

**PERIZINAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI BERBASIS  
ONLINE DI KOTA YOGYAKARTA**

**NASKAH PUBLIKASI**



**Skripsi ini disusun untuk melengkapi salah satu persyaratan dalam  
memperoleh gelar Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Muhammadiyah  
Yogyakarta**

**Diajukan Oleh :**

**Nama : Irfan Aditya Semana**  
**NIM : 20140610065**  
**Program Studi : Ilmu Hukum**  
**Bagian : Hukum Administrasi Negara**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA  
2018**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**NASKAH PUBLIKASI**

**PERIZINAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI BERBASIS  
ONLINE DI KOTA YOGYAKARTA**


Disusun Oleh

Nama : Irfan Aditya Semana

Nim : 20140610065

Telah disetujui oleh dosen pembimbing pada tanggal 28 Agustus 2018


Dosen Pembimbing

  
Beni Hidayat, S.H., M.Hum

NIK. 19731231199804153030

Mengetahui  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta



  
Dr. Trisno Raharjo, S.H., M.Hum

NIK. 19710409199702153028

## **ABSTRAK**

Transportasi merupakan salah satu aspek yang memegang peranan penting dalam kehidupan manusia. Mula-mula model transportasi yang dipergunakan manusia masih mempergunakan fasilitas yang disediakan oleh alam, misalnya kuda, keledai, dan unta untuk pengangkutan darat; perahu-perahu kayu untuk pengangkutan laut; dan balon udara untuk transportasi udara. Perkembangan teknologi ternyata membawa pengaruh terhadap perkembangan taksi dan ojek, Saat ini sudah mulai bermunculan pengembangan bisnis taksi secara online, misal grab dan gojek. Meskipun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah dicabut oleh Mahkamah Agung, namun faktanya di Kota Yogyakarta transportasi berbasis online masih banyak yang beroperasi dengan berdasarkan Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi Dan Angkutan Sewa Khusus. Tujuan penelitian untuk mengetahui pelaksanaan perizinan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta dan faktor faktor penghambatnya. Jenis penelitian ini menggunakan hokum normatife-empiris. Metode pengumpulan data penelitian ini menggunakan hokum empiris, dilakukan dengan wawancara. Lokasi penelitian ini dilakukan dikota Yogya. Responden dalam penelitian ini adalah Kepala dishub Kota Yogyakarta, Staf dishub DIY, Pimpinan transportasi online Gojek dan Pimpinan transportasi online Grab. Teknis analisis data dalam penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa pelaksanaan penyelenggaraan perizinan transportasi berbasis online dikota Yogyakarta belum berjalan dengan baik. Faktor-faktor yang menghambat izin penyelenggaraan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta adalah tentang persyaratan perizinan. Transportasi online akan mendirikan koperasi agar berbadan hukum tetapi terhambat cara mendirikan koperasi. Syarat-syarat Perizinan Dinas Perhubungan DIY yang memberatkan pengemudi online. Ada empat aturan yang menurut mereka harus dicabut karena dianggap memberatkan pada pengemudi, yaitu: Soal stiker, Mengenai uji KIR atau SIM A Umum, Driver online masuk koperasi, Mengenai kuota.

**Kata Kunci:** Penyelenggaraan Perizinan, Transportasi Online.

## **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu aspek yang memegang peranan penting dalam kehidupan manusia. Peranan itu makin menentukan sehubungan dengan makin berkembangnya masyarakat, seiring dengan kemajuan masyarakat itu sendiri. Pentingnya transportasi ditujukan untuk membantu manusia menuju tempat tujuan baik berpergian, pulang kerja atau urusan lain. Perkembangan sarana transportasi sangat berhubungan dengan berkembangnya perekonomian masyarakat. Semakin baik fasilitas dan peralatan transportasi yang tersedia menunjukkan semakin baik pula perekonomian masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat menjadi makin bertambah mudah untuk memperoleh sumber penghidupan yang ada.

Mula-mula model transportasi yang dipergunakan manusia masih mempergunakan fasilitas yang disediakan oleh alam, misalnya kuda, keledai, dan unta untuk pengangkutan darat; perahu-perahu kayu untuk pengangkutan laut; dan balon udara untuk transportasi udara. Di jaman modern sekarang ini, transportasi memiliki peranan yang penting dan sangat menentukan dalam perkembangan dunia, khususnya sektor perekonomian. Peranan transportasi mencakup hampir di setiap aktivitas manusia dan dirasakan jelas oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, misalnya sebagai transportasi untuk pergi bekerja dan juga dalam hal pengadaan dan penyediaan sembilan bahan pokok (sembako).

Transportasi berperan juga sebagai jembatan penghubung antar produsen dan konsumen serta juga sebagai barometer stabilitas harga. Apabila transportasi berjalan dengan baik dan lancar, maka dapat dijamin bahwa sektor ekonomi akan semakin baik dan stabil. Di dalam pelaksanaan pembangunan di Indonesia, bidang transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda kehidupan perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Saat ini sarana transportasi yang berkembang di Indonesia bermacam jenisnya, mulai dari pesawat udara, kereta api, kapal laut, bus, taksi sampai dengan ojek. Khususnya sarana transportasi darat, taksi dan ojek banyak sekali dijumpai di kota-kota. Banyak tumbuh perusahaan-perusahaan taksi di kota-kota besar dan diikuti pula pertumbuhan ojek yang semakin mudah didapat. Perkembangan teknologi ternyata membawa pengaruh terhadap perkembangan taksi dan ojek. Saat ini sudah mulai bermunculan pengembangan bisnis taksi secara *online*, misal Uber Taksi. Hal ini juga diikuti dengan bisnis transportasi *online* lain seperti Go-jek, GrabBike, Ojek Syar'i, Bang Ojek Aja dan Blu Jek. Melalui taksi berbasis *online* calon penumpang (konsumen) dipermudah dalam hal pemesanan taksi. Cara pemesanan jasa transportasi menggunakan aplikasi seperti yang dilakukan GrabBike bisa dengan cepat mengatasi tidak terpenuhinya pemesanan konsumen. Perusahaan tersebut bisa menjadi perantara dan menindaklanjuti kebutuhan konsumen yang belum terpenuhi itu. Taksi dengan menggunakan

perangkat aplikasi ini semakin membuat moda transportasi tersebut menjadi lebih rapih dan terorganisir.

Di Kota Yogyakarta saat ini juga sudah banyak beroperasi transportasi berbasis online, seperti Gojek, Grab dan Uber. Dasar hukum beroperasinya transportasi berbasis online yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Meskipun demikian masih banyak perdebatan legalitas secara hukum mengenai keberadaan transportasi berbasis online, sehingga pada akhirnya Mahkamah Agung mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan alasan peraturan itu bertentangan dengan aturan yang lebih tinggi.

Mahkamah Agung mencabut 14 pasal dalam Permenhub tersebut, pertimbangannya antara lain:

1. Angkutan sewa khusus 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 dan tepat waktu.
2. Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang 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 ayat (1) UUD 1945.

3. Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuh-kembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.
4. Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Meskipun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah dicabut oleh Mahkamah Agung, namun faktanya di Kota Yogyakarta transportasi berbasis online masih banyak yang beroperasi dengan berdasarkan Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi Dan Angkutan Sewa Khusus.

Di Kota Yogyakarta, telah diusulkan 500 unit mobil yang beroperasi sebagai taksi berbasis aplikasi atau online. Kuota akan diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DIY. Penentuan kuota sesuai rumus dan formula yang tercatat di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 mengenai angkutan sewa khusus, tetapi aturannya bukan berbentuk Peraturan Gubernur. Pemerintah tidak membatasi wilayah operational kendaraan selama berada dalam Daerah Istimewa Yogyakarta. Untuk kawasan umum

seperti terminal, stasiun dan bandara, pembatasan taksi online diserahkan kepada pengelola dan pemilik fasilitas umum.

Sebenarnya, baik perusahaan taksi konvensional maupun taksi *online* seperti grab dan uber merupakan perusahaan yang menganut sistem kapitalis. Keduanya memiliki kekuasaan pribadi atas modal, yang memandang segalanya sebagai suatu komoditi, dan bekerja dengan cara memanfaatkan sumber daya yang tersedia demi mengejar laba bagi sekelompok individu. Jika perusahaan taksi konvensional menguasai modal berupa kendaraan, dan mempekerjakan supir sebagai buruh mereka untuk bekerja, maka perusahaan penyedia taksi *online* seperti grab dan uber meski tidak memiliki modal kendaraan, namun menguasai teknologi informasi untuk secara masif memanfaatkan orang bersamaan dengan kendaraannya.

Pada taksi konvensional, supir menerima pendapatan lebih rendah karena sebagai buruh, mereka tidak memiliki nilai tawar yang tinggi karena sudah dimodali dengan mobil dan fasilitas. Persaingan perusahaan taksi konvensional yang menjamur juga menyebabkan sopir taksi harus memeras keringat lebih deras untuk mengejar setoran kepada perusahaan. Padahal, dalam keadaan ekonomi yang semakin sulit, dan makin maraknya taksi *online* yang tarifnya lebih murah, supir taksi jelas kesulitan untuk mendapatkan penumpang yang semakin malas keluar rumah.

Taksi online, meskipun para pengemudinya mendapatkan upah yang lebih besar, hal itu tidak lain karena mereka memakai kendaraan mereka sendiri. Tarif yang lebih murah dari taksi konvensional yang tidak hanya



membuat persaingan menjadi tidak sehat, juga merupakan upaya dari pengusaha taksi *online* untuk mengeruk keuntungan sebanyak-banyaknya. Padahal, tarif yang murah itu disebabkan karena kendaraan taksi *online* tidak dilengkapi dengan asuransi serta bebas dari pajak penghasilan, uji kir, serta biaya-biaya lainnya seperti yang dikeluarkan oleh perusahaan taksi konvensional.

Setelah adanya Pergub DIY Nomor 32 Tahun 2017, semua taksi online di Yogyakarta diwajibkan mentaati aturan. Salah satu syaratnya adalah usaha taksi online harus berbadan hukum. Aturan yang dibuat Pemda DIY ini, dimaksudkan untuk melindungi para sopir taksi online, sehingga ada kepastian yang didapat para sopir dari pengusaha atau penyedia jasa taksi online. Seperti diketahui, Pergub DIY Nomor 32 Tahun 2017 adalah turunan Permen Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Aturan di Pergub mengharuskan usaha taksi online mengurus perizinan. Atas dasar inilah penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul, “Perizinan Penyelenggaraan Transportasi Berbasis Online Di Kota Yogyakarta”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan di atas maka penulis merumuskan masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan izin penyelenggaraan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta?

2. Faktor-faktor apa saja yang menghambat izin penyelenggaraan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta?

### **C. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan penelitian empiris-normatif, pengumpulan bahan hukum dengan studi kepustakaan, serta wawancara dengan narasumber di Kantor Dinas Perhubungan, Kantor Grab DIY, Kantor Gojek DIY dan juga dengan pihak terkait lainnya. Bahan hukum yang didapat kemudian akan diolah dengan metode deskriptif kualitatif. Tempat pengambilan data sekunder dan bahan hukum untuk melengkapi penelitian adalah Perpustakaan Hukum Universitas Islam Indonesia, Laboratorium Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta serta media internet (*e-library*).

### **D. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

#### **1. 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.

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 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

---

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

<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.

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

Menurut informan, kemungkinan sejumlah pengusaha taksi *online* masih mengurus proses pengesahan badan hukum. Taksi *online* banyak yang berminat mengajukan izin. Kemungkinan masih menunggu pengedahan 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>5</sup>

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>6</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

---

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

<sup>5</sup> Wawancara dengan Kepala Kasi Angkutan dan Terminal Dishub pada tanggal 3 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

<sup>6</sup> dengan Kepala manajemen Gojek pada tanggal 7 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

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>7</sup>

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.

## **2. 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

---

<sup>7</sup> Wawancara dengan Agus Harry Triono Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY pada tanggal 1 Februari 2018, pukul 10.00 WIB.

108 Tahun 2107 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.

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.

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.

## **E. Kesimpulan**

1. Pelaksanaan izin penyelenggaraan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta didasarkan pada Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi Dan Angkutan Sewa Khusus dan dalam pelaksanaannya belum baik karena menurut Dinas Perhubungan DIY pelaku usaha taksi online yang mengajukan izin belum sesuai persyaratan dan sangat sedikit yang mengurus.

2. Faktor-faktor yang menghambat izin penyelenggaraan transportasi berbasis online di Kota Yogyakarta adalah tentang persyaratan perizinan. Adanya syarat perizinan Penyelenggara transportasi berbasis online yang harus berbadan hukum menghambat penyelenggaraan perizinan transportasi berbasis online. Transportasi online akan mendirikan koperasi agar berbadan hukum tetapi terhambat. Syarat-syarat Perizinan Dinas Perhubungan DIY yang memberatkan pengemudi online. Ada empat aturan yang menurut mereka harus dicabut karena dianggap memberatkan pada pengemudi, yaitu: Soal stiker, Mengenai uji KIR atau SIM A Umum, Driver online masuk koperasi, Mengenai kuota.

## DAFTAR PUSTAKA

### **Buku-buku :**

- Arimbi HP dan Mas Achmad Santoso, *Penyelenggaraan Pemerintahan Yang Bersih*, Tiga Serangkai, Surabaya.
- Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, 2001.
- Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintah dan Otonomi Daerah*, Grasindo, Jakarta, 2005.
- Indroharto, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1993.
- Kuntjoro Purbapranoto, *Beberapa Catatan Hukum Tata Pemerintahan dan Peradilan Adminitrasi Negara*. Alumni, Bandung, 1971.
- Markus Lukman, *Eksistensi Peraturan Kebijaksanaan Dalam Bidang Perencanaan dan Pelaksanaan Rencana Pembangunan di Daerah Serta Dmapknya Terhadap Pembangunan Materi Hukum Tertulis Nasional*, disertasi, Universitas, Padjajaran, Bandung, 1996.
- Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Perijinan*, Yuridika, Surabaya, 1993.
- Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Adminitrasi Indonesia*, UII Pers, Yogyakarta, 1993.
- Prajudi Atmosudirdjo, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1981.
- Ridwan, HR., *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2002.
- Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985.
- Rozali Abdullah, *Pelaksanaan Otonomi Daerah dengan pemilihan kepala Daerah Secara Langsung*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2005.
- Soehardjo, *Hukum Adminitrasi Negara Pokok-Pokok Pengertian Serta Perkembangannya di Indonesia*, BPUD, Semarang, 1991.

Soehino, *Asas-Asas Hukum Tata Pemerintahan*, Liberty, Yogyakarta, 1984.

Suwoto Mulyosudarmo, *Peralihan Kekuasaan: Kajian Teoritis dan Yuridis Terhadap Pidato Nawaksara*, PT. Gramedia, Jakarta, 1997.

The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Indonesia*, Gunung Agung Jakarta, 1968.

### **Perundang-Undangan :**

Undang-Undan Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

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

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Peraturan Gubernur DIY Nomor 32 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Taksi Dan Angkutan Sewa Khusus.

### **Jurnal :**

Atang Hermawan Usman, “Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Pemerintahan Sebagai Faktor Tegaknya Negara Hukum Di Indonesia”, *Jurnal Wawasan Hukum*, Volume 30 No. 1, April 2014.

Budi Yanto, “Perancangan Aplikasi Online Berbasis Mobile Untuk Penjaringan Aspirasi Publik Terhadap Sarana Dan Prasarana Jalan Dalam Perkotaan DIY”, *Jurnal Dasi*, Volume 14 No. 2, Juni 2013.

Indroharto, “Sistem Kontrol Segi Hukum Terhadap Pemerintah”, *Jurnal Segi Hukum Terhadap Pemerintah*, Voume 2 No. 1, Januari 1994.

Leksono, “Pengaruh Harga Dan Promosi Grab Terhadap Brand Image Yang Mempengaruhi Keputusan Pembelian Konsumen Pengguna Transportasi”, *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, Volume 2 No. 3, Oktober 2017.

Melisa Safitri, “Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Antara Transportasi Konvensional Dan Taksi Online”, *Jurnal Keadilan Progresif*, Volume 6 No. 2, September 2015.

- Muhammad Fachrudin, “Otomasi Pelayanan Perizinan Inovasi Pelayanan Publik Kantor Pengawasan Dan Pelayanan”, *Jurnal Perizinan Pengawasan Dan Pelayanan*, Volume 1 No. 1, Desember 2016.
- Raditya Permana Putra, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Online Gojek Dan Grab Di Indonesia”, *Jurnal Kertha Semaya*, Volume 4 No. 3, April 2016.
- Santosa Purwo, “Menata Sistem Transportasi Mendekatkan Demokrasi Dengan Rakyat”, *Jurnal Wacana*, Volume 19 No. 2, Februari 2005.
- Sjachran Basah, “Perizinan di Indonesia”, *Jurnal Penataran Hukum Adminitrasi dan Lingkungan*, Volume 7 No. 4, Juli 1992.
- Sjachran Basah, “Pencabutan Ijin Salah Satu Sanksi Administrasi”, *Jurnal Administrasi Perizinan*, Volume 1 No. 2, Juli 2003.
- Suradi, “Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen”, *Jurnal Diponegoro Law Review*, Volume 5 No. 3, Juni 2016.
- Yohanes Suhardin, “Peranan Hukum Dalam Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat”, *Jurnal Hukum Pro Justicia*, Volume 25 No. 3, Juli 2017.