

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Transportasi Berbasis Online Di Kota Yogyakarta**

##### **1. Profil Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Kota Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan dan Tugas Fungsi Pokok Dinas Daerah dengan telah ditetapkannya Peraturan daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah, maka diperlukan untuk melakukan penyesuaian organisasi perangkat daerah dalam hal ini untuk meningkatkan pelayanan publik maka perlu dilakukan pembentukan susunan, kedudukan, tugas pokok Dinas Daerah di lingkungan Pemerintah Kota Yogyakarta.

Sesuai dengan peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2008 tersebut pada pasal 2, pemerintah membentuk beberapa Dinas antara lain :

- 1) Dinas Pendidikan
- 2) Dinas Kesehatan
- 3) Dinas Sosial, Tenaga Kerja dan Transmigrasi
- 4) Dinas Perhubungan
- 5) Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil
- 6) Dinas Pariwisata dan Kebudayaan
- 7) Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah

- 8) Dinas Perindustrian, Perdagangan, Koperasi dan Pertanian
- 9) Dinas Pajak Daerah dan Pengelolaan keuangan
- 10) Dinas Perizinan
- 11) Dinas Pengelolaan Pasar
- 12) Dinas Ketertiban
- 13) Dinas Bangunan Gedung dan Aset Daerah

Dalam peraturan ini pada bab VI diatur juga tentang Kedudukan Tugas Pokok, pasal 13 tentang Kedudukan dijelaskan bahwa Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah di bidang perhubungan, pos dan telekomunikasi, Dinas ini di pimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan dan bertanggung jawab kepada walikota melalui Sekretaris Daerah. Sedangkan pada pasal 14 menjelaskan tentang tugas pokok Perhubungan yaitu melaksanakan urusan pemerintah daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan, pos dan telekomunikasi.

Fungsi dari Dinas Perhubungan adalah melaksanakan penyelenggaraan manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan angkutan, optimalisasi perparkiran dan pengelolaan retribusi parkir, pengendalian operasional dan bimbingan keselamatan, pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor serta pelaksanaan pengelolaan terminal penumpang.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan.

Berdasarkan Perwal No. 80 Tahun 2016 Pasal 5, untuk melaksanakan tugas, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- 3) Pelaksanaan koordinasi penyelenggaraan urusan di bidang perhubungan;
- 4) Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan;
- 5) Pengelolaan kesekretariatan meliputi perencanaan umum, kepegawaian, keuangan, evaluasi dan pelaporan; dan
- 6) Pelaksanaan pengawasan, pengendalian evaluasi, dan pelaporan di bidang perhubungan.

a. Visi dan Misi

1) Visi

Sesuai dengan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan dan Tugas Pokok Dinas Daerah, juga di dalam Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 77 Tahun 2008 tentang Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan maka visi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta adalah ” Terwujudnya Sistem Transportasi Kota yang Efektif, Efisien, Akuntabel dan Berwawasan Lingkungan serta Responsif Gender”

Adapun yang dimaksud dengan “sistem transportasi kota yang efektif” adalah :

- a) Penyelenggaraan system transportasi yang mengutamakan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- b) Memiliki keunggulan untuk menarik masyarakat menggunakan transportasi massal
- c) Mampu menyediakan sarana dan prasarana yang nyaman.

Adapun yang dimaksud dengan “sistem transportasi kota yang efisien” adalah Menyediakan transportasi yang dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat baik dalam hal waktu maupun tarifnya.

Adapun yang dimaksud dengan “sistem transportasi kota yang Akuntabel ”adalah Menyediakan transportasi yang bisa melayani secara kontinyu dan baik serta dapat dipertanggungjawabkan.

Adapun yang dimaksud dengan “sistem transportasi kota yang berwawasan lingkungan” adalah :

Menyediakan transportasi dengan emisi gas buang tidak melebihi standart minimal

- a) Menyediakan pengujian kendaraan bermotor agar laik jalan.
- b) Mendorong penggunaan transportasi kendaraan tidak bermotor.

Adapun yang dimaksud dengan “sistem transportasi kota yang berwawasan responsif gender” adalah menyediakan transportasi yang mengkondisikan agar manula, difabel, serta anak-anak dan perempuan bisa merasa nyaman dan aman

## 2) Misi

Misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, antara lain :

- a) Meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas jalan
- b) Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan bidang transportasi jalan yang memenuhi standar pelayanan.

## b. Struktur Organisasi

Susunan organisasi Dinas Perhubungan terdiri atas Kepala Dinas Perhubungan yang membawahi Bagian dengan Sub Bagian, Bidang dengan seksi-seksi dan UPT sebagai berikut ini :

- 1) Kepala Dinas
- 2) Bagian Tata Usaha terdiri dari :
  - a) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
  - b) Sub Bagian Keuangan
  - c) Sub Bagian Administrasi Data dan Pelaporan
- 3) Bidang Pengendalian Operasional dan Bimbingan Keselamatan, terdiri dari :
  - a) Seksi Pengendalian Operasional
  - b) Seksi Bimbingan Keselamatan

- 4) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan terdiri dari :
  - a) Seksi Manajemen Lalu Lintas
  - b) Seksi Rekayasa Lalu Lintas
  - c) Seksi Angkutan
- 5) Bidang Pengelolaan Perparkiran, terdiri dari :
  - a) Seksi Optimalisasi Perparkiran
  - b) Seksi Retribusi Parkir
- 6) Unit Pelaksana Teknis (UPT), yang terdiri dari :
  - a) UPT Pengelolaan Terminal
  - b) UPT Pengujian Kendaraan Bermotor

## **2. Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Transportasi Berbasis Online**

Perkembangan teknologi yang begitu pesat khususnya teknologi informasi dan komunikasi yang terhubung dengan internet ikut mempengaruhi dunia usaha pengangkutan. Berbagai aplikasi berbasis teknologi informasi terus dikembangkan untuk memudahkan pengusaha angkutan umum dan pengguna jasa angkutan umum. Aplikasi berbasis teknologi informasi adalah hasil inovasi yang dikembangkan oleh para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dengan menghubungkan masyarakat sebagai pengguna jasa dengan pelaku usaha. Akses ke pasar yang secara mudah dan cepat, menjadi nilai jual dari aplikasi berbasis teknologi informasi. Karenanya, penggunaan teknologi juga tidak lepas dari unsur-

unsur seperti penggunaan uang elektronik, penyimpanan data elektronik, dan unsur-unsur lain yang merupakan bagian dari perdagangan elektronik.

Saat ini bermunculan berbagai perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi yang berfungsi mempertemukan antara masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dan pengusaha angkutan umum secara efektif dan efisien seperti GoCar, Uber dan GrabCar. GoCar, Uber dan GrabCar berstatus perseroan terbatas (PT) setelah memperoleh izin penanaman modal asing (PMA) dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Izin tersebut berupa izin portal website.

GoCar, Uber dan GrabCar mengembangkan aplikasi berbasis teknologi informasi yang menghubungkan antara penumpang dan pengusaha angkutan sewa. GoCar, Uber dan Grabcar tidak berkedudukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum karena keduanya tidak memiliki izin berdasarkan Pasal 173 Ayat (1) UULLAJ yaitu:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Oleh karena itu GoCar, Uber dan GrabCar hanya berstatus perusahaan penyedia aplikasi sebagai salah satu cara transaksi dalam rangka memberikan kemudahan akses bagi konsumen dalam memesan kendaraan sewa.

Penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi seperti Uber dan GrabCar saat ini diatur dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat dilakukan secara mandiri oleh perusahaan angkutan umum atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang berbadan hukum indonesia. Berdasarkan ketentuan tersebut GoCar, Uber dan GrabCar hanya berstatus sebagai penyedia aplikasi yang bekerja sama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan.

Perusahaan angkutan umum yang bekerja sama dengan penyedia aplikasi Uber adalah Koperasi Jasa Trans Usaha Bersama, saat ini koperasi tersebut telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa dan menaungi kurang lebih 9000 pengemudi Uber. Sedangkan PT. Grab Indonesia sebagai penyedia aplikasi GrabCar bekerja sama dengan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI). Koperasi PPRI juga telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan sewa.

Izin penyelenggaraan angkutan sewa tersebut dapat diperoleh setelah memenuhi beberapa syarat antara lain:

- a. Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor;
- b. Memiliki tempat penyimpanan kendaraan (pool);

- c. Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain;
- d. Mempekerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan kendaraan.

Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari Dinas Perhubungan, ada beberapa perusahaan / Koperasi yang telah memiliki Izin penyelenggaraan angkutan dengan armada/kendaraan atas nama perusahaan, telah diuji teknis kendaraan (KIR), serta pengemudi dengan SIM A Umum berjumlah ratusan, namun kenyataannya ada ribuan armada yang beroperasi. Koperasi Jasa Trans Usaha Bersama, Koperasi Jasa PPRI serta perusahaan sejenis lainnya diberi waktu hingga 1 (satu) tahun untuk mendaftarkan semua kendaraan dan pengemudi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Di sisi lain pihak GoCar, Uber dan GrabCar sebagai perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan orang, diwajibkan untuk segera melaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat meliputi:

- a. Profil Penyedia Jasa Aplikasi berbasis internet;
- b. Memberikan akses operasional pelayanan;
- c. Data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerjasama;
- d. Data seluruh kendaraan dan pengemudi;

- e. Layanan pelanggan berupa telepon, email, dan alamat kantor penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi.

GoCar, Uber dan GrabCar tidak memiliki izin usaha di bidang angkutan umum, melainkan mengantongi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP). Hal ini disebabkan, karena dalam praktiknya, skema jual beli yang terjadi melalui aplikasi berbasis teknologi informasi terbagi menjadi dua jalur, yakni:

- a. Transaksi Langsung, yakni konsumen langsung memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha penyedia melalui teknologi aplikasi, lalu barang dan jasa disediakan langsung dari penyedia.
- b. Transaksi melalui Penghubung, yakni konsumen memesan barang dan jasa kepada pelaku usaha yang menyediakan jasa penghubung, kemudian pelaku usaha tersebut melakukan pemesanan kepada pelaku usaha penyedia yang cocok dengan pesanan konsumen. Selanjutnya, penyedia barang dan jasa yang akan menyerahkan barang dan jasa kepada konsumen yang melakukan pemesanan di awal.

Dari kedua jalur tersebut, aplikasi GoCar, Uber dan GrabCar termasuk ke dalam jalur transaksi melalui penghubung. Hampir semua badan usaha yang menyediakan jasa penghubung antara konsumen dan pelaku usaha penyedia barang dan jasa melalui teknologi aplikasi memiliki status sebagai badan hukum perseroan terbatas. Izin dan persyaratan yang dimilikinya adalah Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Tanda Daftar Perusahaan (TDP). Serta, apabila terdapat investor asing yang memiliki

saham dalam perusahaan tersebut, maka akan tunduk pada rezim perizinan di bawah BKPM dengan memperhatikan Daftar Negatif Investasi.

Sebagai pelaku usaha penghubung, GoCar, Uber dan GrabCar tidak perlu memiliki izin untuk memperdagangkan jasa yang dihubungkan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi. Hal ini mengingat tanggung jawab atas perdagangan jasa tersebut ada pada produsen jasa yang melaksanakan kegiatan pengangkutan. Oleh karena GoCar, Uber dan GrabCar bukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan, maka tentu tanggung jawab yang dimilikinya tidak sama dengan tanggung jawab yang dimiliki perusahaan penyelenggara angkutan pada umumnya. Oleh karena itu GoCar, Uber dan GrabCar beserta perusahaan sejenis lainnya secara tegas menyatakan diri sebagai perusahaan teknologi, karena kegiatan usaha mereka adalah menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan pelaku usaha dan pengguna jasa.

GoCar, Uber dan GrabCar tidak berkedudukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan berdasarkan UULLAJ. Uber dan GrabCar hanya berkedudukan sebagai perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang menghubungkan antara perusahaan penyelenggara angkutan yang sah menurut UULLAJ, dengan pengguna jasa angkutan.

Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat wajib berbadan hukum Indonesia dengan kriteria paling sedikit:

- a. melakukan kontrak, penjualan, dan/atau penyerahan jasa, dan penagihan;

- b. memiliki rekening bank yang menjadi sarana penampungan hasil penjualan atau penyerahan jasa pada bank yang ada di Indonesia;
- c. mempunyai/menguasai server atau pusat data (data centre) yang berdomisili di Indonesia;
- d. melakukan pemasaran, promosi, dan kegiatan asistensi lainnya; dan
- e. menyediakan layanan dan penyelesaian pengaduan konsumen.

Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat, wajib:

- a. memberikan akses Digital Dashboard kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;
- b. memberikan akses aplikasi kepada kendaraan yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan sewa khusus berupa kartu pengawasan yang diusulkan oleh badan hukum;
- c. bekerja sama dengan Perusahaan Angkutan Umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
- d. menaati dan melaksanakan tata cara penggunaan berbasis teknologi informasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- e. membuka kantor cabang dan menunjuk penanggung jawab kantor cabang di kota sesuai dengan wilayah operasi.

Akses Digital Dashboard paling sedikit memuat:

- a. nama perusahaan, penanggung jawab, dan alamat Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat;
- b. data seluruh Perusahaan Angkutan Umum yang bekerja sama;

- c. data seluruh kendaraan dan pengemudi;
  - d. akses monitoring operasional pelayanan berupa pergerakan spasial kendaraan dan tarif; dan
  - e. layanan pengaduan konsumen berupa telepon dan surat elektronik (email)
- Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat.

Angkutan sewa khusus (taksi online) merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Angkutan sewa khusus wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

- a. beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan;
- b. tidak terjadwal;
- c. dari pintu ke pintu;
- d. tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa;
- e. tarif Angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
- f. penggunaan kendaraan harus melalui pemesanan atau perjanjian, tidak menaikkan penumpang secara langsung di jalan;
- g. pemesanan layanan hanya melalui aplikasi berbasis teknologi informasi; dan
- h. wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan.

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik;
- b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, tahun penerbitan kartu pengawasan, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;
- e. identitas pengemudi ditempatkan pada dashboard kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
- f. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah; dan
- g. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

Ukuran tulisan dan identitas kendaraan Angkutan sewa khusus yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini. Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.

Tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

Tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah D.I. Yogyakarta berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul dari Kepala Badan.

Tarif batas atas dan tarif batas bawah untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.

Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.

Wilayah operasi Angkutan sewa khusus ditetapkan dengan mempertimbangkan:

- a. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;
- b. perkembangan daerah;
- c. karakteristik daerah /wilayah; dan d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.

Wilayah operasi Angkutan sewa khusus ditetapkan oleh:

1. Direktur Jenderal, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;

2. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah D.I. Yogyakarta atau
3. Gubernur, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada di daerah dalam 1 (satu) daerah provinsi.

Berdasarkan wawancara dengan informan tentang keberadaan transportasi online di wilayah Kota Yogya kini semakin menjamur, Para sopir ojek sepeda motor maupun mobil pun dihimbau tidak ngetem atau berhenti di ruas jalan lantaran dapat memicu kemacetan. Pernyataan informan Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta bahwa keberadaan transportasi online di wilayah Kota Yogya kini semakin menjamur. Para sopir ojek sepeda motor maupun mobil pun diimbau tidak ngetem atau berhenti di ruas jalan lantaran dapat memicu kemacetan. Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta sudah mengirim surat ke pengelola atau penyedia jasa transportasi online mengenai imbauan tersebut, Baik Go-Jek maupun Grab minggu ini sudah disurati oleh Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta minta kerjasamanya guna menata mitra kerjanya agar tidak ngetem di pinggir jalan<sup>1</sup>.

Informan menjelaskan yang dimaksud Pergub DIY Nomor 32 tahun 2017 adalah turunan Permen Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Pergub DIY Nomor 32 tahun 2017 adalah turunan Permen Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Aturan di pergub mengharuskan usaha taksi online mengurus

---

<sup>1</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

perizinan. Namun pergub tersebut ditentang para driver taksi online, karena dianggap belum pernah disosialisasikan kepada para driver taksi online<sup>2</sup>.

Wawancara yang dilakukan dengan pengguna jasa transportasi online menjelaskan bahwa adanya transportasi online sangat membantu sekali dalam alat transportasi yang ada di Yogyakarta, menurutnya adanya aplikasi transportasi online sangat membantu, sekarang tinggal pencet-pencet aplikasi sudah datang jemputan, mau antar makanan atau minuman pengguna tidak perlu lagi pergi keluar rumah, jadi menurutnya sangat terbantu sekali. Dan sangat disayangkan jika tidak ada transportasi online<sup>3</sup>.

Berdasarkan wawancara dengan informan Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta yang menjelaskan bahwa Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Sultan Hamengku Buwono X telah menandatangani peraturan gubernur (Pergub) yang mengatur operasional taksi online. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Sultan Hamengku Buwono X telah menandatangani peraturan gubernur (Pergub) yang mengatur operasional taksi online. Aturannya tidak berbeda jauh dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Namun sayangnya, dalam Pergub DIY belum tertera batasan tarif atas dan bawah untuk angkutan berbasis aplikasi online<sup>4</sup>.

Menurut informan upaya penertiban parkir liar di sepanjang Jalan Pasar Kembang yang rutin dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Sisi timur

---

<sup>2</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>3</sup> Wawancara dengan pengguna jasa transportasi online pada tanggal 6 Februari 2018, pukul 15.00 WIB.

<sup>4</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

jalan tersebut sering digunakan sebagai lokasi ngetem sopir ojek online untuk menunggu penumpang. Contohnya upaya penertiban parkir liar di sepanjang Jalan Pasar Kembang yang rutin dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Sisi timur jalan tersebut sering digunakan sebagai lokasi ngetem sopir ojek online untuk menunggu penumpang. Padahal, tepi jalan umum di Jalan Pasar Kembang merupakan area larangan parkir. Apalagi di sisi timur mengalami penyempitan sehingga kerap menghambat laju arus lalu lintas. Kami menyarankan agar penyedia transportasi online menjalin kerja sama untuk penyediaan tempat parkir khusus bagi mitra kerjanya. Kerja sama itu bisa melibatkan pengelola tempat parkir atau mengadakan lahan secara mandiri. Dengan upaya tersebut, semua kepentingan masyarakat bisa dijamin”<sup>5</sup>

Pihak Dinas Perhubungan melihat ada beberapa wilayah terpasang spanduk larangan ngetem. Sehingga ini harus disikapi bersama supaya masyarakat tidak merasa terganggu dengan adanya kerumunan tertentu<sup>6</sup>.

Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogya Golkari Made Yulianto, menjelaskan setiap ruas jalan yang tidak diperuntukkan untuk parkir atau larangan berhenti sudah terpasang rambu. Akan tetapi saya akui rambu itu masih kerap dilanggar oleh pengguna jalan baik masyarakat umum maupun pengemudi transportasi online. Salah satu kawasan yang kerap dilanggar yaitu wilayah Malioboro. Sepanjang Malioboro sebenarnya tidak boleh dimanfaatkan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

---

<sup>5</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>6</sup> Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogya Golkari Made Yulianto pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Namun di beberapa titik seperti depan Malioboro Mall serta Pasar Beringharjo banyak ditemukan pelanggaran<sup>7</sup>.

Dinas Perhubungan DIY mengakui jumlah taksi online yang beroperasi di Yogyakarta kini amat banyak dan bukan hanya kendaraan berpelat AB atau dari Yogya saja. Sedangkan mengacu Peraturan Menteri Perhubungan nomor 108 tahun 2017, kuota yang bisa didapatkan Yogya sendiri untuk taksi online hanya 496 taksi. Jumlah taksi online yang beroperasi di Yogya dari berbagai operator disebut sekitar 6 ribuan lebih, baik pelat AB maupun non AB<sup>8</sup>.

Karena menurut informan dari pemerintah daerah memprioritaskan, dengan kuota yang terbatas yang beroperasi jangan sampai malah didominasi pelat pelat luar daerah. Dari pemerintah daerah diprioritaskan, dengan kuota yang terbatas itu yang beroperasi jangan sampai didominasi pelat pelat luar daerah<sup>9</sup>.

Menurut informan cara menyaring agar dalam kuota taksi online itu kendaraan pelat AB atau warga Yogya sendiri yang mendapatkan jatah adalah dengan mendaftarkan taksi onlinenya ke Kantor Pelayanan Perijinan Terpadu Satu Pintu (KP2PTSP) DIY. Hal itu bisa disaring saat perusahaan atau pengemudi taksi online mendaftarkan taksi onlinenya ke Kantor Pelayanan Perijinan Terpadu Satu Pintu (KP2PTSP) DIY. Saat mengurus

---

<sup>7</sup> Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogya Golkari Made Yulianto pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>8</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>9</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

KIR kan harus di daerah asal kendaraan tersebut, tidak bisa mengurus di Yogya, dari situ diseleksi<sup>10</sup>.

Kepala Dinas Perhubungan DIY, Sigit Sapto Raharjo menjelaskan ada ketentuan Prosedur Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan orang Tidak Dalam Trayek (Angkutan Sewa Khusus) DIY yang dikeluarkan Pemerintah DIY. Dalam ketentuan Prosedur Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan orang Tidak Dalam Trayek (Angkutan Sewa Khusus) DIY yang dikeluarkan Pemerintah DIY menjabarkan detail soal pendaftaran taksi online yang bisa beroperasi di Yogya. Misalnya pada tahap III saat permohonan penerbitan ijin taksi online ketentuan itu disebutkan bahwa uji kendaraan bermotor umum sebagai kelengkapan pendaftaran harus dilakukan di masing-masing Unit Pelaksana Teknis Kendaraan Bermotor sesuai kabupaten/kota domisili perusahaan yang mengajukan permohonan<sup>11</sup>.

Menurut informan sudah dilakukan pertemuan dengan kepolisian dan instansi terkait untuk melakukan operasional penertiban taksi online di DIY. Penertiban operasional taksi online sudah dilakukan bulan Januari dan melibatkan beberapa pihak terkait. Tetapi masih ada kemungkinan taksi berplat non AB atau luar Yogya beroperasi di Yogya dengan sejumlah ketentuan. Misalnya pemiliknya asli Yogya tapi beli kendaraan di Jawa Tengah, kan nggak mungkin melakukan KIR di Jawa Tengah, harus di sini”<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>11</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>12</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Pendapat dari Kepala Gojek menjelaskan kuatnya magnet destinasi wisata dan banyaknya wisatawan di Yogya, menjadi daya tarik bagi para pengemudi transportasi online dari luar daerah berbondong-bondong ikut beroperasi di Yogya dan pihak Gojek di satu sisi sebagai pihak aplikator/operator taksi online dalam menerima pendaftaran driver tidak mempertimbangkan domisili baik dari pengemudi maupun mobil yang digunakan<sup>13</sup>. Kepala manajemen Gojek menjelaskan hal ini dapat menjadi perhatian Gubernur dapat memberikan aturan pada operator/penyelenggara aplikasi untuk membuat pembatasan wilayah operasional, bahwa hanya mobil dengan Plat AB lah yang dapat beroperasi sebagai taksi online di wilayah DIY<sup>14</sup>

Dinas Perhubungan (Dishub) mengeluarkan izin operasional untuk sembilan unit taksi *online*. Selama permohonan izin taksi *online* diajukan, Dishub akan memprosesnya. Menurutnya sudah ada sembilan unit taksi online yang kami keluarkan ijin operasionalnya, kesembilan unit taksi *online* yang mengurus izin tersebut berasal dari tiga lembaga berbadan hukum. Selain dari PT Tomy Multiguna sebanyak lima unit, empat unit lainnya berasal dari dua koperasi. Dua unit berasal dari Koperasi Jaladipa dan dua unit lainnya dari Inkoppol<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Gojek pada tanggal 5 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>14</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Gojek pada tanggal 5 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>15</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Dinas Perhubungan (Dishub) menjelaskan (Induk Koperasi Kepolisian Negara Indonesia) sebenarnya mengajukan izin untuk empat unit taksi *online*. Hanya saja, dua unit kendaraan masih dalam proses penyesuaian izin. Pihaknya berharap, para pelaku usaha taksi *online* segera memproses izin operasional taksi *online* sesuai Permenhub No.108/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek<sup>16</sup>

Menurut Kepala Dinas Perhubungan DIY, pelaku usaha taksi online yang mengajukan izin sangat sedikit. Sedikitnya pelaku usaha taksi *online* yang mengajukan izin salah satunya dikarenakan proses pengajuannya harus berbadan hukum. Baik melalui koperasi maupun perseroan terbatas (PT). Untuk seluruh DIY ada 496 armada taksi *online* yang dibolehkan beroperasi. Pihak Dinas Perhubungan DIY tentu akan memproses setiap permohonan yang memenuhi persyaratan<sup>17</sup>

Kasi Angkutan dan Terminal Dishub menjelaskan untuk mengurus izin operasional taksi *online* harus mendapat rekomendasi dari Dishub melalui Kantor Pelayanan Perizinan Terpadu Satu Pintu (KP2TSP) DIY. Pemohon diminta membawa rekomendasi uji KIR dan STNK. Ini dilakukan agar taksi *online* mendapat rekomendasi untuk angkutan sewa khusus. Rekomendasi ini dibawa ke KP2TSP DIY<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>17</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>18</sup> Wawancara dengan Kasi Angkutan dan Terminal Dishub D.I. Yogyakarta pada tanggal 3 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Menurut informan, kemungkinan sejumlah pengusaha taksi *online* masih mengurus proses pengesahan badan hukum. Taksi *online* banyak yang berminat mengajukan izin. Kemungkinan masih menunggu pendedahan lembaganya. Makanya baru sedikit [permohonan] yang masuk. Untuk pemberian sanksi bagi taksi *online* yang beroperasi tanpa izin, pihaknya belum dapat dapat melakukan. Kami masih jalankan pembinaan agar mengajukan proses perizinan dilakukan<sup>19</sup>

Menurut informan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY Agus Harry Triono menjelaskan adanya perdebatan panjang soal penentuan batas tarif taksi online atau berbasis aplikasi di DIY akhirnya selesai usai Dinas Perhubungan DIY mempertemukan perwakilan taksi online dan taksi regular di Dinas Perhubungan DIY Kamis 15 Juni 2017. Tarif batas bawah dan batas atas antara taksi online disepakati sama dengan tarif taksi regular. Besaran tarif batas bawah dan batas atas taksi online yang sama dengan regular itu yakni Rp 4000 dan Rp 6000 per kilometer. Padahal sebelumnya, tarif batas bawah taksi online hanya berkisar Rp 2000-3000, meski tarif batas bawah dan atas sama, di lapangan harga tarif taksi online bisa tetap lebih rendah dibanding taksi regular. Sebab ada tiga komponen perhitungan tarif taksi regular yang tak termasuk dalam hitungan tarif taksi online. Yakni tarif buka tutup pintu, tarif tunggu/berhenti, dan tarif minimum untuk jarak dekat. Misalnya untuk menempuh perjalanan pendek sepanjang jalan Malioboro, jika taksi regular punya tarif dasar untuk jarak pendek Rp 25 ribu, maka taksi

---

<sup>19</sup> Wawancara dengan Kepala Kasi Angkutan dan Terminal Dishub pada tanggal 3 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

online bisa di bawah tarif dasar itu karena tak memasukkan tarif minimum jarak pendek.<sup>20</sup>

Menurut informan walaupun batas tarif sama tetapi kenyataan di lapangan bisa lebih rendah taksi online, jadi sekarang tergantung pelayanannya konsumen memilih yang mana. Selisih tarif taksi online dan reguler ini sering memicu protes keras dari para pengemudi taksi reguler juga Organisasi Angkutan Darat DIY<sup>21</sup>. Menurut informan Kepala Dinas Perhubungan Persyaratan menjadi angkutan sewa khusus, sudah ada di PM 26 Tahun 2017, tepatnya di pasal 35 ada penjelasannya lengkap. Ada bermacam persyaratan, diantaranya, *driver online* harus punya NPWP, domisili perusahaan, kesanggupan kepemilikan kendaraan. Jika persyaratan sudah lengkap, harap dibawa ke Kantor Pelayanan Perijinan Terpadu Satu Pintu (KP2TSP) DIY, nanti diproses, dan akan keluar surat persetujuan trayek<sup>22</sup>.

Menurut informan Kepala Manajemen Grab menjelaskan sebagian taksi online di Yogyakarta sudah mulai mengurus izin. Semua taksi online wajib mentaati Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 yang telah diterapkan mulai awal bulan Juli ini. Meski belum semuanya, kami menghimbau kepada pengemudi Grab untuk segera mengurus ijin nya<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY Agus Harry Triono pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>21</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>22</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>23</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Grab pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Informan dari pihak Manajemen Gojek juga menjelaskan setelah adanya Pergub DIY Nomor 32 Tahun 2017, semua transportasi online di Yogya diwajibkan mentaati aturan. Salah satu syaratnya adalah usaha yang harus berbadan hukum. Sekarang lagi proses (mengurus izin), kan harus berbadan hukum, uji kir, para sopirnya juga harus memiliki SIM A”<sup>24</sup>

Menurut informan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY Agus Harry Triono menjelaskan Aturan yang dibuat Pemda DIY ini, untuk melindungi para sopir taksi online sehingga ada kepastian yang didapat para sopir dari pengusaha atau penyedia jasa taksi online. Seandainya sekarang ada apa-apa dengan sopir (online), tanggung jawabnya ke siapa. Hubungan antara pemilik perusahaan dengan driver tidak jelas. Makanya pihak Dinas Perhubungan ingin melindungi, caranya dengan mensyaratkan (usaha taksi online) berbadan hukum<sup>25</sup>

Menurut informan Kepala Manajemen Grab menjelaskan sudah beberapa kali melakukan pertemuan dengan dinas perhubungan, termasuk melakukan sosialisasi Pergub tersebut agar melengkapi berkas perizinan yang disyaratkan pemda. sudah beberapa kali bertemu, mengikuti sosialisasi Pergub agar melengkapi berkas perizinan yang disyaratkan pemda<sup>26</sup>.

Tingginya tingkat mobilitas masyarakat dengan minimnya kualitas dan kuantitas armada layanan transportasi publik di sebagian besar daerah perkotaan di Indonesia mendorong munculnya inovasi baru dalam dinamika

---

<sup>24</sup> dengan Kepala manajemen Gojek pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>25</sup> Wawancara dengan Agus Harry Triono Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>26</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Grab pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

sistem transportasi di dalam negeri. Hampir tiga tahun lamanya sejak 2013, aplikasi bernama Grab, GoJek, dan Uber sudah jamak terdengar di telinga masyarakat perkotaan. Ketiga aplikasi tersebut merupakan sistem pemanggil armada transportasi digital melalui perangkat telepon pintar (smartphone) yang selanjutnya lebih dikenal dengan istilah transportasi berbasis aplikasi atau transportasi online.

Berangkat dari prinsip kebebasan dalam bergerak (*freedom of mobility*), transportasi online diciptakan untuk menjawab tantangan sistem transportasi yang efektif untuk membantu mobilitas masyarakat. Terutama di kota-kota besar dimana tingkat mobilitas masyarakat sangat tinggi, misalnya seperti di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek), Bandung, Yogyakarta dan masih banyak kota lainnya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa selama periode waktu tersebut, mayoritas masyarakat merasa diuntungkan dengan keberadaan transportasi online. Setidaknya ada dua alasan menurut penulis mengapa masyarakat memilih transportasi online sebagai preferensi utama. Pertama, harga yang ditetapkan relatif lebih murah dan minim spekulasi dari pihak pengemudi. Penumpang tidak perlu direpotkan kembali dalam skema tawar-menawar yang lumrah dilaksanakan pada armada konvensional. Kedua, penumpang tidak perlu lagi mencari kendaraan yang siap tersedia. Pengemudi lah yang kemudian akan datang menghampiri penumpang di tempat yang telah disepakati. Dari hal ini tentu ada waktu yang dapat disisihkan untuk hal yang jauh lebih produktif.

Tidak hanya dari sisi penumpang saja, pihak mitra – dalam hal ini pengemudi – juga sudah tentu banyak mendapatkan keuntungan. Selain memperoleh penghasilan tambahan dengan memberikan jasa transportasi, mereka juga dapat bekerja dalam waktu yang relatif lebih fleksibel. Jenis pekerjaan dengan waktu yang lebih lentur ini tentu akan memberikan peluang kerja tambahan bagi masyarakat. Kendaraan yang sebelumnya hanya digunakan untuk kepentingan pribadi, kini dapat digunakan untuk meningkatkan penghasilan.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa kehadiran transportasi online memberikan banyak manfaat. Masyarakat sebagai konsumen akan mendapatkan lebih banyak lagi pilihan moda transportasi. Dalam ilmu ekonomi, semakin banyak produsen dan juga konsumen – persaingan di pasar akan semakin bersifat sempurna. Dengan kondisi ini kerugian-kerugian yang ditimbulkan akibat kegagalan pasar dapat dipastikan mampu diminimalisasi dengan baik. Kesejahteraan masyarakat yang terenggut atau dalam bahasa ekonomi disebut Dead Weight Loss yang biasanya terjadi di pasar monopoli akan mampu teratasi dengan baik. Kekuatan monopoli dapat menghalangi sebagian kelompok konsumen yang ingin mengkonsumsi barang atau jasa perusahaan, tetapi tidak mempunyai daya beli yang cukup akibat penetapan harga yang tinggi. Pilihan moda transportasi konvensional, seperti taksi misalnya yang industrinya hanya dikuasai oleh beberapa perusahaan saja di pasar tentu menyulitkan konsumen.

Oleh sebab itu, kehadiran transportasi online tentu akan berdampak pada keseimbangan harga yang baru.

Baik dari segi kuantitas maupun kualitas moda-moda transportasi publik ini. Beberapa pekerjaan rumah yang harus dihadapi yaitu bagaimana menurunkan angka kecelakaan transportasi, menurunkan jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi publik, meningkatkan kinerja pelayanan, meningkatkan kompetensi SDM transportasi dan juga meningkatkan kualitas kinerja pengawasan di sektor transportasi publik ini.

Perusahaan memberikan pelayanan kepada publik hanya kalau dirinya bisa memperoleh keuntungan, dan perusahaan tidak bisa dituntut bertanggungjawab terhadap nasib warga negara yang tidak mendapatkan pelayanan publik (Santosa, 2005). Oleh karenanya, di sektor-sektor tertentu yang merupakan hajat hidup orang banyak, penguasaannya adalah di tangan Negara.

Berkaitan dengan transportasi publik peranan dan tanggung jawab Negara sangatlah penting. Konstitusi mengamanatkan dalam Pasal 34 ayat (3) bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum. Fasilitas pelayanan umum ini termasuk di dalamnya adalah transportasi publik.

Pasal tersebut mengandung makna bahwa Negara, dalam hal ini Pemerintah, berwenang untuk mengelola, mengurus dan/ atau mengatur transportasi publik. Untuk mengatasi persoalan rumitnya transportasi publik, Pemerintah perlu menciptakan sistem transportasi publik yang berkelanjutan

dengan cara melakukan revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik.

Dalam ketentuan menimbang UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, huruf b dinyatakan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dari sini dapat kita pahami bahwa undang-undang pun memiliki semangat untuk terbuka dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Artinya keberadaan transportasi online ke depan sangat mungkin untuk diatur secara tertulis dalam undang-undang atau peraturan pemerintah.

Pemerintah sebaiknya segera membuat regulasi untuk mengatur keberadaan transportasi online agar tidak menimbulkan konflik berkepanjangan. Dalam regulasi tersebut dapat diatur mengenai perusahaan transportasi harus berbentuk badan hukum untuk selanjutnya diberikan hak dan kewajiban, kewajiban perizinan, pajak (*state revenue*) dan lain-lain. Oleh karena ada hak dan kewajiban, maka selanjutnya dapat pula diatur perihal sanksi apabila ada pelanggaran. Selain itu juga mengenai jaminan keamanan data dan keselamatan pengguna, termasuk juga perihal penanaman permodalan.

Di era globalisasi dan perkembangan teknologi tidak dapat dipungkiri persaingan akan semakin ketat dan masyarakat dituntut semakin kreatif. Namun Pemerintah tetap harus hadir untuk melakukan fungsi kontrol dan

perlindungan bagi masyarakat khususnya dalam hal yang menyangkut kepentingan banyak orang.

Kehadiran transportasi online ini seharusnya menjadi dorongan bagi Perusahaan Transportasi Umum yang resmi di bawah organisasi angkutan darat (Organda) untuk bersaing menciptakan inovasi dan meningkatkan kualitas pelayanan.

## **B. Faktor-Faktor Yang Menghambat Izin Penyelenggaraan Transportasi Berbasis Online Di Kota Yogyakarta**

Sebenarnya faktor yang menghambat bukanlah pada pelaksanaan perizinannya, akan tetapi regulasinya yang banyak ditentang oleh pengemudi taksi online. Seperti diketahui bahwa para pengemudi taksi online akan kembali melakukan aksi unjuk rasa penolakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 soal Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Faktor-faktor yang menghambat Izin Penyelenggaraan Transportasi Berbasis Online Di Kota Yogyakarta yaitu tentang syarat perijinan:

1. Adanya syarat perijinan Penyelenggara transportasi berbasis online yang harus berbadan hukum menghambat penyelenggaraan perijinan transportasi berbasis online. Transportasi online akan mendirikan koperasi agar berbadan hukum tetapi terhambat cara mendirikan koperasi, yaitu:
  - a. Penyuluhan koperasi oleh staff dinas koperasi.

Berkoperasi itu peran full anggota akan kewajiban bukan hak.

Kebanyakan driver yang minat berkoperasi ; berharap dukungannya

menuai rupiah (pinjaman). Setelah pihak dinas Koperasi datang memberi penyuluhan ke anggota. Hasilnya cuma kecewa dan menyatakan mundur dari keanggotaan. Jadi memposisikan berkoperasi adalah beban tambahan.

b. Biaya ber Koperasi yang tidak kecil.

Modal keseluruhan mendirikan koperasi mulai Rp. 30jt sampai Rp. 60 juta adalah biaya real sejak RAT sampai pengesahan akta dan turunnya sertifikat NIK yang disahkan Kemenkum HAM. Sumber dari iuran Rp. 100rb / bln sulit mencover nominal biaya pendirian. Butuh ketua yang kuat, yang sanggup menggelontorkan iuran sukarela untut benar-benar mewujudkan Badan Hukum.

c. Driver Online butuh Akun bukan butuh Legalitas koperasi

Saat ini, driver online yang datang ke vendor adalah mereka yang butuh akun untuk bisa digunakan untuk cari penumpang, uang dan bonus. Tidak peduli vendor yang bisa bikin mana, driver online datang tidak peduli siapa owner vendornya. Driver online suspend tidak butuh kenal ketua / pimpinan vendor. Apalagi tujuan berkoperasi. Bahkan banyak yg tidak memenuhi syarat, minta main edit data.

d. Operasional Uber diserahkan ke Grab.

Hal ini awalnya isu, sempat Manager Uber Indonesia menepisnya. Namun benar-benar terjadi dan bikin "kecewa" mitra driver yang setia dengan UBER. Koperasi yang telah menjalankan UBERFleet. Dan puas atas detail fitur dashboard UBER. Ikut khawatir melanjutkan regulasi

PERMENHUB 108/2017 bersama operator Grab Koperasi Supir Transportasi Online Profesional Indonesia.

Menurut informan dari manajemen Grab, ada hal yang berhasil mendorong gerakan ber koperasi yaitu komitmen sungguh-sungguh founder, pendiri, pengurus dan pengawas untuk menuntaskan kekurangan dan mencari jalan melewati hambatan. Ada hal yang berhasil mendorong gerakan ber koperasi yaitu komitmen sungguh-sungguh founder, pendiri, pengurus dan pengawas untuk menuntaskan kekurangan dan mencari jalan melewati hambatan. Setelah melewati beragam hambatan dan lika-liku jalan menuju terwujudnya koperasi. Berdarah-darah dan lelah yang kemarin akhirnya menuai hasilnya. Anggota tersenyum, operasional di jalan kini resmi terpenuhi legalitas. Jadi ada jalinan kekeluargaan dan rizki makin lancar. Keinginan menambah unit mobil baru teman-teman anggota bisa diwujudkan melalui koperasi<sup>27</sup>.

Anggota driver online "sadar" manfaat berkoperasi. Penumpang /pelanggan angkutan milik kita adalah penumpang asli /pelanggan asli milik koperasi dan anggota. Bukan penumpang #akunPalsuGrab, bukan pula penumpang milik GoJek atau bukan penumpang milik UBER, apalagi kita driver koperasi taksi online bukan pengantar tuyul. Koperasi dan segenap anggota koperasi yang menuntun kerja baik dan hasil maksimal. Artinya kita paham, kini driver taksi online bukan aset robot milik operator aplikasi transportasi online. Kami juga berharap menjadi

---

<sup>27</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Grab pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Supir Transportasi Online Profesional, dan ingin Indonesia atau dirikan koperasi sendiri. membuktikan kemudahan memiliki angkutan sewa khusus plat hitam lebih dari satu unit<sup>28</sup>.

## 2. Syarat-syarat Perijinan yang memberatkan pengemudi online

Ada empat aturan yang menurut mereka harus dicabut karena dianggap memberatkan pada pengemudi, yaitu:

- a. Soal stiker.
- b. Mengenai uji KIR atau SIM A Umum
- c. Driver online masuk koperasi
- d. Mengenai kuota.

Dari empat aturan diatas ada dua poin yang paling memberatkan para pengemudi yaitu stiker dan kuota. Pada PM 108 mulai Februari 2018 kendaraan yang digunakan untuk angkutan online wajib menggunakan stiker berbentuk lingkaran berdiameter 15 cm, stiker harus dipasang di bagian depan dan belakang mobil. Sedangkan untuk kuota akan berbeda tiap wilayahnya yang bakal diatur oleh Gubernur masing-masing daerah yang disesuaikan dengan kebutuhan pengguna.

Khusus untuk kawasan Jabodetabek diatur oleh Badan Pengatur Transportasi Jabodetabek (BPTJ) yang kemudian bakal disetujui Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan. Selain aturan yang telah disebutkan di atas, pemerintah juga mengatur mengenai agrometer taksi, tarif batas atas-bawah, wilayah operasi, bukti kepemilikan kendaraan, domisili

---

<sup>28</sup> Wawancara dengan Kepala manajemen Grab pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

Adanya rencana penerbitan pergub larangan taksi online. Karena taksi online telah bersaing secara tidak sehat. Keberadaan taksi online juga memicu merosotnya pendapatan taksi konvensional di Yogyakarta. Ijin terkendala karena transportasi konvensional menilai transportasi online sangat merugikan pihak konvensional. Pihak transportasi online sering mendemo agar melarang adanya ijin untuk transportasi online, maka dari itu menghambat akan adanya perijinan untuk transportasi berbasis online, menurut transportasi konvensional merugikan pihaknya<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Wawancara dengan Bapak Sigit Sapto Raharjo Kepala Dinas Perhubungan D.I. Yogyakarta pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.