

ANALISIS YURIDIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NO.37P/HUM/2017  
TENTANG UJI MATERIIL PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR 26 TAHUN 2017

Moch. Ichwan Satria; Dr. H. Abdullah Taufik, SH, MH.; Amrul Muttaqin, M.El.

Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah IAIN Kediri

*ichwan.satrial@yahoo.com*

**ABSTRAK:**

Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri No.26 Tahun 2017 tentang regulasi beroperasinya transportasi online. Namun dalam perkembangannya, pengemudi transportasi online merasa dirugikan atas berlakunya Peraturan Menteri tersebut, kemudian mereka mengajukan permohonan uji materiil kepada Mahkamah Agung, dalam putusan Mahkamah Agung mengabulkan permohonan para pengemudi transportasi online dengan membatalkan 14 (empat belas) pasal yang dianggap bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisis yuridis normatif terhadap dokumen hukum putusan Mahkamah Agung. Skripsi ini membahas bagaimana dasar pertimbangan hukum dan implikasi hukum dari Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017. Kesimpulan penulisan diatas sebagai berikut: Pertama, dasar pertimbangan hukum putusan Mahkamah Agung adalah UU No.20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait penentuan tarif. Kedua, implikasi hukum selesainya proses hukum akibat uji materiil dalam lingkungan Mahkamah Agung bersifat final dan mengikat, secara yuridis putusan tersebut memberi kesempatan kepada angkutan berbasis aplikasi online untuk kembali menjalankan sistem operasional mereka selama ini, implikasi sosial dibatalkannya pasal teknis terkait operasional angkutan berbasis aplikasi online dapat memicu keresahan kembali antara angkutan konvensional dengan angkutan berbasis aplikasi online.

**ABSTRAK:**

*The Minister of Transportation issued Ministerial Regulation No.26 of 2017 concerning regulation of the operation of online transportation. But in its development, online transportation drivers feel aggrieved by the enactment of the Ministerial Regulation, then they submit a request for judicial review to the Supreme Court, in a Supreme Court ruling granting the request of online transportation drivers by canceling 14 (fourteen) articles which are considered contrary to the laws - higher invitation. This study uses a qualitative approach with normative juridical analysis of the Supreme Court's Supreme Court legal documents. This thesis discusses how the basic legal considerations and legal implications of the Agung Court Decision No.37P / HUM / 2017. The conclusion of the above writing is as follows: First, the basic legal considerations of the Supreme Court's decision are Law No.20 of 2008 concerning Micro, Small and Medium Enterprises and Law No.22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation related to the determination of tariffs. Second, the legal implications of the completion of the legal process due to the material testing in the Supreme Court are final and binding, judicially the decision provides an opportunity for online application-based transportation to re-run their operational systems so far, social implications for the cancellation of technical applications related to online application-based transportation operations can trigger a return of unrest between conventional transport and online application-based transportation.*

**Keywords:** *Juridical Analysis, Basic Legal Considerations, Legal Implications*

## PENDAHULUAN

Globalisasi dari sisi ekonomi merupakan suatu perubahan dunia yang bersifat mendasar atau struktural dan berlangsung secara berdampingan dengan laju kemajuan teknologi yang semakin pesat. Dalam era digitalisasi, transportasi dan komunikasi tidak luput dari perkembangan teknologi yang menjadi suatu keniscayaan. Hal ini sudah terbukti dalam beberapa bidang usaha, antara lain transportasi dan komunikasi yang lebih mudah diakses, lebih efisien dan produktif, dan pada akhirnya menguntungkan masyarakat, baik dari prespektif pengguna maupun penyedia barang dan jasa.<sup>1</sup>

Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi atau pasar secara nasional atau regional. Globalisasi dan digitalisasi dalam tingkat yang optimal membuat arus produk baik jasa atau barang dan faktor-faktor produksi dalam suatu negara, atau desa di suatu kecamatan lebih mudah didistribusikan. Pada tingkat ini, seorang pengusaha yang mempunyai pusat bisnis di Jakarta dengan mudah membuka bisnis dalam bidang yang sama di setiap daerah dan setiap saat dapat mengendalikan usahanya disetiap daerah tanpa ada halangan baik logistik, administarasi,

birokrasi dan halangan lainya dari pihak pemerintah setempat akibat dari kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi. Selain itu kolaborasi teknologi juga telah mempercepat proses produksi baik barang maupun jasa dan memindahkan produk dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya yang lebih murah atau efektif dan efisien. Namun kemajuan teknologi ini memiliki dampak positif dan negatif khususnya terhadap pengusaha yang masih konvensional dalam memproduksi jasa maupun barang, karena pengusaha konvensional perlu menyesuaikan diri dengan kemajuan teknologi untuk melayani pasar.<sup>2</sup>

Kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi saat ini, berakibat pada kebutuhan transportasi yang merupakan salah satu kebutuhan penting, yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainya dengan cepat. Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain.<sup>3</sup>

Kehadiran transportasi online saat ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya. Baik ojek, taksi, bus dan lain sebagainya. Transportasi online dituding

<sup>1</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi* (Yogyakarta:Graha Ilmu,2010),h. 3.

<sup>2</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. h.4.

<sup>3</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. h.4.

sebagai sumber masalah menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional.

Aksi protes, penolakan, penghadangan dan puncaknya adalah demo besar-besaran yang menolak kehadiran Go-Jek, Uber dan Grab dilakukan oleh para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes yang dilakukan oleh pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis online melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri ini di cabut, karena pernyataan presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat. Selanjutnya Menteri perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, guna memberikan payung hukum yang jelas bagi transportasi berbasis aplikasi online.

Pengemudi angkutan online dalam perkembangannya merasa dirugikan dengan berlakunya beberapa pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, para

pengemudi angkutan online dalam permohonan uji materiil mendalilkan bahwa beberapa materi muatan ayat, pasal dan bagian dalam peraturan Menteri Perhubungan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Artikel ini membahas Analisis Yuridis Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017 Tentang Uji Materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017.

#### A. Metode Penulisan Artikel

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis yuridis normatif terhadap dokumen hukum putusan Mahkamah Agung. Tulisan ini membahas bagaimana dasar pertimbangan hukum dan implikasi hukum dari Putusan Mahkamah Agung No.37P/HUM/2017, sehingga pembaca dapat memahami permasalahan yang terjadi di lapangan.

#### B. Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana berarti pengangkutan atau membawa sesuatu ke sebelah lain suatu tempat ke tempat lain melalui jalur darat.<sup>4</sup> Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan,

---

<sup>4</sup> Nur Syam Aksa, *Pengantar Transportasi Wilayah dan Kota* (Makasar: Universitas Islam Negeri Alaudin, 2014), h.13-14.

adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat suatu daerah atau bangsa.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>5</sup>

Transportasi memiliki dua peran utama yaitu, sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Dengan melihat dua peran tersebut, diman peran pertama sering digunakan oleh perencana pembangunan wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana.

Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada

kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>6</sup>

Seiring bertambahnya populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi dengan menggunakan kendaraan mereka untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat yang membutuhkan jasa angkutan, dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor,

<sup>5</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), h. 7.

<sup>6</sup> Nur Syam Aksa, *Pengantar Transportasi Wilayah dan Kota*. h. 27.

kemudian pada Pasal 47 ayat (2), kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum. Berdasarkan Pasal 1 poin ke-10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya.<sup>7</sup>

## PEMBAHASAN:

### A. Pemanfaatan Teknologi Bidang Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Moda transportasi berbasis aplikasi online menjadi populer di masyarakat saat ini, utamanya dikota-kota besar keberadaanya bertambah semarak menghiasi keberanekaragaman transportasi konvensional yang selama ini sudah ada terlebih dahulu. Kehadiran Go-Jek, Grab, Uber, dan sejenisnya baik roda dua maupun roda empat yang berbasis aplikasi online disambut suka cita oleh masyarakat, karena selain mudah memesanya praktis melalui telepon genggam. Selain itu dari segi keamanan, identitas pengemudi mudah dipertanggung jawabkan yang lebih menarik biayanya lebih murah

dibandingkan dengan moda transportasi konvensional.

Animo masyarakat untuk menjadi pengemudi transportasi berbasis aplikasi online ini kian hari makin meningkat jumlahnya. Penghasilan yang cukup menggiurkan, menjadi pengemudi transportasi berbasis aplikasi online diminati bukan hanya kaum pengangguran, ibu rumah tangga, mahasiswa, bahkan bagi yang sudah bekerja pun pada malam hari ikut menjadi pengemudi transportasi berbasis aplikasi online untuk menambah biaya kebutuhan sehari-hari yang semakin hari dirasakan semakin naik harganya. Selain itu dalam moda transportasi berbasis aplikasi online juga terdapat layanan pemesanan makanan, pembayaran tagihan rumah tangga, dan pengiriman barang, dan manfaat keberadaan transportasi berbasis aplikasi online ini nyata dirasakan oleh masyarakat. Sehingga wajar masyarakat jatuh hati dengan adanya layanan moda transportasi berbasis aplikasi online ini, selain biayanya murah, dari sisi kenyamanan juga relatif lebih aman dibandingkan dengan transportasi konvensional.

Jasa transportasi berbasis aplikasi online disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai

<sup>7</sup> Pasal 1 ke-10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber Taxi sebagai bisnis layanan transportasi aplikasi online. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis aplikasi online lainnya. Selain itu saat ini teknologi merupakan kebutuhan yang sangat penting dalam aspek global karena dunia semakin cepat kearah modernisasi berbagai aspek, oleh karena itu setiap negara harus mampu bersaing dengan pemanfaatan teknologi serta mengaplikasikannya di dalam aktivitas. Berkaitan dengan hal ini, jasa transportasi berbasis aplikasi online merupakan tuntutan persaingan yang mengharuskan peran teknologi di dalam mempermudah mobilitas masyarakat.

Moda transportasi berbasis aplikasi online dapat disebut sebagai praktik *sharing economy* merupakan suatu praktik yang memungkinkan orang untuk berbagi barang dan jasa dengan menggunakan platform internet dan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi. Prinsip *sharing economy* ini memepertemukan pihak yang memiliki sumber daya (kendaraan pribadi dan/atau ketrampilan mengemudi) yang tidak produktif dengan konsumen yang membutuhkan pelayanan dengan biaya transaksi yang

wajar. Prinsip *sharing economy* menawarkan peluang untuk meningkatkan efisiensi, pertumbuhan, dan lapangan kerja.

*Sharing economy* mengubah fenomena individu yang tidak terpakai menjadi sumber daya yang produktif yang dapat memberikan pendapatan kepada pemiliknya. *Sharing economy* memungkinkan setiap orang yang tidak memiliki mobil untuk menggunakan mobil yang tidak terpakai dalam sebuah layanan penyewaan seperti taksi online.

Pengangguran dan setengah menganggur juga merupakan contoh dari terhubungnya aset yang produktif, pengangguran kan dihilangkan dengan memanfaatkan kemampuan/aset seseorang untuk mengemudi taksi online. Namun disisi lain, moda transportasi berbasis aplikasi online ini juga menyisakan permasalahan dalam masyarakat, bagi yang kontra menganggap moda transportasi berbasis aplikasi online ini ilegal karena tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus memiliki izin usaha yang dipersyaratkan sebagai badan hukum.

Titik yang menjadi perdebatan, berdasarkan pasal 1 angka 21 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan menyatakan “Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum”.<sup>8</sup>

Keberadaan transportasi berbasis aplikasi online dianggap melanggar UU No. 29 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 101 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, karena tidak memiliki izin operasional dalam bentuk badan usaha sebagaimana diatur oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Era globalisasi ekonomi seperti yang terjadi saat ini, transportasi berbasis aplikasi online sebenarnya merupakan kebutuhan masyarakat yang hidup dalam kemajuan teknologi informasi, sehingga transportasi berbasis aplikasi online sebagai bentuk inovasi transportasi publik di Indonesia perlu ditata dan dikelola dengan baik oleh Pemerintah, sehingga kedepan tidak ada lagi kesenjangan antara transportasi berbasis aplikasi online dengan transportasi konvensional.

## **B. Dasar Pertimbangan Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017**

<sup>8</sup> Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perkembangan teknologi informasi yang semakin luas dirasakan masyarakat ternyata membuka peluang munculnya transportasi berbasis teknologi informasi atau lebih sering disebut sebagai transportasi online. Dimana transportasi online muncul ditengah kondisi transportasi di Indonesia yang masih belum tertata dengan baik. Namun seiring berjalanya waktu keberadaan transportasi online yang berkembang pesat dan luas, menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang telah ada lebih dahulu.

Keberadaan transportasi online dituding sebagai sumber masalah dari menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Selanjutnya Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, guna memberikan payung hukum yang jelas bagi operasional transportasi berbasis aplikasi online. Namun dalam perkembangannya para pengemudi transportasi online merasa sebagai pengusaha mikro, kecil, dan menengah dirugikan atas berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017, karena dalam Permenhub tersebut ada

beberapa pasal yang dianggap memberatkan, diantaranya mengharuskan STNK berbadan hukum seperti angkutan umum konvensional lainnya.

Berdasarkan permasalahan diatas maka pengemudi angkutan berbasis aplikasi online hak uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tersebut kepada Mahkamah Agung karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, serta Pasal 183 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Para Pemohon dalam hal ini para pengemudi transportasi berbasis aplikasi online dengan surat permohonannya tertanggal 2 Mei 2017 yang diterima Kepanitraan Mahkamah Agung pada tanggal 4 Mei 2017 dan diregistrasi dengan Nomor 37P/HUM/2017 telah mengajukan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Hasil pengujian tersebut kemudian dituangkan dalam Putusan Nomor 37P/HUM/2017 dimana hakim memiliki pertimbangan

diantaranya,

Angkutan berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah; Fakta menunjukkan bahwa kehadiran angkutan Berbasis Aplikasi Online telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli kepersaingan pasar kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep *sharing economy* yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945.

Penyusunan regulasi dibidang transportasi berbasis aplikasi teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh *stakeholder* dibidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

Mahkamah Agung dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan UU

yang lebih tinggi, diantaranya: Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha, Mikro, Kecil dan Menengah. Karena tidak menumbuh kembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah; Bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena penentuan tarif berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan Direktur Jendral atas nama Menteri, dan bukan didasarkan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Berbasis Aplikasi Online.<sup>9</sup>

Mencermati pertimbangan hakim dan amar putusan di atas, maka penulis akan menganalisis dasar pertimbangan hukum yang digunakan Mahkamah Agung, diantaranya:

### **1. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah**

Pertama, yang menjadi dasar pertimbangan hukum dalam putusan No.37P/HUM/2017 adalah UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM

diantaranya :

Pasal 3 : “Usaha mikro, kecil dan menengah bertujuan menumbuhkan dan mengembangkan usahanya dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan”

Pasal 4 : “Prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah :

- a. Penumbuhan kemandirian, kebersamaan, dan kewirausahaan usaha mikro, kecil dan menengah untuk berkarya dengan prakarsa sendiri;
- b. Perwujudan kebijaksanaan publik yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan;
- c. Pengembangan usaha berbasis potensi daerah dan berorientasi pasar sesuai kompetensi usaha mikro, kecil dan menengah;
- d. Peningkatan daya saing usaha mikro, kecil dan menengah; dan
- e. Penyelenggaraan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian secara terpadu”.

Pasal 5 huruf : “Tujuan pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah :

- b. Meningkatkan peran usaha mikro, kecil dan menengah dalam pembangunan daerah, penciptaan lapangan kerja,

<sup>9</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.

pemerataan pendapatan, pertumbuhan ekonomi, dan penegentasan kemiskinan".<sup>10</sup>

Mencermati dasar pertimbangan hukum Mahakamah Agung diatas, maka dapat dipahami bahwa dalam pembangunan ekonomi di Indonesia, UMKM memiliki peranan penting. Karena dengan memberdayakan usaha mikro kecil dan menengah dalam pembangunan nasional yang berlandaskan sistem ekonomi kerakyatan, akan mengurangi masalah kesenjangan antar golongan pendapatan dan antar pelaku, serta penyerapan tenaga kerja. Hal ini ditunjukkan oleh sebagian besar penduduk Indonesia berpendidikan rendah dan hidup dalam kegiatan usaha mikro dan usaha kecil disektor tradisional.<sup>11</sup>

Keberadaan UMKM dalam pembangaunan perekonomian nasional sudah diakui sangat besar. Hal ini dapat dilihat dari kontribusi UMKM terhadap penciptaan lapangan pekerjaan, pemerataan pendapatan, pembangunan ekonomi pedesaan, meningkatkan pendapatan daerah, dan yang paling penting mampu sebagai penggerak

peningkatan ekspor manufaktur/non migas. Fleksibilitas dan adaptabilitas UMKM dalam memperoleh bahan mentah dan peralatan merupakan proses-proses desentralisasi kegiatan ekonomi guna menunjang terciptanya integritas kegiatan pada sektor ekonomi yang lain. Terbukti pada krisis moneter yang terjadi di Indonesia UMKM relatif bertahan dari pada usaha skala besar.<sup>12</sup>

Definisi UMKM sendiri menurut Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah bahwa yang dimaksud adalah :

#### 1. Usaha Mikro

Kriteria klompok Usaha Mikro adalah usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria Usaha Mikro sebagaimana diatur dalam undang-undang ini dan memenuhi kriteria sebagai berikut :

- a. Memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp. 50.000.000 (lima puluh juta rupiah)
- b. Memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp. 300.000.000 (tiga ratus juta rupiah)

#### 2. Usaha Kecil

Kriteria Usaha Kecil adalah

<sup>10</sup> Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 huruf b, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha

Mikro, Kecil, dan Menengah.

<sup>11</sup> Mulyadi Nitisusastro, *Kewirausahaan dan Manajemen Usaha Kecil* (Bandung: Alfabeta, 2010), h.26-27.

<sup>12</sup> Febra Robiyanto, *Akuntansi Praktis Usaha Kecil dan Menengah* (Semarang: Studi Nusa, 2004),h.5.

usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari usaha menengah atau usaha besar yang memenuhi kriteria Usaha Kecil menurut undang-undang ini adalah :

- a. Memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp. 50.000.000 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha, atau
  - b. Memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp. 300.000.000 (tiga ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar limaratus juta)
3. Usaha Menengah

Usaha Menengah adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perseorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dengan usaha kecil atau besar dengan jumlah kekayaan bersih atau hasil penjualan tahunan yang memenuhi kriteria

usaha menengah adalah :

- a. Memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah) samapi dengan paling banyak Rp. 10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha, atau
- b. Memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah) samapai paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah).<sup>13</sup>

Adapun yang menjadi pertimbangan hakim dalam penggunaan dasar hukum Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang UMKM, berdasarkan pada alasan yang diajukan para pemohon diantaranya :

*Pertama*, keberadaan angkutan berbasis aplikasi online berdampak bagi pengemudi. Era digital membuka jalan bagi masyarakat untuk mendapatkan cara baru dalam memperoleh pekerjaan yang tersedia bagi semua lapisan masyarakat, sebab untuk bekerja sebagai pengemudi angkutan berbasis aplikasi online tidak perlu

<sup>13</sup> Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah.

memiliki ijazah pendidikan tertentu sehingga masyarakat yang menganggur mulai dari yang berijazah SMP hingga Sarjana dapat bekerja sebagai pengemudi. Perseorangan yang memiliki kendaraan pribadi dapat menggunakan kendaraannya sebagai taksi online untuk menghasilkan uang.

*Kedua*, Pengemudi angkutan berbasis aplikasi online (disebut Pengusaha Mikro, Kecil dan Menengah) dengan masa kerja 5 (lima) sampai 6 (enam) hari per minggu dapat menghasilkan kurang lebih 4 (empat) sampai 7 (tujuh) juta rupiah per bulan.<sup>14</sup> Nilai ini cukup besar, selain dari besarnya pendapatan angkutan online yang cukup menarik, sebenarnya jasa pengemudi angkutan berbasis aplikasi online ini menunjukkan bahwa seseorang dapat memperoleh penghasilan sampingan yang cukup besar dengan waktu pekerjaan yang fleksibel yang dapat disesuaikan dengan waktu luang mereka. Sistem ini juga memungkinkan pengemudinya agar dapat memilih lebih fokus pada waktu-waktu tertentu dimana permintaan taksi

tinggi sehingga tarif bisa dinaikan 2 (dua) kali lipat, misalnya saat pagi hari, waktu sibuk siang hari ataupun tengah malam.

*Ketiga*, bahwa dalam Permenhub tersebut telah menghilangkan hak hukum dari para pemohon untuk menjadi pengusaha mikro dan kecil karena seluruh muatan pasal-pasal nya pada intinya mengakibatkan pengemudi angkutan berbasis aplikasi online, harus menanggung ongkos oprasional lebih berat antara lain, ongkos balik nama untuk STNK berbadan hukum; biaya untuk memperoleh SRUT; dan lain-lain, yang sebenarnya tidak diperlukan atau tidak perlu ada.

Permenhub tersebut juga telah mengabaikan prinsip persaingan usaha yang sehat dalam menentukan pelaku usaha yang mana yang diberikan izin, serta berpotensi merugikan karena memaksa para pengemudi angkutan berbasis aplikasi online untuk menjadi karyawan atau pekerja. Padahal dalam prinsip usaha *sharing economy* seperti diterapkan Grab, Go-Car, dan Uber, para pengendara diberdayakan dan didorong menjadi pemilik-pengusaha (*owner-entrepeneur*). Oleh karena itu keberadaan 14 (empat belas)

<sup>14</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.

pasal yang diajukan pemohon dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 26 Tahun 2017 tersebut tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor. 20/2008 Tentang UMKM.

Namun, dalam prakteknya angkutan berbasis aplikasi online menggunakan konsep *sharing economy* yaitu perusahaan penyedia aplikasi transportasi online bermitra dengan masyarakat yang memiliki sumber daya baik itu kendaraan maupun keterampilan mengemudi yang tidak digunakan. Selain itu pengangguran dan setengah menganggur juga merupakan contoh dari terbuangnya aset yang produktif. *Sharing economy* mengubah aset-aset tersebut menjadi produktif untuk memberi penghasilan tambahan.<sup>15</sup>

Sehingga para pemohon sebagai pengemudi angkutan berbasis aplikasi online yang

menyatakan diri sebagai pengusaha mikro kecil dan menengah tidak sesuai dengan pengertian UMKM yang terdapat dalam pasal 1 ayat 3 Undang- Undang Nomor 20/2008 tentang UMKM yang menyatakan bahwa UMKM adalah “usaha produktif dan usaha perorangan yang bukan merupakan usaha yang menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dengan usaha lain baik itu jenis usaha mikro, kecil, menengah maupun usaha besar”.

Kenyataannya para pemilik kendaraan dan pengemudi angkutan berbasis aplikasi online hanyalah buruh yang mengusahakan moda produksinya sendiri, namun tidak memiliki kedaulatan apapun. Mereka tidak memiliki kuasa untuk menentukan tarif atas jasa yang mereka berikan, bahkan kelangsungan beroprasi mereka sangat tergantung pada perusahaan penyedia aplikasi melalui penilaian *performance* (kinerja) yang juga diberikan konsumen setelah menggunakan jasa angkutan berbasis aplikasi online. Dengan demikian para pengemudi angkutan online tidak bisa disebut sebagai pengusaha mikro, kecil dan menengah sebab usaha mereka terikat dengan ketentuan perusahaan

<sup>15</sup> Kagramanto, Budi, *Hukum Persaingan Usaha* (Surabaya: Laras, 2008), hal.58-59.

penyedia layanan aplikasi online.

Di sisi lain, kedudukan pengemudi angkutan berbasis aplikasi online hanyalah sebagai mitra oprasional perusahaan penyedia aplikasi, para pengemudi tidak mendapat gaji dari perusahaan aplikasi justru para pengemudi harus membagi 10 (sepuluh) hingga 20 (dua puluh) persen pendapatan mereka pada perusahaan penyedia aplikasi.<sup>16</sup> Sehingga hakim Mahkamah Agung dalam putusan No.37P/HUM/2017 haruslah melakukan penafsiran atau *judicial interpretation* (penafsiran oleh hakim) terhadap Undang-Undang Nomor 20/2008 tentang UMKM secara keseluruhan terutama definisi terhadap usaha mikro, kecil dan menengah menurut undang-undang UMKM itu sendiri. Sehingga memberi penjelasan mengenai teks undang-undang agar ruang lingkup kaidah yang dimaksud dalam undang-undang, dapat ditetapkan sehubungan dengan peristiwa tersebut.

Pada dasarnya penggunaan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM sebagai dasar hukum dalam pengujian Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor. 26 Tahun 2017 kurang tepat. Sebab disini berlaku prinsip hukum *lex specialis derogate legi generalis*, yaitu asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum yang bersifat khusus (*lex special*) mengesampingkan hukum yang bersifat umum (*lex generalis*). Dalam pembentukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 didasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Sehingga UU No.22/2009 tentang LLAJ merupakan peraturan perundang-undangan *lex special* yang mengatur secara khusus tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan dijadikan dasar oleh Kementerian Perhubungan dalam pembentukan Permenhub 26/2017, dan UU No.20/2008 tentang UMKM sebagai aturan yang tidak terkait secara langsung (*lex generalis*) dengan angkutan jalan, seharusnya dikesampingkan sebagai dasar hukum dalam putusan No.37P/HUM/2017.

Secara yuridis oprasional angkutan berbasis aplikasi online bertentangan dengan beberapa peraturan yang jelas diatur dalam

<sup>16</sup> “Ketentuan Umum Pengguna Aplikasi Go-Jek”, *Go-Jek*, <https://www.go-jek.com/terms-of-service/>, diakses tanggal 10 maret 2018.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ antara lain : Pasal 139 Ayat (4) :

“Penyedia jasa transportasi umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.”

Pasal 173 Ayat (1):  
“Perusahaan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek; dan/atau
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.<sup>17</sup>

Sebagaimana menurut Pasal 139 ayat (4) diatas bahwa dalam menjalankan usaha transportasi, pengemudi angkutan berbasis aplikasi online haruslah berbentuk badan usaha, baik badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik daerah (BUMD) dan atau badan hukum lain (PT, Yayasan, dan Koperasi). Pasal 139 ayat (4) tersebut telah diuji di Mahkamah Konstitusi, yang juga diajukan oleh sejumlah warga yang mengaku sebagai pengemudi angkutan

berbasis aplikasi online, dalam Putusan Mahkamah Konstitusi No.78/PUU- XIV/2016 menolak permohonan angkutan berbasis aplikasi online untuk menghapus pasal tersebut. Justru Mahkamah Konstitusi memperkuat bunyi Pasal 139 UU LLAJ tersebut.

Artinya UMKM yang berusaha dan akan menjalankan usahanya dibidang angkutan umum tetap harus tunduk pada peraturan dalam UU LLAJ dan PP 74/2014, Putusan Mahakamah Konstitusi juga menyebutkan perusahaan penyedia jasa angkutan online harus didukung oleh perusahaan angkutan umum dengan kendaraan bermotor umum yang berbadan hukum. Artinya, perusahaan aplikasi harus bermitra dengan perusahaan angkutan umum bukan perorangan dan kendaraannya pun harus atas nama badan hukum. Dengan berbadan hukum, jika terjadi sengketa mekanisme penyelesaian menjadi lebih jelas. Serta memberi perlindungan dari berbagai aspek serta menjamin Hak Konstitusional bagi pengemudi, penyedia jasa, dan konsumen.<sup>18</sup> Sehingga hakim Mahkamah Agung wajib memperhatikan putusan Mahkamah

<sup>17</sup> Pasal 139 ayat (4), Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>18</sup> Putusan Mahkamah Konstitusi No.78/PUU- XIV/2016.

Konstitusi yang telah berkekuatan hukum tetap.

Selain itu dalam Pasal 173 ayat (1) diatas juga menyebutkan perusahaan penyelenggara angkutan orang harus memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Beberapa perusahaan transportasi umum berbasis aplikasi online (Go-Jek, Grab, dan Uber) sudah berbentuk PT, namun perusahaan tersebut adalah perusahaan dibidang penyedia aplikasi dan bukan perusahaan penyedia transportasi umum. Lebih lanjut PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa atau dikenal dengan penyedia aplikasi Go-Jek dalam *term of use* atau ketentuan umum pengguna aplikasi, pada Pasal 1.5 menyatakan bahwa :

“Untuk menghindari keraguan, kami adalah Perusahaan Teknologi, bukan Perusahaan Transportasi atau Kurir dan kami tidak memberikan layanan transportasi atau kurir. Kami tidak mempekerjakan penyedia layanan dan kami tidak bertanggung jawab atas setiap tindakan dan/atau kelalaian penyedia layanan. Aplikasi ini hanya merupakan sarana untuk memudahkan pencarian atas layanan adalah tergantung pada penyedia layanan dan untuk menawarkan layanan kepada anda tergantung pada anda apakah anda akan menerima tawaran layanan dari

penyedia layanan”.<sup>19</sup>

Dari pernyataan diatas, dapat di pahami bahwa perusahaan ini lebih berfokus sebagai penjemabatan, yang menghubungkan antara pemilik transportasi umum dengan pengguna yang membutuhkan transportasi sehingga perusahaan transportasi berbasis aplikasi online dapat dikatakan tidak memenuhi ketentuan sebagai penyelenggara transportasi. Karena perusahaan tersebut pada dasarnya merupakan perusahaan penyedia aplikasi, namun pada oprasionalnya bergerak dibidang transportasi ditandai dengan pemberian atribut terhadap pengemudi, pengaturan terhadap tarif, namun tidak berbadan hukum sebagai penyedia transportasi umum.

## 2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Yang menjadi dasar pertimbangan hukum hakim selanjutnya adalah Pasal183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ,

Pasal 183 Ayat (2): “Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan dikawasan tertentu sebagaimana dimaksud

<sup>19</sup> “Ketentuan Umum Pengguna Aplikasi Go-Jek”, *Go-Jek*, <https://www.go-jek.com/terms-of-service/>, diakses tanggal 10 maret 2018.

dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum”.<sup>20</sup>

Definisi tarif angkutan sendiri adalah daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Jenis tarif angkutan dapat dikategorikan sebagai berikut:<sup>21</sup>

1. Tarif menurut trayek, berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transportasi yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalan oleh moda transportasi tersebut (km/miles)
2. Tarif lokal, adalah tarif angkutan yang berlaku dalam suatu daerah tertentu.
3. Tarif diferensial, adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.
4. Tarif peti kemas (*container*), merupakan tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak atau boks di atas truk

berdasar ukuran yang diangkut dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang.

Harga jasa angkutan ditentukan oleh sistem pentarifan. Dengan sistem tarif, maka harga berlaku umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat kecuali yang sudah diatur dalam buku tarif. Untuk angkutan barang berlaku tarif barang dan untuk angkutan orang berlaku tarif penumpang. Tingkat dan jenis tarif barang dan tarif penumpang berbeda untuk tiap jenis alat angkutan tingkat, tariff angkutan dipengaruhi oleh perubahan biaya operasional alat angkutan, permintaan, dan penawaran di pasar jasa angkutan.<sup>22</sup>

Sedangkan harga untuk angkutan sewa merupakan hasil negosiasi antara pemakai dan penyedia jasa angkutan, walaupun harga tersebut dipengaruhi oleh tingkat tarif yang berlaku. Perjanjian sewa dapat mengikuti :

1. Waktu pemakaian alat angkutan (*time charter*)
2. Perjalanan yang dilakukan (*voyage charter*)

*Time charter* lebih luas dari pada *voyage charter*, karena di dalam

<sup>20</sup> Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>21</sup> Kadir, Abdul Muhammmad, *Hukum Pengangkutan Darat Dan Udara* (Jakarta: Aditya Bakti, 2005), h. 11.

<sup>22</sup> Soegijatna, Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 2007), h.24.

*time charter* tercakup *voyage charter*. Harga *voyage charter* berlaku untuk jangka pendek, dan *time charter* merupakan sewa untuk jangka waktu lebih lama harga *time charter* menggambarkan arah perkembangan harga *voyage charter* di masa depan. Jika permintaan jasa angkutan lebih besar dari kapasitas angkutan, pemakaian jasa mengarah kepada *time charter*, sebaliknya jika kapasitas angkutan lebih besar dari permintaan kecendrungan mengarah pada *voyage charter*, ini berarti keadaan ekonomi membaik *time charter* lebih banyak dipilih. Sebaliknya keadaan ekonomi yang menurun *voyage charter* lebih banyak digunakan.

Perjanjian mengatur harga jasa dan hak serta tanggung jawab perusahaan angkutan dan pemakaian jasa angkutan. Selain itu juga didasarkan pada biaya-biaya yang merupakan factor penting dalam kegiatan transportasi dalam penetapan tarif dan alat kontrol dalam pengoperasian mencapai tingkat yang seefisien dan seefektif mungkin. Beberapa biaya yang termasuk dalam biaya transportasi meliputi:<sup>23</sup>

1. Biaya modal (*Capital cost*)

Yaitu biaya yang digunakan untuk modal awal menjalankan usaha transportasi atau untuk investasi serta pembelian peralatan lainya yang digunakan untuk memperlancar kegiatan transportasi.

2. Biaya operasional (*Operational cost*)

Yaitu biaya yang dikeluarkan untuk mengelola transportasi yang meliputi :

- a. Biaya pemeliharaan jalan raya, bantalan kereta api, alur pelayaran, pelabuhan, dermaga, penahan gelombang, dam, menara, rambu, dan lain sebagainya.
- b. Biaya pemeliharaan kendaraan, bus, truk, lokomotif, gerbong, pesawat udara, kapal laut, dan lain sebagainya.
- c. Biaya transportasi untuk bahan bakar, oli, tenaga penggerak, gaji awak, dan lain sebagainya.
- d. Biaya-biaya trafik terdiri dari biaya advertasi, promosi, penerbitan buku tarif, administrasi dan sebagainya.
- e. Biaya umum yang meliputi biaya humas, biaya

<sup>23</sup> Soegijatna, Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, h.15.

akuntansi dan lain sebagainya.

3. Biaya tetap (*Fixed Cost*) dan biaya variabel (*Variable cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulanya, sedangkan untuk biaya variabel adalah biaya yang besarnya berubah tergantung pada pengoprasian alat-alat pengangkutan.

4. Biaya kendaraan (*Automobile cost*)

Yaitu jumlah biaya yang dikeluarkan untuk mengadakan bahan bakar, oli, dan suku cadang serta biaya reparasi moda transportasi.

Struktur biaya suatu perusahaan jasa angkutan tergantung dari kapasitas angkutan dan alat angkutan yang digunakan, serta penyesuaian terhadap besar arus angkutan yang berlaku, termasuk manajemen perusahaan untuk mengatur jalanya penggunaan kapasitas angkutan. Jumlah biaya angkutan tergantung dari<sup>24</sup>

- a. Jarak dalam ton-kilometer

- b. Tingkat penggunaan kapasitas angkutan dalam ukuran waktu
- c. Sifat khusus dari muatan.

Adapun yang menjadi pertimbangan hakim dalam penggunaan dasar hukum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, berdasarkan pada alasan yang diajukan para pemohon diantaranya :

*Pertama*, dari ketentuan Pasal 183 ayat (2) diatas, jelas dapat dilihat bahwa pengaturan terkait dengan tarif angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu (dalam hal ini termasuk angkutan berbasis aplikasi online) diatur serta ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Dengan demikian, adanya ketentuan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 yang mengatur serta menetapkan adanya penentuan agar tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan tarif batas bawah atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jendral atas nama Menteri dan bukan didasarkan kesepakatan antara pengusaha jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan berbasis

<sup>24</sup> C. Jotin Khisty, B. Kent Lall, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi* (Padang: Universitas Bung Hatta, 2003), h.12.

aplikasi online, jelas bertentangan dan tidak mengindahkan ataupun tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh peraturan perundang-undangan yang kedudukannya lebih tinggi, yakni UU No.22/2009 Tentang LLAJ.

*Kedua*, Selain itu penentuan tarif justru akan menghalangi kreatifitas dari pelaku usaha untuk memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat. Secara konkretnya dalam memberikan kepastian harga bagi konsumen, karena konsumen dapat mengetahui harga yang perlu dibayar sejak awal dipesanya kendaraan, melalui mekanisme pasar (*supply and demand*).

Dari pertimbangan hakim Mahkamah Agung diatas terhadap penafsiran pasal 183 ayat (2) yang menyatakan bahwa angkutan berbasis aplikasi online termasuk bagian dari angkutan tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan dikawasan tertentu sebetulnya kurang tepat. Sebab dalam pasal 183 ayat (2) tidak menyebutkan bahwa angkutan berbasis aplikasi online merupakan bagian dari angkutan orang tidak dalam trayek, dan sesuai Pasal 151 Undang-Undang Nomor 22/2009 tentang LLAJ menyatakan bahwa :

“Pelayanan angkutan orang

dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 140 huruf b terdiri atas :

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. Angkutan orang di kawasan tertentu.<sup>25</sup>

Jika dilihat operasional angkutan berbasis aplikasi online sendiri, maka sama dengan angkutan umum lain dan apabila disamakan jenisnya sebagai angkutan orang tidak dalam trayek maka angkutan berbasis aplikasi online sama dengan taksi, dimana dalam penentuan tarif mengikuti aturan yang terdapat dalam Pasal 183 ayat (1) :

“Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan

<sup>25</sup> Pasal 151 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

minimal yang ditetapkan”<sup>26</sup>.

Pasal 183 ayat (1) diatas menegaskan bahwa penetapan tarif taksi perusahaan angkutan harus memperoleh persetujuan Pemerintah, untuk itu hakim dalam putusanya haruslah melihat bagaimana operasional dari angkutan berbasis aplikasi online selama ini dalam masyarakat, sehingga hakim dapat menemukan dasar hukum yang tepat dalam putusan tersebut.

Selain itu, perlu digaris bawahi penentuan tarif yang dimaksud UU LLAJ adalah antara konsumen dan perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum, bukan perorangan sebagaimana para pemohon uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 yang merupakan perorangan pengemudi angkutan berbasis aplikasi online. Perusahaan penyedia layanan aplikasi transportasi online yang pada dasarnya hanyalah sebagai penghubung antara pemilik dan pengemudi transportasi dengan pengguna jasa transportasi, dan tidak dapat disebut sebagai penyelenggara transportasi, namun dalam operasionalnya perusahaan penyedia

layanan aplikasi transportasi online lah yang menentukan harga.

Sebaliknya para pengemudi angkutan online yang menyatakan diri sebagai pengusaha mikro, kecil, dan menengah tidak memiliki kuasa menentukan harga atas jasa yang mereka berikan. Perusahaan penyelenggara aplikasi transportasi online seperti Go-Jek, Grab, Uber selama ini menentukan harga sendiri melalui promo-promo harga murah dan bonus besar yang diberikan kepada pangemudi angkutan berbasis aplikasi online agar tetap memiliki kinerja yang baik.

Sehingga angkutan umum konvensional yang jumlahnya ada puluhan bahkan ratusan yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia akan kalah bersaing sebab dalam penentuan tarif angkutan umum selama ini dibahas dan ditetapkan oleh Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA) bersama dengan Dinas Perhubungan Provinsi setempat dengan menghitung biaya-biaya perusahaan angkutan umum, pemeliharaan kendaraan, pajak dan retribusi. Sehingga mereka sulit memberika promo akibat biaya operasional mereka yang besar dan telah ditetapkan oleh Pemerintah. Sedangkan angkutan berbasis aplikasi online dapat dengan leluasa

<sup>26</sup> Pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

memberi harga murah sebab mereka tidak terbebani dengan biaya operasional dan pajak.

Bahwa yang dianggap merugikan kepentingan para pemohon uji materiil dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 adalah pasal-pasal yang mengatur tentang tarif batas atas dan tarif batas bawah. Namun perlu dipahami bahwa Pemerintah menetapkan tarif batas atas guna melindungi konsumen dari harga yang tinggi sehingga tidak terjangkau oleh konsumen sedangkan tarif batas bawah dimaksudkan untuk melindungi operator transportasi dan menghindari *predatory pricing*. Sehingga tidak ada penguasaan atas harga transportasi umum yang dapat membuat persaingan usaha transportasi menjadi tidak sehat dan pada akhirnya dapat berpotensi merugikan pengguna jasa angkutan.

### C. Implikasi Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017

Implikasi hukum atau akibat hukum dapat diartikan sebagai akibat yang ditimbulkan oleh suatu peristiwa hukum. Achmad Ali mengungkapkan bahwa, “akibat hukum merupakan akibat dari tindakan yang dilakukan, untuk memperoleh suatu akibat yang

diharapkan oleh pelaku hukum”.<sup>27</sup>

Menurut Soeroso, “akibat hukum adalah akibat yang ditimbulkan oleh suatu peristiwa hukum”, yang dapat berwujud:<sup>28</sup>

1. Lahir, berubah atau lenyapnya suatu keadaan hukum.
2. Lahir, berubah atau lenyapnya suatu hubungan hukum antara dua atau lebih subjek hukum, dimana hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan pihak yang lain.
3. Lahirnya sanksi apabila dilakukan tindakan yang melawan hukum atau bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Adanya peraturan Menteri Perhubungan tersebut, maka para pengemudi angkutan online merasa dirugikan dan mengajukan uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 yang kemudian telah diputuskan oleh hakim Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor 37P/HUM/2017 yang mengabulkan permohonan para pemohon untuk membatalkan 14 (empat belas) pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, sehingga berimplikasi terhadap

<sup>27</sup> Asshiddiqie, Jimly, *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis* (Jakarta: Bhuana Ilmu Populer, 2009), h. 15.

<sup>28</sup> Asshiddiqie, Jimly, *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis*, h. 17.

regulasi beroperasinya angkutan berbasis aplikasi online di Indonesia.

Adapun implikasi hukum yang ditimbulkan oleh Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 tentang Uji Materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, sebagai berikut :

1. Mengakhiri sengketa hukum antara para pemohon dalam hal ini pengemudi angkutan berbasis aplikasi online dengan termohon dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, sebab sesuai Pasal 8 ayat (2) dan Pasal 9 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil,

Pasal 8 Ayat (2) menyatakan,

Dalam hal 90 (sembilan puluh) hari setelah putusan Mahkamah Agung tersebut dikirim kepada Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara yang mengeluarkan peraturan perundang-undangan tersebut, ternyata pejabat yang bersangkutan tidak melaksanakan kewajibannya, maka demi hukum peraturan perundang-undangan yang bersangkutan tidak mempunyai kekuatan hukum.

Pasal 9 berbunyi,

Terhadap putusan mengenai permohonan keberatan tidak dapat diajukan Peninjauan Kembali.

Dari ketentuan pasal 8 ayat (2) dan pasal 9 diatas, menegaskan bahwa putusan uji materiil Mahkamah Agung bersifat final dan mengikat (binding). Artinya telah tertutup bagi segala kemungkinan untuk menempuh upaya hukum setelahnya. Putusan Mahkamah Agung terkait uji materiil merupakan suatu peristiwa hukum dimana terjadi proses persidangan karena adanya sengketa yang dimohonkan untuk diputus. Ketika putusan dibacakan dalam sidang putusan, sejak saat itu tidak ada lagi upaya hukum yang dapat ditempuh dan saat itu pulalah awal mula adanya akibat hukum.

Namun tidak semua akibat hukum yang ditimbulkan memberi dampak positif terhadap perkembangan ketatanegaraan Indonesia. Ada akibat hukum yang ditimbulkan oleh sifat putusan uji materiil Mahkamah Agung yang justru perlu mendapat perhatian lebih lanjut, khususnya putusan-putusan Mahkamah Agung yang berujung kontroversi dalam masyarakat.

2. Setelah Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 dibacakan, maka peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek secara yuridis tetap berlaku, sebab yang dibatalkan oleh Mahkamah Agung adalah 14 (empat belas) pasal saja dari 72 (tujuh puluh dua) pasal yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut. Sehingga Menteri Perhubungan sesuai putusan Mahkamah Agung tersebut wajib mencabut 14 (empat belas) pasal dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26/2017, karena tidak memiliki kekuatan hukum mengikat menurut putusan Mahkamah Agung. Dan Menteri Perhubungan dapat membentuk kembali Peraturan Menteri Perhubungan terkait angkutan berbasis aplikasi online yang isinya tidak boleh lagi memuat 14 (empat belas) pasal yang telah dibatalkan oleh Mahkamah Agung.

3. Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 yang membatalkan 14 (empat belas) pasal dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26/2017 secara yuridis memberikan kesempatan kepada angkutan berbasis aplikasi online untuk

kembali beroperasi sesuai sistem dan aturan yang mereka jalankan selama ini. Sehingga aturan dalam Permenhub 26/2017 yang mengatur tentang; tarif yang didasarkan pada argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi, penentuan tarif berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan Direktorat Jendral atas nama Menteri, pembatasan wilayah operasi dan kuota angkutan online dinyatakan tidak berlaku lagi, serta pengemudi angkutan online juga tidak perlu tergabung dalam badan hukum untuk bisa beroperasi.

#### **4. Implikasi Sosial Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017**

Implikasi sosial merupakan pengaruh dari suatu kejadian, keadaan, kebijakan sehingga mengakibatkan perubahan baik bersifat positif maupun negatif bagi lingkungan sosial dan keadaan sosial.<sup>29</sup> Implikasi sosial munculnya angkutan berbasis aplikasi online yaitu kesenjangan sosial antara pengemudi angkutan online dan angkutan konvensional. Kesenjangan sosial berarti tidak seimbang atau tidak simetris. Kesenjangan sosial mengacu

---

<sup>29</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Kedua (Jakarta: Balai Pustaka, 1996),h.120.

pada cara pengkategorian orang berdasarkan karakteristik, seperti usia, jenis kelamin, kelas dan etnisitas berkaitan dengan akses ke berbagai layanan dan produk sosial, seperti pasar tenaga kerja, sumber pendapatan, pendidikan dan sistem kesehatan dan bentuk-bentuk perwakilan partisipasi politik. Kesenjangan sosial ini dibentuk oleh berbagai faktor struktural seperti, lokasi geografis, atau status kewarganegaraan, dan oleh wacana dan identitas budaya.

Kesenjangan sosial mengacu pada kontras antara kondisi ekonomi orang yang berbeda atau kelompok yang berbeda dalam masyarakat yang melaksanakan pembangunan atau modernisasi. Hal ini terjadi karena kurang adanya kesempatan untuk memperoleh sumber pendapatan, kesempatan kerja, kesempatan berusaha, dan kesempatan berpartisipasi dalam pembangunan. Semakin besar perbedaan untuk mendapat kesempatan-kesempatan tersebut, semakin besar pula tingkat kesenjangan sosial yang terjadi di masyarakat, demikian sebaliknya. Faktor-faktor yang menyebabkan kesenjangan:

1. Menurunnya pendapatan perkapita sebagai akibat pertumbuhan penduduk yang relatif

tinggi dengan tanpa diimbangi produktivitas

2. Ketidakmerataan pembangunan antar daerah sebagai akibat kebijakan politik dan kekurangan sumber daya manusia
3. Rendahnya mobilitas sosial sebagai akibat sikap mental tradisional yang kurang menyukai persaingan dan kewirausahaan.<sup>30</sup>

Masyarakat selalu mengalami perubahan sosial baik pada nilai dan strukturnya baik secara revolusioner maupun evolusioner. Perubahan-perubahan tersebut dipengaruhi oleh gerakan-gerakan sosial individu dan kelompok sosial yang menjadi bagian dari masyarakat. Gerakan sosial dalam sejarah masyarakat dunia bisa muncul dalam bermacam bentuk kepentingan, seperti mengubah struktur hubungan sosial, mengubah pandangan hidup, dan kepentingan merebut peran politik (kekuasaan). Dalam perkara ini orang-orang umumnya bertindak untuk memaksimalkan kepentingan mereka sendiri, apakah sebagai individu atau sebagai anggota kelompok sosial yang besar di dalam kondisi tertentu, terdapat usaha untuk memaksimalkan kepentingan individu atau kelompok tersebut mengakibatkan lahirnya konflik dan dominasi serta subordinat pola

<sup>30</sup> Basrowi, *Pengantar Sosiologi* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2005),h. 181.

ekonomi dan politik yang terstruktur.

Perkara uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tak terlepas dari perubahan sosial yang terjadi di Indonesia sepanjang waktu, pada masa lalu transportasi umum yang paling laku adalah delman dan becak. Kemudian berkembang dengan adanya bajaj dan bus kota. Lalu, masyarakat mencari sesuatu yang lebih nyaman, muncullah taksi. Kini masyarakat khususnya di kota-kota besar lebih mementingkan kecepatan seiring dengan kemacetan yang semakin parah, maka muncullah moda transportasi berbasis aplikasi online seperti, Go-Jek, Grab dan Uber. Ini sesuatu yang tidak bisa dihindari, karena terjadi sepanjang waktu berdasarkan kondisi masyarakat. Ari Kuncoro (Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia) dalam jurnal ilmiahnya yang berjudul Anomali Data Makro dan Mikro, menyatakan;

“Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2017 cukup baik, yaitu 5,01 persen, tetapi disaat yang sama terjadi pelemahan di pasar ritail, seperti sepi beberapa pusat perbelanjaan yang berakibat pada menurunnya penjualan piranti rumah tangga, pakaian dan lain sebagainya. Yang terjadi disini sebenarnya bukanlah perlambatan ekonomi, melainkan telah terjadi *shifthing pola* (pergeseran pola) dari tren belanja barang secara langsung ke belanja barang dan jasa melalui daring (online), jadi meskipun terjadi pelemahan di pasar

ritel, pertumbuhan ekonomi Indonesia tetap diatas 5 persen yang di sokong oleh konsumsi yang cukup tinggi melalui bisnis online.”<sup>31</sup>

Dari pernyataan Ari Kuncoro tersebut, menegaskan telah terjadi pergeseran dalam aktivitas ekonomi masyarakat dari yang konvensional ke ekonomi yang berbasis digital atau online dan terjadi secara masif di semua aktivitas ekonomi tanpa bisa diantisipasi sebelumnya. Perubahan sosial terkadang dapat diketahui namun seringkali tidak direncanakan, sebenarnya munculnya angkutan umum berbasis aplikasi online sudah dapat diprediksi, dengan semakin meningkatnya penggunaan telepon pintar. Namun demikian, ketika hal ini semakin masif terjadi seperti saat ini, perubahan menjadi tidak terencana, pengemudi yang kurang tanggap pada akhirnya hanya bisa meluapkan kekesalannya dengan marah dan berdemonstrasi. Sebab perubahan sosial selalu kontroversial, kasus ini menimbulkan kontroversi di masyarakat.

Hadirnya angkutan berbasis aplikasi online di tengah masyarakat direspon cukup baik oleh pengguna jasa transportasi sebab dianggap mudah,

<sup>31</sup> Ari Kuncoro, “Anomali Data Makro dan Mikro”, *kompas media*, <http://www.kompas.com>, 9

Agustus 2017, diakses tanggal 19 November 2017.

murah, dan cepat selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran angkutan online selain pengemudi angkutan konvensional. Untuk itu Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan Menteri guna memberikan payung hukum terhadap operasional dari angkutan berbasis aplikasi online dan menghindari gesekan dengan angkutan umum konvensional yang telah ada lebih dahulu.

Dampak sosial pada putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 diantaranya adalah,

1. Masyarakat tradisional atau pengemudi transportasi konvensional dengan adanya putusan Mahkamah Agung yang telah membatalkan 14 (empat belas) pasal dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 kembali dirugikan. Mereka dengan cara yang masih sederhana yaitu menunggu penumpang atau menunggu ditelepon oleh penumpang untuk dijemput ditempatnya. Padahal, masyarakat saat ini sudah sangat terkoneksi dengan baik pada akses internet dan mulai meninggalkan penggunaan telepon. Selain itu pilihan individu dalam hal ini pengguna jasa angkutan jalan menjadi berkembang, dengan munculnya

aplikasi seperti Go-Jek, Uber dan Grab, pilihan masyarakat untuk pergi menjadi lebih banyak, tentunya masyarakat akan melihat segi efektivitas dan efisiensi. Pembatalan pasal-pasal teknis terkait operasional angkutan berbasis aplikasi online, akan dapat memicu kembali keresahan dalam masyarakat. Sehingga pengemudi transportasi konvensional menjadi tidak dapat bersaing dengan angkutan online yang menetapkan tarif sendiri dengan promo-promo harga murah yang merasa tidak dapat bersaing dengan angkutan berbasis aplikasi online. yang akhirnya berujung pada tindakan saling serang antara pengemudi angkutan online dengan angkutan konvensional.

2. Putusan tersebut juga mengakibatkan gejolak sosial dalam masyarakat yang ditandai dengan aksi demonstrasi besar-besaran yang dilakukan oleh angkutan konvensional, sehingga para pengemudi angkutan konvensional mogok bekerja, ditambah lagi aksi demo yang berujung pada kericuhan dan tindakan anarkis akibat ketidakpastian hasil keputusan dalam

pengaturan angkutan berbasis aplikasi online.

3. Industri transportasi di Indonesia selama ini diatur oleh Pemerintah melalui regulasi jasa transportasi dan supervisi dari Pemerintah Daerah. Hal ini diperlukan untuk menjaga standar layanan dan keamanan transportasi. Namun, keadaan sosial masyarakat berubah, jika pada masa sebelumnya, dengan pilihan yang terbatas masyarakat menggunakan kendaraan umum tersebut, namun dengan semakin bertambahnya pilihan, opsi yang dapat dipilih oleh masyarakat akan sangat beragam. Dalam isu ini terlihat bahwa masyarakat semakin peka terhadap arus informasi, hal ini yang ditangkap para investor yang kebanyakan anak muda dengan memanfaatkan potensi yang ada.<sup>32</sup>

Masalah sosial adalah fenomena yang selalu dijumpai dalam kehidupan masyarakat. Oleh sebab itu apabila sejumlah masalah sudah ditangani tidak berarti masalah sosial menjadi menghilang, karena masih terbuka munculnya masalah baru. Masalah sosial anatar kelompok masyarakat yang menimbulkan persaingan akibat

gejala modernisasi dalam ilmu teknologi dalam pembangunan masyarakat Indonesia dengan adanya alat transportasi yang lebih maju, serta teknologi dan informasi. Masalah ini akan menimbulkan persaingan yang dapat berujung pada konflik, seperti munculnya angkutan berbasis aplikasi online yang belum teregulasi dalam mengambil penumpang di jalan.

Industri transportasi di Indonesia selama ini diatur oleh Pemerintah melalui regulasi jasa transportasi dan supervisi dari Pemerintah Daerah. Hal ini diperlukan untuk menjaga standar layanan dan keamanan transportasi. Namun, keadaan sosial masyarakat berubah, jika pada masa sebelumnya, dengan pilihan yang terbatas masyarakat menggunakan kendaraan umum tersebut, namun dengan semakin bertambahnya pilihan, opsi yang dapat dipilih oleh masyarakat akan sangat beragam. Dalam isu ini terlihat bahwa masyarakat semakin peka terhadap arus informasi, hal ini yang ditangkap para investor yang kebanyakan anak muda dengan memanfaatkan potensi yang ada.<sup>33</sup>

Dengan adanya angkutan berbasis aplikasi online Pemerintah perlu

<sup>32</sup> Y. Maryono, B. Patmi Istiana, *Teknologi Informasi dan komunikasi 1* (Yogyakarta: Yudhistira Ghalia Indonesia, 2008),h. 3.

<sup>33</sup> Y. Maryono, B. Patmi Istiana, *Teknologi Informasi dan komunikasi*.h.3.

memikirkan kembali cara agar industri transportasi tetap dapat berkembang, dengan semangat berkompetisi sehat dan setara. Kehadiran Pemerintah sangat penting untuk menjaga iklim usaha sehingga dapat menghindari munculnya persaingan usaha yang tidak sehat dengan adanya perusahaan yang bersaing dengan kekuatan modal yang dominan. Sehingga dengan adanya angkutan berbasis aplikasi online perlu diatur oleh Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan agar dapat mengakomodir perkembangan teknologi dan memperjelas peraturan penyelenggaraan angkutan umum di masa kini, yang membuat masyarakat banyak menjadi pengusaha yang tujuannya turut serta membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan. Sehingga semua pihak juga perlu melihat para tukang ojek online, dan para pengemudi angkutan berbasis aplikasi online, mereka juga tengah mencari penghasilan untuk mencukupi kebutuhan anak istri.

## PENUTUP

Kesimpulan dari permasalahan yang telah dibahas di atas adalah sebagai berikut. Pertama, Penggunaan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil Dan Menengah dan pasal 183

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai dasar pertimbangan hukum hakim dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 kurang tepat. Bahwa Undang-Undang 20/2008 tentang UMKM tidak sesuai dengan *lex specialis derogate legi generalis*, sehingga UU No.22/2009 tentang LLAJ merupakan peraturan perundang-undangan *lex special* yang mengatur secara khusus tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan dijadikan dasar oleh Kementerian Perhubungan dalam pembentukan Permenhub 26/2017, dan UU No.20/2008 tentang UMKM sebagai aturan yang tidak terkait secara langsung (*lex generalis*) dengan angkutan jalan, seharusnya dikesampingkan sebagai dasar hukum dalam putusan No.37P/HUM/2017. Kemudian dalam hal penentuan tarif yang dinilai bertentangan dengan pasal 183 ayat (2) Undang- Undang 22/2009 tentang LLAJ, pemerintah menetapkan tarif batas atas guna melindungi konsumen dari harga yang tinggi sehingga tidak terjangkau oleh konsumen, sedangkan tarif batas bawah dimaksudkan untuk melindungi operator transportasi dan menghindari *predatory pricing*.

Kedua, Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 yang bersifat final dan mengikat, melahirkan sejumlah implikasi dalam penerapannya. Dalam hal ini, penulis kemudian menggolongkannya kedalam 2 (dua) garis besar, yaitu putusan

Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 yang menimbulkan implikasi hukum dan implikasi sosial. Adapun implikasi hukum, yaitu: Mengakhiri sengketa hukum antara para pemohon; Menteri Perhubungan wajib mencabut 14 (empat belas) pasal yang telah di batalkan Mahkamah Agung; dan secara yuridis Mahkamah agung memberikan kesempatan kepada angkutan berbasis aplikasi online untuk kembali beroperasi sesuai sistem operasional mereka selama ini. Sedangkan implikasi sosial yang ditimbulkan oleh putusan Mahkamah Agung yaitu: Dibatalkanya pasal-pasal teknis terkait operasional angkutan berbasis aplikasi online dapat memicu keresahan kembali antara angkutan konvensional dengan angkutan berbasis aplikasi online.

#### DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi* (Yogyakarta:Graha Ilmu,2010)

Ari Kuncoro, “Anomali Data Makro dan Mikro”, *kompas media*, <http://www.kompas.com>, 9 Agustus 2017, diakses tanggal 19 November 2017.

Asshiddiqie, Jimly, *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis* (Jakarta: Bhuana Ilmu Populer,2009)

Aksa, Nur Syam, *Pengantar Transportasi Wilayah dan Kota* (Makasar:Universitas Islam Negeri Alaudin, 2014)

Basrowi, *Pengantar Sosiologi* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2005)

C. Jotin Khisty, B. Kent Lall, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi* (Padang: Universitas Bung Hatta, 2003)

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Kedua* (Jakarta: Balai Pustaka, 1996)

Febra Robiyanto, *Akuntansi Praktis Usaha Kecil dan Menengah* (Semarang: Studi Nusa, 2004)

Kagramanto, Budi, *Hukum Persaingan Usaha* (Surabaya: Laras, 2008)

“Ketentuan Umum Pengguna Aplikasi Go-Jek”, *Go-Jek*, <https://www.go-jek.com/terms-of-service/>, diakses tanggal 10 maret 2018.

Muhammad, Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti,2004)

Mulyadi Nitisusastro, *Kewirausahaan dan Manajemen Usaha Kecil* (Bandung: Alfabeta, 2010)

Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.

Putusan Mahkamah Konstitusi No.78/PUU-XIV/2016.

Soegijatna, Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 2007)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008  
Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan  
Menengah.

Y. Maryono, B. Patmi Istiana, *Teknologi  
Informasi dan komunikasi 1*  
(Yogyakarta: Yudhistira Ghalia  
Indonesia, 2008).