaturan tentang Penyelenggaraan Transportasi Umum dan Taksi Online di kota Jakarta yang menguraikan permasalahan yang sempat terjadi antara Taksi Online dengan Taksi Konvensional sehingga masalah yang ada berubah menjadi simbiosis atau

kerjasama antara taksi online dan taksi konvensional sehingga dalam bab ini dapat menjawab rumusan masalah yang ditemukan.

Kemudian yang terakhir adalah Bab V akan berisi Kesimpulan dan beberapa Saran yang berkaitan dengan permasalahan-permasalahan yang telah dibahas dalam bab-bab sebelumnya. Selanjutnya, akan dilengkapi dengan Daftar Pustaka dan lampiran dokumen-dokumen yang perlu dan meluas .

