# LEGALITAS JASA TRANSPORTASI ONLINE DALAM PERSPEKTIF PENGATURAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

*by* Muhammad Hasbullah

**Submission date:** 09-Jul-2022 07:36AM (UTC-0400)
**Submission ID:** 1868295347
**File name:** LEGALITAS_JASA_TRANSPORTASI_ONLINE_DALAM_PERSPEKTIF.pdf (471.09K)
**Word count:** 4115
**Character count:** 26534

*MIMBAR YUSTITIA Vol. 4 No. 1 Juni 2020*
*P-ISSN 2580-4561 (Paper) E-ISSN 2580-457X (Online)*

# LEGALITAS JASA TRANSPORTASI ONLINE DALAM PERSPEKTIF PENGATURAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

**Nur Afit Santoso[1], Afif Hasbullah[2], Muwahid[3]**
[1,2]Universitas Islam Darul 'Ulum
[3]Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya
*[1]hukumbengkel@gmail.com, [2]afif@unisda.ac.id, [3]muwahidizza@gmail.com*

## *ABSTRACT*

*The issues discussed in this paper concerning the regulation of transportation services based on information technology in the Laws and Regulations. And the legality of information technology-based transportation services in the perspective of Law no. 22 of 2009 on Road Traffic and Transport (UU LLAJ). This paper uses a normative juridical research type, using a statute approach, conceptual approach and analitycal approach. The information technology-based transportation services are regulated in the LLAJ Law, Government Regulation Number 74 Year 2014 on Road Transportation (PP No. 74 Year 2014), and Regulation of the Minister of Transportation Number 118 Year 2018 on the Implementation of Special Rental Transportation (Permenhub No. 118 Year 2018). Regarding the legality of information technology-based transportation services in the perspective of LLAJ Law, it is said to be legal if it is subject to the provisions of Permenhub. 118 of 2018.*

***Keywords: Transportation, information technology, LLAJ Law.***

## ABSTRAK

Permasalahan yang dibahas dalam tulisan ini mengenai pengaturan jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam Peraturan Perundang-undangan. Dan legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam perspektif Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Tulisan ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif, dengan menggunakan pendekatan undang-undang *(statute approach)*, pendekatan konseptual *(conceptual approach)* serta pendekatan analitis (analitycal approach). Adapun jasa transportasi berbasis teknologi informasi diatur dalam UU LLAJ, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan (PP No. 74 Tahun 2014), dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Mengenai legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam perspektif UU LLAJ, dikatakan legal apabila tunduk kepada ketentuan Permenhub No. 118 Tahun 2018.

**Kata Kunci:** ***Transportasi, Teknologi Informasi, UU LLAJ.***

## I. PENDAHULUAN

Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare, trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Transportasi adalah usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.[1] Sementara itu dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) selanjutnya disingkat dengan UU LLAJ digunakan istilah angkutan, yang diartikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Dewasa ini kemajuan teknologi informasi mendorong terjadinya perubahan pola kegiatan masyarakat, termasuk dalam bidang jasa transportasi juga tidak luput dari pengaruh kemajuan teknologi informasi. Teknologi informasi adalah suatu teknik untuk mengumpulkan, menyiapkan, menyimpan, memproses, mengumumkan, menganalisis, dan/atau menyebarkan informasi, demikian disebutkan dalam pasal 1 ayat (3) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5952) selanjutnya disingkat dengan UU ITE.

Salah satu jasa transpotasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi informasi rupanya mendapat protes dari sejumlah pihak yang merasa dirugikan, misalnya taksi yang memanfaatkan aplikasi berbasis teknologi informasi yang dianggap merugikan oleh pemilik jasa transportasi yang belum menggunakan atau memanfaatkan kemajuan teknologi informasi (jasa transportasi konvensional).

> Ratusan pengemudi angkutan kota (angkot) menggeruduk kantor Pusat Pemerintahan Kota Tangerang, Jl Satria Sudirman. Mereka menolak keberadaan taksi dan ojek online di Tangerang. "Tuntutan kami cuma satu, yaitu penghapusan kendaraan online di Tangerang. Legalitas mereka sebagai

[1] Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan,* Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, h. 13.

> angkutan umum apa? Itu kan merugikan kita yang legal," kata salah seorang koordinator aksi, Fredi, Rabu (8/3/2017).[2]
> Keberadaan taksi online dianggap telah merugikan taksi konvensional. Menolak adanya taksi online, ribuan sopir taksi menggelar demonstrasi di depan pagelaran Keraton di Alun-Alun Utara Yogyakarta. Dalam aksinya, mereka membawa replika keranda bertuliskan 'Matinya Hati Nurani Penguasa. Mereka juga membentangkan berbagai poster di antaranya bertuliskkan, 'menolak angkutan online ilegal, 'kami mendukung langkah Bapak Gubernur membawa masalah kami ke pemerintah pusat,' dan lain-lain. "Selama ada taksi online, pendapatan kami turun 90 persen. Kami sudah kritis karena hak-hak kami disabotase di jalan," kata koordinator aksi, Sutiman di Alun-alun Utara Yogyakarta, Jumat (17/2/2017).[3]

Berdasarkan publikasi tersebut maka jelas sekali jika fenomena jasa transportasi berbasis teknologi informasi atau dalam bahasa publik sehari-hari disebut dengan transportasi *online* tentunya menimbulkan gejolak di masyarakat. Gejolak tersebut timbul akibat adanya "perasaan" bahwa pelaku usaha jasa transportasi yang tidak menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi (konvensional) dirugikan dengan keberadaan jasa transportasi atau angkutan yang memanfaatkan aplikasi berbasis teknologi informasi. Berpijak pada latar belakang masalah tersebut, maka terdapat dua isu hukum yang menarik untuk didiskusikan yaitu pertama mengenai pengaturan jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam peraturan perundang-undangan dan yang kedua mengenai legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam perspektif UU LLAJ.

## II. METODOLOGI

Metode penelitian atau metode ilmiah adalah prosedur atau lagkah-langkah dalam mendapatkan pengetahuan ilmiah atau ilmu. Jadi metode penelitian adalah cara sistematis untuk menyusun ilmu pengetahuan. Sedangkan teknik penelitian adalah cara untuk melaksanakan metode penelitian. Metode penelitian biasanya

---

[2] Diambil dari *https://news.detik.com/berita/d-3441158/sopir-angkot-di-tangerang-demo-tolak-angkutan-online*, diakses pada Kamis 23 April 2019 pukul 20.24 WIB.

[3] Diambil dari *https://news.detik.com/berita/d-3425021/tolak-taksi-online-ribuan-sopir-taksi-di-yogyakarta-demo*, diakses pada Kamis 23 April 2019 pukul 20.24 WIB.

mengacu pada bentuk-bentuk penelitian.[4] Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.[5]

Pendekatan masalah yang dipergunakan dalam tulisan ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) ini dilakukan untuk meneliti aturan-aturan yang relevan dengan pokok permasalahan atau isu hukum yang dikemukakan, yaitu terkait legalitas transportasi berbasis teknologi informasi menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selain menggunakan pendekatan perundang-undangan tulisan ini juga menggunakan pendekatan analitis (*analitycal approach*) dan pendekatan konseptual *(conceptual approach)* yang mana pendekatan konseptual *(conceptual approach)* ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. dengan mempelajari pandang-pandangan dan doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.

## III. PEMBAHASAN

### Tinjauan Umum Jasa Transportasi Berbasis Teknologi Informasi

Berdasarkan kepustakaan kamus besar bahasa Indonesia *(http://kbbi.web.id)* belum ditemukan arti dari istilah jasa transportasi. Sementara dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perdagangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 45) selanjutnya disingkat dengan UU No. 7 Tahun 2014, tepatnya dalam pasal 4 ayat (2) huruf (k) UU tersebut disebutkan jika jasa transportasi adalah termasuk jasa yang bisa diperdagangkan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka (6) UU No. 7 Tahun 2014, jasa didefinisikan sebagai setiap layanan dan untuk kerja berbentuk pekerjaan atau hasil

---

[4] Suryana, *Metodologi Penelitian, Buku Ajar Perkuliahan*, Universitas Pendidikan Indonesia, 2010, h.

[5] Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2011, h. 35.

kerja yang dicapai, yang diperdagangkan oleh satu pihak ke pihak lain dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha. Sementara itu, mengenai pengertian transportasi atau dalam UU LLAJ digunakan istilah angkutan, transportasi atau angkutan berarti perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan Teknologi Informasi dalam UU ITE diartikan sebagai suatu teknik untuk mengumpulkan, menyiapkan, memproses, mengumumkan, menganalisis, dan/atau menyebarkan informasi.

Sementara itu, menurut Andika Wijaya dalam bukunya yang berjudul *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Mengemukakan jika dalam mengartikan transportasi jalan *online* perlu mengartikan transportasi jalan atau pengangkutan jalan dan kata *online* secara terpisah. Dalam Bahasa Inggris kata pengangkutan berasal dari kata *transportation*. Kata *transportation* dalam Black Law Dictionary diartikan sebagai *removal of goods or persons from one place ti another, by a carrier* (perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan)[6]. Dan kata *online* diartikan sebagai keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet; sehingga pengguna komputer bisa mengakses internet atau *browsing*.[7]

> Kata *online* yang dalam Bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai "dalam jaringan", atau yang lebih dikenal dalam singkatan "daring". Pengertian *online* adalah keadaan computer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet; jika computer kita *online* maka kita dapat mengakses internet atau *browsing;* mencari informasi-informasi di internet. Dengan akses tersebut, kita dapat menjalin komunikasi (baik yang hanya bersifat verbal atau non verbal) secara *online* dengan berbagai bangsa dan Negara di seluruh belahan dunia.[8]

Berpijak pada ketentuan dalam UU No. 7 Tahun 2014 mengenai pengertian jasa dan ketentuan UU LLAJ mengenai definisi dari angkutan atau transportasi, serta ketentuan dalam UU ITE mengenai pengertian teknologi informasi. Dan pendapat Andika Wijaya mengenai definisi transportasi jalan *online*, maka dapat diberikan pengertian secara umum mengenai jasa transportasi berbasis teknologi informasi yaitu suatu kegiatan layanan oleh pihak yang satu kepada pihak lainnya

---

[6] Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta, Cetakan Pertama, 2016, h., 9.
[7] *Ibid.*, h., 9.
[8] *Ibid.*, h., 10.

dibidang transportasi atau angkutan dengan menggunakan kendaraan, yang pada proses kegiatan tersebut memanfaatkan suatu aplikasi berbasis teknologi informasi.

**Pengaturan Jasa Transportasi Berbasis Teknologi Informasi dalam UU LLAJ**

Pijakan pertama dalam membahas transportasi adalah UU LLAJ dan beberapa peraturan turunannya baik yang berupa Peraturan Pemerintah (PP) maupun Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub). Dalam norma UU LLAJ ditegaskan bahwa tanggung jawab untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang memeberikan perlindungan atas keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan terjangkau menjadi tanggung jawab pemerintah. Hal tersebut berdasarkan Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa setiap warga negara berhak mendapatkan perlindungan atas hak asasi. Untuk itu "*The realization of these human rights is the responsibility and obligation of the state*".[9] Hal tersebut seperti terkandung dalam Pasal 3 huruf (a) UU LLAJ, yaitu 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Beberapa asas dalam UU LLAJ diantaranya asas bermanfaat; asas efisien dan efektif, seperti disebutkan dalam pasal 2 huruf (e) dan (f) UU LLAJ. Adanya asas inilah yang menjadi pijakan pihak pengelola jasa transportasi memanfaatkan kemajuan di bidang teknologi informasi dan kemudian memadukannya dengan jasa angkutan umum. Asas bermanfaat dalam penjelasan UU LLAJ diartikan sebagai semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Sedangkan asas efisien dan efektif diartikan sebagai pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Pada penjelasan umum UU LLAJ disebutkan mengenai adanya penajaman formulasi asas dan tujuan UU LLAJ.

[9] Herini Siti Aisyah et al., "Legal Protection of Citizens: The Alcoholic Beverages in Licensing, Taxation, and Supervision in Indonesia," *Journal of Drug and Alcohol Research* 9 (2020), https://doi.org/10.4303/jdar/236087. p. 1.

> Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini, selain untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa *(just culture)* melalui upaya pembinaan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Mengenai pengembangan teknologi dan ilmu pengetahuan, dalam penjelasan umum UU LLAJ pun secara jelas disebutkan mengenai pengembangan potensi dan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan. Hal tersebut tidak lain berguna untuk mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. 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.

Sementara itu, guna meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, UU LLAJ telah mengamanatkan mengenai pengelolaan dan operasionalisasi sistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data. Hal tersebut seperti disebutkan dalam penjelasan umum UU LLAJ.

> Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Undang-Undang ini mengatur dan mengamanatkan adanya Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data".

Maka hal penting yang perlu digarisbawahi adalah mengenai peranan pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam menjalankan tugas berupa pengelolaan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan. Dan supaya pemerintah atau pemerintah daerah bisa mewujudkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Maka di dalam melaksanakan tugasnya, pemerintah atau pemerintah daerah harus memperhatikan ketentuan peraturan Perundang-undangan. Dan disamping itu, pun harus ada integrasi antara sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan. Supaya pelayanan kepada masyarakat terkait keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas bisa tercapai.

Selanjutnya berkaitan dengan jasa transportasi berbasis teknologi informasi, UU LLAJ belum mengatur secara tersurat. Akan tetapi seperti dibahas di awal mengenai adanya asas bermanfaat; asas efisien dan efektif; maka secara essensi bahwa tidak menutup kemungkinan jika fenomena seperti jasa transportasi berbasis teknologi informasi adalah wujud konkret dari pengembangan potensi dan peranan lalu lintas dan angkutan jalan dalam memberikan nilai tambah seperti diamanatkan dalam asas UU LLAJ yakni asas bermanfaat. Asas bermanfaat diartikan sebagai semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

**Pengaturan Jasa Transportasi Berbasis Teknologi Informasi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014**

Pada UU LLAJ telah diatur ketentuan mengenai Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor di jalan yang memerlukan peraturan pelaksanaannya. Selain itu, pada penjelasan umum UU LLAJ secara jelas pun disebutkan mengenai perlu dibuat Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri dan Peraturan Kapolri guna mengatur hal teknis yang bersifat operasional. Atas dasar pertimbangan tersebut sehingga pemerintah kemudian menerbitkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260) selanjutnya disingkat dengan PP No. 74 Tahun 2014. Selain pertimbangan yang disebutkan dalam penjelasan umum UU LLAJ, PP No. 74 Tahun 2014 pun diterbitkan karena beberapa

pertimbangan diantaranya untuk melaksanakan beberapa ketentuan Pasal di dalam UU LLAJ seperti disebutkan dalam konsideran PP No. 74 Tahun 2014. *"Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan"*.

Sementara itu, Pasal 150 UU LLAJ menjelaskan perintah pengaturan lebih lanjut mengenai kendaraan bermotor umum dalam trayek, *"Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek diatur dengan peraturan pemerintah"*. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan dalam penerbitan PP No. 74 Tahun 2014, yang paling berkaitan dengan jasa transportasi berbasis teknologi informasi adalah ketentuan Pasal 150 UU LLAJ yang menjelaskan mengenai perintah pengaturan lebih lanjut mengenai kendaraan bermotor umum dalam trayek. Karena seperti dibahas di muka mengenai demonstrasi atau protes oleh sopir angkutan umum yang tidak lain adalah angkutan umum dalam trayek. Berdasarkan obyek yang diangkut, angkutan umum dibagi menjadi dua yaitu angkutan umum orang dan angkutan umum barang. Selanjutnya angkutan orang dibagi menjadi dua, yaitu angkutan orang dalam trayek dan angkutan orang tidak dalam trayek.[10] Menurut Pasal 1 ayat (8) PP. No 74 Tahun 2014, Trayek diartikan sebagai lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil Penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

Sementara itu, dalam Pasal 151 UU LLAJ disebutkan jika pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek terdiri atas: angkutan orang dengan menggunakan taksi; angkutan orang dengan tujuan tertentu; angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan angkutan orang di kawasan tertentu. Pun demikian seperti disebutkan dalam Pasal 41 PP No. 74 Tahun 2014, bahwa pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf b terdiri atas: a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi; b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu; c.

[10] *Ibid.*, h., 14.

Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan d. Angkutan orang di kawasan tertentu. Seperti diketahui, jasa angkutan *online* adalah termasuk angkutan yang tergolong dalam angkutan tidak dalam trayek. Akan tetapi pengaturan mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam Trayek dalam PP No. 74 Tahun 2014 masih perlu peraturan turunan yang berupa peraturan Menteri. Hal ini terlihat dari adanya ketentuan Pasal 46 PP No. 74 Tahun 2014 yang menyebutkan jika ketentuan lebih lanjut mengenai Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek diatur dengan peraturan Menteri. Dengan kata lain, PP No. 74 Tahun 2014 pun secara tersurat belum mengatur mengenai jasa transportasi berbasis teknologi informasi. Pengaturan yang lebih lengkap mengenai jasa transportasi berbasis teknologi informasi yaitu pengaturan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Permenhub No. 118 tahun 2018).

**Legalitas Jasa Transportasi Berbasis Teknologi Informasi**

Mengenai legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi, adalah legal jika memenuhi ketentuan dalam Permenhub No. 118 Tahun 2018. Asas *Lex superior derogat legi inferiori* (Undang-undang yang lebih tinggi mengesampingkan Undang-Undang yang lebih rendah tingkatannya), dalam kaitannya dengan UU LLAJ, PP No. 74 Tahun 2014 dan Permenhub No. 118 Tahun 2018. Merupakan pedoman di dalam pemberlakuan Permenhub No. 118 Tahun 2018, karena peraturan Menteri yang posisinya lebih rendah dari pada PP dan UU, tidak boleh bertentangan. Sehingga Permenhub No. 118 Tahun 2018 tidak serta merta diterbitkan begitu saja, melainkan berdasarkan ketentuan yang ada dalam UU LLAJ dan PP. No 74 Tahun 2014. Dan UU LLAJ secara jelas telah menyebutkan jika pengaturan lebih lanjut terhadap suatu hal akan diatur dengan Peraturan Pemerintah (PP). Misalnya ketentuan Pasal 137 ayat (5) UU LLAJ yang menyebutkan, *"Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah."* Ketentuan Pasal 150 yang menyebutkan, *"Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek diatur dengan peraturan pemerintah."* Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum inilah yang berkaitan dengan jasa transportasi berbasis teknologi informasi.

Seperti diketahui, layanan angkutan umum berbasis teknologi informasi yang dilakukan oleh *Uber Taxi, Go-Jek, Go-Box, Grab Bike, Grab Car*, dan sebagainya merupakan angkutan yang dilakukan dengan tujuan usaha atau komersial. Dan angkutan yang dilakukan dengan tujuan usaha atau komersial menggunakan kendaraan bermotor umum. Seperti disebutkan dalam Pasal 1 angka (5) PP No. 74 Tahun 2014 bahwa Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sedangkan dalam ketentuan Pasal 1 angka (13) dijelaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Dalam ketentuan Pasal 1 angka (10) UU LLAJ disebutkan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Sementara itu di dalam PP No. 74 Tahun 2014 pun disebutkan secara jelas mengenai pengaturan lebih lanjut terhadap suatu hal akan diatur dengan peraturan Menteri. Misalnya ketentuan dalam Pasal 46 yang menyebutkan, *"Ketentuan lebih lanjut mengenai Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek diatur dengan peraturan Menteri."* Dan ketentuan Pasal 59 yang menyebutkan, *"Ketentuan lebih lanjut mengenai dokumen Angkutan orang dan/atau barang diatur dengan peraturan Menteri."*

Mengenai ketentuan pengaturan lebih lanjut perihal ketentuan yang bersifat teknis pun secara jelas disebutkan di dalam penjelasan umum UU LLAJ. *"Undang-Undang ini pada dasarnya diatur secara komprehensif dan terperinci. Namun, untuk melengkapi secara operasional, diatur ketentuan secara teknis ke dalam peraturan pemerintah, peraturan Menteri, dan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia."* Demikian ketentuan yang terdapat dalam penjelasan umum UU LLAJ, maka berdasarkan ketentuan tersebut kemudian pemerintah menerbitkan PP No. 74 Tahun 2014. Akan tetapi seiring perkembangan dan kemajuan teknologi di bidang informasi dan transaksi elektronik, akhirnya memunculkan fenomena jasa transportasi berbasis teknologi informasi, dalam prakteknya transportasi ini memadukan aplikasi berbasis teknologi informasi dengan jasa angkutan umum. Sehingga layanan tersebut lebih memudahkan calon

penumpang dalam memesan kendaraan bermotor umum. Dan PP No. 74 Tahun 2014 rupanya belum bisa menjawab adanya fenomena transportasi berbasis teknologi informasi, akhirnya pemerintah melalui Menteri Perhubungan Republik Indonesia kemudian menerbitkan Permenhub No. 32 Tahun 2016 diubah menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017; diubah menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017; yang pada perkembangannya kemudian diganti dengan Permenhub No. 118 Tahun 2018.

## IV. KESIMPULAN

Berkaitan dengan pengaturan jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam peraturan Perundang-undangan diatur dalam UU LLAJ, PP No. 74 Tahun 2014, dan Permenhub No. 118 Tahun 2018. Legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam perspektif UU LLAJ, legal apabila tunduk kepada ketentuan Permenhub No. 118 Tahun 2018. Karena Permenhub No. 118 Tahun 2018 merupakan peraturan turunan dari UU LLAJ dan PP No. 74 Tahun 2014, sehingga di dalam menentukan legalitas jasa transportasi berbasis teknologi informasi dalam perspektif UU LLAJ perlu melihat UU LLAJ, PP No. 74 Tahun 2014, dan Permenhub No. 118 Tahun 2018 secara utuh dalam satu kesatuan. Karena ketiganya saling memiliki keterkaitan, disamping itu Permenhub No. 118 Tahun 2018 telah dibentuk sesuai dengan ketentuan UU No. 12 Tahun 2011 sehingga memiliki kekuatan hukum yang mengikat.

## DAFTAR BACAAN

**Buku:**

Asshiddiqie, Jimly, dan M. Ali Safa'at, ***Theory Hans Kelsen Tentang Hukum***, Cet I, Sekretariat Jendreral & Kepaniteraan Makamah Konstitusi RI, Jakarta, 2006.

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

Kelsen, Hans, ***General Theory of Law and State***, Translated byAnders Wedberg, Harvard University Printing Office Cambridge, Massachusetts, USA, 2009.

Marzuki, Peter Mahmud, ***Penelitian Hukum***, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2011.

Suryana, ***Metodologi Penelitian, Buku Ajar Perkuliahan***, Universitas Pendidikan Indonesia, 2010.

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

**Jurnal:**

Aisyah, Herini Siti, Ahmad Munir, Rizky Putra Zulkarnain, Tatiek Sri Djatmiati, Muhammad Mazhuri, and Heru Irianto. "Legal Protection of Citizens: The Alcoholic Beverages in Licensing, Taxation, and Supervision in Indonesia." *Journal of Drug and Alcohol Research* 9 (2020). https://doi.org/10.4303/jdar/236087.

Harapan, Aria Dimas, dan Chessa Ario Jani Purnomo, "Hukum dan Teknologi: Suatu Kajian Teoritis Terhadap Fenomena Layanan Transportasi Online", *Jurnal Surya Kencana Dua: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan*, Vol. 6 No.1, 2016.

Pramyastiwi, Deasy Elfaricha, Imam Hardjanto, Abdullah Said, "Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkeretaapian Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Berkelanjutan (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya)", *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, Vol.1. No.3.

Sumolang, Indah K., "Kajian Yuridis Terhadap Bisnis Transportasi Jalan Online Ditinjau Dari Berbagai Aspek Hukum di Indonesia", *Lex Administratum*, Vol. V No. 1, 2017.

**Internet:**

Detik.Com, "Sopir Angkot Di Tangerang Demo Tolak Angkutan Online", 23 April 2019, *https://news.detik.com/berita/d-3441158/sopir-angkot-di-tangerang-demo-tolak-angkutan-online;*

Detik.Com, "Tolak Taksi Online, Ribuan Sopir Taksi Di Yogyakarta Demo", 23 April 2019, *https://news.detik.com/berita/d-3425021/tolak-taksi-online-ribuan-sopir-taksi-di-yogyakarta-demo;*

Kbbi.web.id, *https://kbbi.web.id/sejahtera*, 12 Agustus 2019;

Okezone.Com "10 Jasa Transportasi Online di Indonesia, dari Go-Jek hingga Uber", 10 Agustus 2017, *http://economy.okezone.com/read/2015/09/23/320/1219859/10-jasa-transportasi-online-di-indonesia-dari-go-jek-hingga-uber*.

# LEGALITAS JASA TRANSPORTASI ONLINE DALAM PERSPEKTIF PENGATURAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

ORIGINALITY REPORT

| 14% | 10% | 9% | 7% |
|---|---|---|---|
| SIMILARITY INDEX | INTERNET SOURCES | PUBLICATIONS | STUDENT PAPERS |

PRIMARY SOURCES

| | | |
|---|---|---|
| 1 | sumarsonoblog.wordpress.com<br>Internet Source | 1% |
| 2 | fh.unsoed.ac.id<br>Internet Source | 1% |
| 3 | jurnal.fh.unila.ac.id<br>Internet Source | 1% |
| 4 | Mufti Amir Sultan, Nurmaiyasa Marsaoly, M Irfan Kotta. "PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG ANGKUTAN ONLINE DI KOTA TERNATE", JURNAL SIMETRIK, 2021<br>Publication | 1% |
| 5 | dokumen.tips<br>Internet Source | 1% |
| 6 | Cahyo Crysdian. "The Application to Evaluate Worship Location Based on Geospatial Analysis: Case of Indonesia", Journal of Geographic Information System, 2013<br>Publication | 1% |

| | | |
|---|---|---|
| 7 | Ningrum Natasya Sirait, Mohammad Reza, Angayar Kanni Ramaiah, Aria Suyudi. "Chapter 5 Ride Hailings Apps Enter in Competition with Ojek: Indonesia's Response to the Impact of Disruptive Innovation", Springer Science and Business Media LLC, 2021<br>Publication | 1 % |
| 8 | Sami'an Sami'an. "PELAKSANAAN PERLINDUNGAN TENAGA KERJA SEBAGAI WUJUD KEPASTIAN HUKUM", Solusi, 2019<br>Publication | 1 % |
| 9 | repository.usu.ac.id<br>Internet Source | 1 % |
| 10 | Submitted to University of Edinburgh<br>Student Paper | 1 % |
| 11 | 123dok.com<br>Internet Source | <1 % |
| 12 | Muhamad Hasan Rumlus, Hanif Hartadi. "Kebijakan Penanggulangan Pencurian Data Pribadi dalam Media Elektronik", Jurnal HAM, 2020<br>Publication | <1 % |
| 13 | ojs.unida.ac.id<br>Internet Source | <1 % |
| 14 | www.coursehero.com<br>Internet Source | <1 % |

| | | |
|---|---|---|
| 15 | Submitted to UIN Syarif Hidayatullah Jakarta<br>Student Paper | <1 % |
| 16 | digilib.uns.ac.id<br>Internet Source | <1 % |
| 17 | eprints.uns.ac.id<br>Internet Source | <1 % |
| 18 | Niko Jorano Firdaus, Barliana Lukitawati. "Strategi Kreatif Iklan di Youtube", Jurnal Ilmiah Komunikasi (JIKOM) STIKOM IMA, 2021<br>Publication | <1 % |
| 19 | Submitted to Sultan Agung Islamic University<br>Student Paper | <1 % |
| 20 | digilib.uin-suka.ac.id<br>Internet Source | <1 % |
| 21 | Anak Agung Istri Ari Atu Dewi. "Model Pengelolaan Wilayah Pesisir Berbasis Masyarakat: Community Based Development", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2018<br>Publication | <1 % |
| 22 | Submitted to Universitas Negeri Makassar<br>Student Paper | <1 % |
| 23 | e-perpus.unud.ac.id<br>Internet Source | <1 % |
| 24 | id.scribd.com<br>Internet Source | |

| | | |
|---|---|---|
| | | <1% |
| 25 | Budi Suhariyanto. "Kedudukan Hakim dalam Pembaruan Sistem Pemidanaan Terorisme untuk Mewujudkan Akuntabilitas Hukum", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2017<br>Publication | <1% |
| 26 | Muhammad Agung Satrio Wicaksono. "Penerapan Sanksi Penghentian Operasional Sementara dan Putus Mitra Sepihak Oleh PT. Gojek Indonesia Ditinjau dari Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata", UNISKA LAW REVIEW, 2020<br>Publication | <1% |
| 27 | journal.unpar.ac.id<br>Internet Source | <1% |
| 28 | nusantaraeconomics.com<br>Internet Source | <1% |
| 29 | teraspr.com<br>Internet Source | <1% |
| 30 | denden-imadudin.blogspot.com<br>Internet Source | <1% |
| 31 | Muhamad Beni Kurniawan. "Penggunaan Diskresi dalam Pemberian Status Kewarganegaraan Indonesia terhadap Archandra Thahar ditinjau dari Asas | <1% |

Pemerintahan yang Baik", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2018
Publication

| | | |
|---|---|---|
| 32 | Setio Boedi Arianto, Dwi Heriwibowo. "ANALISIS KARAKTERISTIK DIKLAT TEKNIS SDM PENYELENGGARA UNIT PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI PROVINSI JAWA TENGAH", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2018<br>Publication | <1 % |
| 33 | Sulardi Wijaya. "Problematic MPR Decree Post Reform and After The Issuance of Law No. 12 of 2011", Rechtsidee, 2015<br>Publication | <1 % |
| 34 | Submitted to Udayana University<br>Student Paper | <1 % |
| 35 | documents.mx<br>Internet Source | <1 % |
| 36 | hubdat.web.id<br>Internet Source | <1 % |
| 37 | repository.maranatha.edu<br>Internet Source | <1 % |
| 38 | Fenny Aprilia Saragih, Bahagia Loebis, Vita Camellia, Elmeida Effendy. "Factors Associated with Psychological Distress of Online Drivers in Medan Regency, North | <1 % |

Sumatera, Indonesia", Open Access
Macedonian Journal of Medical Sciences, 2021
Publication

| | | | |
|---|---|---|---|
| Exclude quotes | Off | Exclude matches | Off |
| Exclude bibliography | On | | |

# LEGALITAS JASA TRANSPORTASI ONLINE DALAM PERSPEKTIF PENGATURAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

**Instructor**

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13