

Appendix



PUTUSAN
Nomor 37 P/HUM/2017

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG

Memeriksa dan mengadili perkara permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, pada tingkat pertama dan terakhir telah memutuskan sebagai berikut, dalam perkara:

1. **SUTARNO**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Jalan Caman Utara, RT 005 RW 016, Kelurahan Jaka Sampurna, Kecamatan Bekasi Barat, Bekasi, pekerjaan Pengemudi Angkutan Sewa Khusus;
2. **ENDRU VALIANTO NUGROHO**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Griya Sangiang Mas, Jalan Flamboyan II Blok B.3, Nomor 23, RT 009 RW 007, Kelurahan Gebang Raya, Kecamatan Priuk, Tangerang, pekerjaan Pengemudi Angkutan Sewa Khusus;
3. **LIE HERMAN SUSANTO**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Jalan Badila II / 36, RT 006 RW 005, Kelurahan Tangki, Kecamatan Taman Sari, Jakarta Barat, pekerjaan Pengemudi Angkutan Sewa Khusus;
4. **IWANTO**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Jalan Gembira Terusan, Nomor 182C, RT 011 RW 007, Kelurahan Sungai Bambu, Kecamatan Tanjung Priok, Jakarta Utara, pekerjaan pengemudi Angkutan Sewa Khusus;
5. **IR. JOHANES BAYU SARWO AJI**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Alam Asri 2 Blok I 4, Nomor 4a, Vila Dago, RT 002 RW 023, Kelurahan Benda Baru, Pamulang, pekerjaan Pengemudi Angkutan Sewa Khusus;
6. **ANTONIUS HANDOYO**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Kelurahan Makasar, RT 015 RW 003, Kelurahan Makasar, Kecamatan Makasar, Jakarta Timur, pekerjaan Pengemudi Angkutan Sewa Khusus;

Selanjutnya memberi kuasa kepada:

1. Perry Comelius P. Sitohang, S.H.;
2. Henri Lumbanraja, S.E., S.H., M.H.;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Dorothy F. Rumapea, S.H.;
4. Ronlybert M. Togatorop, S.E., S.H.;

Keempatnya kewarganegaraan Indonesia, masing-masing adalah Advokat dan Konsultan Hukum pada Kantor Hukum Perry Cornelius Sitohang & Co. Law Office, beralamat di Gedung Senayan Trade Centre Lantai 4, Nomor 69, Jalan Asia Afrika Pintu IX, Gelora Senayan, Jakarta 10270, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 21 April 2017; Selanjutnya disebut sebagai Para Pemohon;

melawan:

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, tempat kedudukan di Jalan Medan Merdeka Barat, Nomor 8, Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta;

Selanjutnya memberi kuasa kepada:

1. Sri Lestari Rahayu, S.H., LL.M., Kepala Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
2. Yudi Indriyanto, S.H., M.H., Kepala Bagian Perjanjian dan Advokasi Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Nasution Bin As, S.H., M.H., Kepala Bagian Hukum dan Humas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
4. Yustinus Danang Rusdihanto, S.H., M.Sc., Kepala Sub Bagian Advokasi Hukum, Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Endy Irawan, S.H., M.H., Kepala Sub Bagian Advokasi Hukum dan Kerjasama, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
6. Sulaksono, S.H., Staf Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
7. Tomi Prasetyo, S.H., Staf Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
8. Agustinus Firlianto, S.H., Staf Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
9. Didik Prasetyo, S.H., Staf Bagian Hukum dan Humas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;

berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor SU 21 Tahun 2017, tanggal 8 Juni 2017;

Selanjutnya disebut sebagai Termohon;

Halaman 2 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Para Pemohon dengan surat permohonannya tertanggal 2 Mei 2017 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Agung pada tanggal 4 Mei 2017 dan diregister dengan Nomor 37 P/HUM/2017 telah mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, dengan dalil-dalil yang pada pokoknya sebagai berikut:

Sehubungan dengan telah dikeluarkannya serta diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ("Permenhub Nomor PM.26/2017") ("Objek Permohonan") (Bukti P-1), peraturan mana telah mengganti dan mencabut serta menyatakan tidak berlaku peraturan yang dikeluarkan sebelumnya, yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ("Permenhub Nomor PM 32/2016") (Bukti P-2);

Anotasi Objek Permohonan Serta Kaitannya Dengan Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) Yang Telah Diajukan Para Pemohon Sebelumnya:

Sebelum menguraikan lebih lanjut terkait dengan dasar serta alasan diajukannya Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) *a quo*, Para Pemohon merasa perlu untuk menguraikan terlebih dahulu mengenai anotasi atau penjelasan terkait dengan Objek Permohonan, sebagai berikut:

1. Bahwa Termohon sebelumnya mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum yang ditetapkan pada tanggal 20 Agustus 2003 serta berlaku terhitung sejak tanggal ditetapkan ("Kepmenhub Nomor KM 35/2003") (Bukti P-3). Dengan diberlakukannya peraturan ini, maka Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum dinyatakan tidak berlaku;
2. Bahwa pada tanggal 28 Maret 2016, Termohon mengeluarkan Permenhub Nomor PM 32/2016 yang diundangkan pada tanggal 1 April 2016 serta ditetapkan mulai berlaku 6 (enam) bulan sejak tanggal diundangkan. Selanjutnya Termohon kembali menunda pemberlakuan Permenhub Nomor



PM 32/2016 untuk jangka waktu 6 (enam) bulan lagi, sehingga Permenhub Nomor PM 32/2016 tersebut seharusnya akan mulai efektif berlaku terhitung sejak tanggal 1 April 2017. Dalam Pasal 54 Permenhub Nomor PM 32/2016 ini dinyatakan bahwa pada saat Permenhub Nomor PM 32/2016 ini mulai berlaku, ketentuan mengenai Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang diatur dalam Kepmenhub Nomor KM 35/2003 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku;

3. Bahwa tepat sehari sebelum berlakunya secara efektif Permenhub Nomor PM 32/2016, pada tanggal 31 Maret 2017 Termohon mengeluarkan Permenhub Nomor PM.26/2017, yang ditetapkan serta diundangkan pada hari yang sama. Permenhub Nomor PM.26/2017 ini dinyatakan berlaku pada tanggal diundangkan, dimana dalam Pasal 71 dinyatakan bahwa pada saat Permenhub Nomor PM.26/2017 ini mulai berlaku, Permenhub Nomor 32/2016 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 469), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku;
4. Bahwa mengingat adanya fakta bahwa Permenhub Nomor PM 32/2016 sebenarnya belum pernah berlaku secara efektif sebagaimana telah dijelaskan di atas, maka hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai status hukum dari Kepmenhub Nomor KM 35/2003 yang notabene seyogyanya statusnya baru akan dicabut serta dinyatakan tidak berlaku bilamana Permenhub Nomor PM 32/2016 mulai berlaku. Oleh karena itu, dengan adanya fakta bahwa Permenhub Nomor PM 32/2016 belum pernah berlaku secara efektif, maka pada dasarnya status hukum Kepmenhub Nomor KM 35/2003 secara *mutatis mutandis* juga menjadi belum dicabut secara efektif serta tidak dapat dinyatakan sudah tidak berlaku lagi;
5. Bahwa baik isi maupun materi serta ketentuan yang terdapat dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 pada prinsipnya tidak jauh berbeda dengan isi maupun materi serta ketentuan yang terdapat dalam Permenhub Nomor PM 32/2016. Dengan kata lain, hal-hal yang sekarang diatur dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 pada dasarnya adalah serupa dengan hal-hal yang sebelumnya diatur dalam Permenhub Nomor PM 32/2016;
6. Bahwa Para Pemohon sebelumnya telah mengajukan Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) terhadap Permenhub Nomor PM 32/2016, sebagaimana ternyata dalam Surat Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) tertanggal 24 Maret 2017, Ref. Nomor 011/PCS/L/III/17 (Bukti P-4), dimana berkas permohonannya telah diterima oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia serta telah pula didaftarkan dengan register



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Nomor 27 P/HUM/2017 pada tanggal 27 Maret 2017 sebagaimana tertuang dalam surat Mahkamah Agung RI tertanggal 27 Maret 2017, Nomor 27/PR/III/27 P/HUM/2017 perihal Penerimaan dan Registrasi Berkas Permohonan Hak Uji Materiil (Bukti P-5);

7. Bahwa mengingat Permenhub Nomor PM 32/2016 yang sebelumnya dikeluarkan oleh Termohon sudah dicabut serta dinyatakan tidak berlaku melalui Permenhub Nomor PM.26/2017, maka Para Pemohon merasa perlu untuk mengajukan Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) *a quo*, yang isinya pada prinsipnya merupakan penyesuaian atas Surat Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) tertanggal 24 Maret 2017, Ref. Nomor 011/PCS/L/III/17 yang sebelumnya telah diajukan terhadap Permenhub Nomor PM 32/2017;
8. Bahwa dengan ini Para Pemohon memohon dengan hormat kepada Majelis Hakim Agung yang memeriksa serta mengadili perkara Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) *a quo* agar kiranya juga berkenan untuk mengikutsertakan fakta-fakta terkait dengan anotasi Objek Permohonan sebagaimana telah diuraikan serta dijelaskan di atas sebagai bahan pertimbangan dalam memeriksa, mengadili serta memutus Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) terhadap Permenhub Nomor PM.26/2017 yang diajukan oleh Para Pemohon *a quo*;

Adapun yang menjadi dasar serta alasan diajukannya Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) terhadap Permenhub Nomor PM.26/2017 adalah sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN:

Pengaruh Globalisasi Ekonomi Terhadap Pengusaha di Indonesia:

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 globalisasi dan digitalisasi peran transportasi dan komunikasi sangat penting dan tidak luput dari perkembangan teknologi yang menjadi suatu keniscayaan. Hal ini sudah terbukti dalam beberapa bidang usaha, antara lain transportasi dan komunikasi yang menjadi lebih mudah diakses, lebih efisien dan produktif, dan pada akhirnya menguntungkan masyarakat, baik dari perspektif pengguna maupun penyedia barang atau jasa;

Dengan kata lain, dalam era globalisasi dan digitalisasikan selalu terjadi dinamika di dalam dunia usaha yang juga menyesuaikan dengan perkembangan teknologi, yang telah menjadi kebutuhan masyarakat. Dari



sudut pandang pelaku usaha, fenomena ini dapat dilihat sebagai suatu peluang sekaligus tantangan. Para pengusaha dituntut untuk selalu bisa berinovasi, berimprovisasi dan beradaptasi sehingga bisa memenuhi kebutuhan masyarakat yang terus berkembang dengan baik dan menjadi lebih baik lagi di masa depan;

Perkembangan ini juga telah meningkatkan kadar hubungan saling ketergantungan dan juga mempertajam persaingan antara pelaku usaha baik dalam satu negara maupun antar negara, tidak hanya dalam perdagangan nasional dan internasional tetapi juga dalam kegiatan investasi, finansial dan produksi;

Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi atau pasar secara nasional atau regional. Dalam tingkat globalisasi dan digitalisasi yang optimal arus produk baik jasa atau barang dan faktor-faktor produksi dalam suatu negara dan lintas negara akan selancar lintas kota di suatu negara atau desa di dalam suatu kecamatan. Pada tingkat ini, seorang pengusaha yang mempunyai pusat bisnis di DKI Jakarta dengan mudah membuka bisnis bidang yang sama di setiap daerah dan setiap saat dapat mengendalikan usahanya di setiap daerah tanpa ada halangan, baik halangan logistik, administrasi, halangan birokrasi dan halangan lainnya dari pihak pemerintah setempat yang ada di Indonesia akibat dari kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi;

Semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi secara nasional maupun regional disebabkan oleh banyak hal, diantaranya adalah komunikasi dan transportasi yang semakin canggih dan murah, lalu lintas devisa yang semakin bebas, ekonomi negara yang semakin terbuka dan metode produksi dalam suatu perusahaan yang semakin efisien hal ini dapat diakibatkan kemajuan teknologi;

Selain itu, penyebab-penyebab lainnya adalah semakin banyaknya industri yang bersifat *footloose* akibat kemajuan teknologi yang mengurangi pemakaian sumber daya alam;

Kolaborasi teknologi juga telah mempercepat proses produksi (baik barang atau jasa) dan memindahkan produk dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya yang lebih murah atau efektif dan efisien. Kemajuan teknologi ini mempunyai dampak negatif atau positif khususnya terhadap pengusaha yang masih konvensional untuk memproduksi jasa dan maupun barang yang ada dalam negeri, karena pengusaha konvensional harus menyesuaikan diri dengan kemajuan teknologi untuk melayani pasar, bila



tidak pelaku usaha tersebut akan digilas kemajuan teknologi tersebut karena kesulitan melayani pasar atau konsumen yang sudah mendapat pelayanan yang jauh lebih baik dari pengusaha yang telah menggunakan teknologi kekinian. Pengaruh negatif terhadap pengusaha konvensional dapat juga disebabkan oleh pengusaha yang berbasis teknologi kekinian semakin cepat menguasai khususnya pasar domestik sehingga dapat menyingkirkan pengusaha-pengusaha konvensional yang tertinggal sehingga daya saingnya rendah. Adapun dampak positifnya semua pengusaha akan bersaing secara sehat untuk berlomba-lomba memberikan pelayanan yang terbaik bagi konsumen atau masyarakat yang akhirnya pasar akan dapat menentukan keseimbangan permintaan dan penawaran dengan kondisi produk yang lebih baik dan harga yang semakin menguntungkan masyarakat;

Bila dikaji lebih dalam lagi dampak positif dan negatif dari teknologi pada bidang ekonomi adalah sebagai berikut:

1. Positif:

- a. Produktifitas dunia industri semakin meningkat. Kemajuan teknologi akan meningkatkan kemampuan produktivitas dunia industri baik dari aspek teknologi industri maupun pada aspek jenis produksi;
- b. Pertumbuhan ekonomi akan semakin tinggi;
- c. Persaingan dalam dunia kerja sehingga menuntut pekerja untuk selalu menambah *skill* dan pengetahuan yang dimiliki;
- d. Semakin maraknya penggunaan teknologi akan semakin membuka lapangan pekerjaan;
- e. Dengan fasilitas pemasangan iklan di internet pada situs-situs tertentu akan mempermudah kegiatan promosi dan pemasaran suatu produk sehingga membantu pengusaha untuk menambah penghasilan;
- f. Perusahaan dapat menjangkau pasar lebih luas, karena pembeli yang mengakses internet tidak dibatasi tempat dan waktu;
- g. Perusahaan tidak perlu membuka cabang distribusi;
- h. Pengeluaran lebih sedikit, karena pegawai tidak banyak;
- i. Harga barang lebih murah, karena biaya operasionalnya murah;
- j. Perdagangan secara elektronik dengan internet yang biasa disebut *e-commerce* dapat mempermudah transaksi-transaksi bisnis suatu perusahaan atau perorangan;
- k. Pemanfaatan teknologi untuk membuat layanan baru dalam



perekonomian dan bisnis antara lain *internet banking*, *SMS banking*, dan *e-commerce*;

- I. Memudahkan masyarakat dalam berkomunikasi secara global kapan saja dan dimana saja. Banyak kini fitur-fitur dan media-media yang mendukung fasilitas komunikasi tersebut, dan harganya pun sekarang mudah terjangkau;
 - m. Menguntungkan perusahaan, dan juga menambah lapangan kerja. Banyak bidang yang menggunakan jasa teknologi informasi. Sebagai contoh dalam bidang perdagangan, kini masyarakat lebih mudah untuk membeli/menjual suatu barang dengan berbelanja secara *online*. Kita tidak membutuhkan banyak biaya untuk datang ke suatu tempat;
 - n. Memudahkan masyarakat dalam menyelesaikan pekerjaan sehari-hari dengan cepat dengan perangkat *software* yang selalu berkembang dan mudah di gunakan oleh masyarakat banyak;
 - o. Memudahkan masyarakat dalam mencari informasi yang di butuhkan. Dengan adanya *search engine* yang beredar, kini masyarakat lebih mudah mengakses informasi yang ada dalam dunia maya. Informasi dan berita yang ada, cenderung lebih cepat dan lebih mudah didapatkan pada *web browser* di bandingkan dengan media lain. Keuntungan *internet banking* bagi nasabah antara lain menghemat waktu, menghemat biaya, dan juga lebih cepat;
 - p. Meningkatkan hubungan pemerintah, dalam hal ini lembaga yang bersangkutan dengan pihak-pihak lain. Pemanfaatan teknologi informasi dalam bidang pemerintahan memiliki keuntungan antara lain meningkatkan layanan kepada masyarakat, pelayanan yang lebih cepat, meningkatkan hubungan pemerintah dengan dunia usaha dan masyarakat karena informasi mudah diperoleh, dan juga tersedianya informasi yang mudah diakses masyarakat, sehingga masyarakat dapat mengambil keputusan yang benar dan dapat diberdayakan, serta meningkatkan transparansi pemerintahan;
 - q. Menumbuhkan jiwa kewirausahaan bagi masyarakat, untuk melihat peluang yang lebih luas untuk memasarkan produk setempat dan mengembangkan perdagangan melalui *e-commerce*;
2. Negatif:
- a. Terjadinya pengangguran bagi tenaga kerja yang tidak mempunyai kualifikasi yang sesuai dengan yang dibutuhkan;



- b. Sifat konsumtif sebagai akibat kompetisi yang ketat pada era globalisasi dan digitalisasikan juga melahirkan generasi yang secara moral mengalami kemerosotan: konsumtif, boros dan memiliki jalan pintas yang bermental instan;
- c. Adanya aksi tipu menipu dalam proses jual beli *online* yang dapat merugikan beberapa pihak;
- d. Dengan jaringan yang tersedia masyarakat lebih mudah mendapatkan informasi yang merugikan bagi masyarakat seperti perjudian secara *online*, para penjudi tidak perlu pergi ke tempat khusus untuk memenuhi keinginannya;
- e. Resistensi membeli secara *online*. Bagi orang awam yang belum pernah bertransaksi secara *online*, akan merasa janggal ketika harus bertransaksi tanpa bertatap muka atau melihat penjualnya. Belum lagi ketakutan bila pembayaran tak terkirim atau tak diterima, barang tak dikirim, atau bahkan barang dikirim tetapi tak diterima;

Keberadaan Angkutan Umum Berbasis Aplikasi Pemesanan Kendaraan Online (E-hailing) di Indonesia:

Kisruh antara kelompok angkutan umum berbasis aplikasi online (yang secara umum dikenal sebagai "taksi *online*" atau "ojek *online*" atau secara formal didefinisikan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu yang melayani angkutan sewa khusus yang dipesan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi untuk selanjutnya disebut sebagai "Angkutan Sewa Khusus") versus kelompok angkutan umum konvensional memunculkan banyak pertanyaan. Sebenarnya, mana yang lebih menguntungkan bagi bangsa ini? Seorang pengguna Angkutan Sewa Khusus atas nama Priyambodo menyampaikan: "Keberadaan taksi *online* itu sangat menguntungkan. Dari rumah saya ke Cibubur menuju bandara Soekarno dengan Uber atau Grab hanya bayar Rp100.000,00 (seratus ribu Rupiah). Kalau menggunakan taksi biasa bisa Rp200.000,00 (dua ratus ribu Rupiah)";

Ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Shafruhan Sinungan mengatakan telah terjadi penurunan penghasilan pengemudi berimbas pada penurunan omzet perusahaan. "Rata-rata turun 40 persen sejak taksi *online* hadir. Penghasilan tersebut turun karena ada yang merebut sebagian pasar-pasar taksi konvensional yaitu Uber dan Grab dan juga ojek *online* dengan menggunakan tarif lebih murah". Shafruhan, sebagai Direktur PT Express



Transindo Utama menilai sulit bersaing dengan Angkutan Sewa Khusus karena operator taksi konvensional harus menanggung ongkos operasional lebih berat yang dibebankan pada regulator seperti ongkos pengujian kendaraan bermotor, perizinan, dan kewajiban memiliki tempat perawatan armada (pul). Akibat ongkos ini, tarif taksi konvensional lebih mahal ketimbang Angkutan Sewa Khusus. Karena Angkutan Sewa Khusus tidak dibebani biaya-biaya sebagaimana pada taksi konvensional;

Guru Besar Ekonomi Indonesia Prof. Rhenald Kasali menyampaikan agar semua kalangan menanggapi fenomena itu dengan kepala dingin. Prof. Rhenald Kasali menulis kolom di Koran Sindo dengan judul "Selamat Datang *Sharing Economy*". Prof. Rhenald Kasali meminta semua pihak melihat juga para tukang ojek *online*, juga pengemudi Angkutan Sewa Khusus. "Mereka juga tengah mencari penghasilan untuk mencukupi kebutuhan anak istrinya";

Hadirnya Angkutan Sewa Khusus, menurut Prof. Rhenald Kasali, "adalah penanda datangnya era *crowd business*". Rhenald menyebut adanya *crowd business*, selain Uber ada juga Grab. Lalu juga ada penyewaan kamar seperti *AirBnB*, dimana pemilik kamar kosong bisa menyewakan miliknya bersaing dengan hotel. Rhenald menyarankan para pelaku bisnis menyikapi fenomena itu dengan berdamai bukan menentang. "Jaringan hotel-hotel internasional menyikapi fenomena maraknya *AirBnB* dengan bekerjasama. Mereka mengelola kamar rumah para penduduk agar bisa layak seperti hotel";

Majalah Tempo, juga menyoroti persaingan Angkutan Sewa Khusus dan taksi konvensional. Dalam opininya majalah Tempo menulis, pemerintah mesti memikirkan cara agar kebijakan yang diambil menguntungkan ekonomi Indonesia secara keseluruhan, bukan hanya menguntungkan kelompok tertentu. Berikut ini kutipannya:

"Keberadaan taksi berbasis teknologi digital selayaknya tidak dilihat dari perspektif yang sempit. Demonstrasi sopir taksi konvensional yang didukung perusahaan taksi karena pasarnya mengecil akibat tak mampu bersaing dengan taksi *online* yang merupakan aksi kekanak-kanakan. Mereka seharusnya mengevaluasi diri. Tarif taksi *online* memang lebih murah ketimbang taksi pada umumnya. Tapi itu tidak hanya disebabkan oleh pajak yang belum dibayarkan taksi *online* karena mekanisme belum mengaturnya. Besar kemungkinan, taksi konvensional selama ini tak efisien atau mengambil untung kelewat banyak";



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bagi warga Jakarta dan sejumlah kota besar yang berkejaran dengan waktu, moda angkutan berbasis internet ini memang menyenangkan, gampang dipanggil, relatif aman, dan murah. Dengan telepon seluler di tangan, mereka bisa mendapatkan Uber, Grab, atau Go-Jek, angkutan roda dua yang juga berbasis aplikasi *online* tanpa mencegat di jalan. Inilah salah satu berkah teknologi digital, membuat cepat dan mudah berbagai urusan; Dengan kemudahan itu, jumlah konsumen pemakai Uber atau Grab meningkat pesat. Tak aneh bila jumlah pemilik kendaraan yang bergabung dengan Uber atau Grab juga semakin banyak. Sejak peluncurannya setahun lalu di Jakarta, sedikitnya 6.000 pemilik kendaraan bergabung dengan Grab (perusahaan Malaysia yang berbasis di Singapura). Adapun jumlah anggota Go-Jek lebih fantastis: lebih dari 200 ribu orang. Dalam situasi ekonomi yang masih sulit seperti sekarang, tak bisa dipungkiri, pekerjaan berbekal ponsel pintar menjadi katup penyelamat bagi para sopir dan pengojek;

Ekonomi berbagi inilah yang mesti dipertahankan pemerintah, mobil dan sepeda motor yang selama ini tak produktif, melalui Uber, Grab, dan Go-Jek, dapat dipakai untuk mencari uang. Selisih harga yang dibayarkan penumpang dibandingkan dengan tarif taksi konvensional yang lebih mahal, dapat dipakai konsumen untuk membeli barang lain. Dengan kata lain, moda transportasi digital punya dampak ekonomi yang lebih luas”;

Terkait dengan keuntungan, hal pertama yang dirasakan oleh para konsumen adalah kemudahan memesan layanan tersebut. Kemudahan itu didapatkan dengan banyaknya warga yang sudah memiliki *smartphone* dan koneksi internet yang mumpuni, sehingga memungkinkan untuk mengakses aplikasi dan memesan hanya dengan sentuhan jari. Bahkan hal ini diakui juga oleh Menteri Komunikasi dan Informatika, Bapak Rudiantara yang berpendapat: "Kalau efisiensi ini dinikmati masyarakat, ya harus dicarikan jalan. Regulasinya kewenangan Pak Jonan (Menteri Perhubungan)";

Keuntungan berikutnya dengan adanya Angkutan Sewa Khusus adalah harga lebih murah di banding taksi konvensional atau angkutan umum yang berpelat kuning. Dalam beberapa kesempatan, masyarakat mengakui tidak memperlmasalah transportasi tersebut apakah angkutan yang digunakan berpelat kuning atau tidak, melainkan semurah apa harga yang ditawarkan; Di lapangan masing-masing penyedia aplikasi baik untuk ojek dan Angkutan Sewa Khusus di Indonesia menetapkan tarifnya berdasarkan hitungan harga tertentu per kilometer. Namun, perusahaan biasanya juga memberi

Halaman 11 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



harga promo untuk beberapa kilometer pertama. Promo itu yang banyak dimanfaatkan warga, terutama untuk layanan ojek *online*;

Dengan demikian "menggunakan transportasi taksi *online* atau Go-Jek dan Grab, hitungan harganya sudah pasti. Sedangkan menggunakan ojek konvensional harganya berubah-ubah bahkan tawar-menawar, sehingga bila tidak mengerti harga dapat tertipu. Demikianlah yang sering terjadi di lapangan;

Keberadaan Angkutan Sewa Khusus atau Model Bisnis *E-hailing* di Negara Lain:

Solusi Polemik Uber dan GrabCar di Berbagai Belahan Dunia:

Masyarakat di belahan dunia semakin membutuhkan akan layanan transportasi taksi *online* (atau dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus). Negara-negara di dunia menyikapinya dengan berbeda. Berikut beberapa solusi polemik taksi *online* di berbagai negara di dunia ini:

1. Negara Filipina;

Negara Filipina menyikapinya dengan melegalkan Uber dan GrabCar dengan syarat tertentu. Filipina melegalkan GrabCar pada Juli 2015 lalu, selanjutnya Uber dilegalkan pada Rabu, 19 Agustus 2015. Otoritas Transportasi Filipina menentukan kedua aplikasi itu beroperasi di bawah aplikasi yang diatur oleh pemerintahnya melalui *transportation network company* (TNC);

Pemerintah Filipina melakukan regulasi yang berbeda terhadap taksi *online* dengan taksi reguler. Taksi *online* tak boleh mengambil penumpang di pinggir jalan, namun harus dipesan melalui aplikasi. Aturan berikutnya adalah pengemudi taksi reguler (konvensional) diharuskan memiliki lisensi waralaba dari otoritas transportasi dan kewajiban mencakup asuransi penumpang;

Taksi *online* biaya waralabanya ditentukan lebih tinggi dibanding taksi reguler, namun diperbarui setiap tahun. Sedangkan taksi reguler bisa memperbarui setiap 7 tahun. Taksi *online* juga diizinkan armadanya berusia lebih singkat dibanding taksi reguler;

2. Negara Malaysia;

Negara Malaysia masih mempertimbangkan taksi *online* dan belum memutuskan apakah melarang atau mengizinkan. Di Malaysia, fenomena penangkapan Uber dan GrabCar juga terjadi;

Namun demikian, Komisi Transportasi Publik Darat, Mohd Azharuddin



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Mat Sah, menyampaikan dalam Media The Star, tanggal 7 Oktober 2015, "Kami mengerti solusi yang disediakan Uber dan GrabCar dan sentimen warga pada layanan itu";

3. Negara Australia;

Dilegalkan di *New South Wales* ("NSW"), *Western Australia* ("WA") dan *Australian Capital Territory* ("ACT"), dilarang di *Northern Territory* ("NT"). Pemerintahan NT mengumumkan larangan beroperasinya layanan *Ridesharing* Uber di wilayah negara bagian mereka;

Berita ABC Australia pada 23 Februari 2016 memberitakan, bahwa Pemerintah NT telah membatalkan proposal operasi layanan *ridesharing* Uber sehingga perusahaan Uber tidak dapat beroperasi secara legal di wilayah hukum NT. NT melarang keberadaan Uber karena menjadi pesaing usaha taksi konvensional yang sudah ada selama ini;

Keberadaan taksi *online* mengakibatkan NT merekomendasikan industri taksi konvensional untuk meningkatkan standarnya guna meningkatkan kinerja industrinya dalam menghadapi persaingan yang timbul oleh kehadiran taksi *online*. NT juga mengusulkan agar memenuhi standar keamanan, kehandalan dan pelayanan konsumen yang lebih baik;

Berbeda dengan di NT, ternyata di negara bagian NSW, WA dan ACT melegalkan layanan *Ridesharing* taksi online (Uber) di negara bagian Australia tersebut. Pemerintah negara bagian lainnya, seperti Queensland, Victoria dan Tasmania sedang mempertimbangkan untuk mengatur taksi *online* Uber. Tetapi hingga Maret 2016 masih beroperasi secara ilegal di negara-negara bagian tersebut;

4. Negara Inggris;

Pengadilan Tinggi legalkan Uber. Layanan Uber taksi secara resmi telah dilegalkan pemerintah Inggris. Pengadilan Tinggi Inggris telah meresmikannya pada hari Jumat (16/10/2015) setelah sebelumnya pengemudi taksi plat hitam ini merasa diremehkan dan dianggap berstatus ilegal;

Pengadilan Inggris telah diminta memutuskan apakah sebuah teknologi itu melanggar hukum atau tidak. Dimana teknologi tersebut melarang penggunaan taksimeter pada kendaraan milik sendiri atau swasta di ibukota Inggris. Hakim Duncan Ouseley memutuskan bahwa aplikasi ini tidak dapat dianggap sebagai taksimeter atau tidak karena itu ilegal;

Halaman 13 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



"Argometer ini bukan sebuah perangkat yang berfungsi untuk menerima sinyal GPS untuk sebuah perjalanan dan diteruskan lagi oleh GPS ke server yang terletak di luar kendaraan yang kemudian setelah dihitung tarif, dikirimkan lagi informasi tarif itu ke perangkat pengguna," ujar hakim Duncan Ouseley yang dikutip dari Reuters pada Jumat (16/10/2015);

Pemerintah kota London sendiri menolak desakan untuk membatasi operasional layanan taksi *online* seperti Uber. Penolakan didasarkan pada hasil konsultasi tentang layanan taksi swasta yang dilakukan pemerintah kota London bulan September tahun lalu, demikian dilansir dari BBC edisi Kamis, 21 Januari 2016;

Meski menolak menerapkan pembatasan, otorita transportasi London bisa menerapkan aturan tambahan, misalnya mewajibkan semua sopir Uber untuk dapat berbahasa Inggris secara lancar dan pemberitahuan tentang perkiraan ongkos biaya perjalanan. Fitur ini sudah tersedia di aplikasi Uber, namun baru dimunculkan jika pengguna layanan menginginkannya;

5. Amerika Serikat;

New York izinkan Uber dengan syarat. Kebijakan di masing-masing negara bagian Paman Sam berbeda-beda mengenai Uber. Ada beberapa bagian yang melarang bahkan menuntut Uber. Namun di New York, Uber dilegalkan dengan syarat;

Akhirnya pemerintah kota New York berkompromi dengan Uber. Di kota *Big Apple*, mobil Uber memakai pelat khusus yang sama dengan *yellow cab* atau taksi kuning yang sehari-hari 'menguasai' jalanan New York;

Pengemudi Uber juga hanya boleh membawa penumpang yang memesan lewat aplikasi. Dan ada SIM khusus bagi para pengemudi Uber, serta yang terpenting pembayaran harus lewat kartu kredit;

Perbedaan Cara Pandang di Indonesia:

Belakangan ini banyak pengemudi angkutan umum konvensional, meski tidak semua, semisal Blue Bird dan Express, berdemo menuntut agar *taksi online* atau dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus dan ojek yang berbasis aplikasi ditutup. Pasalnya, menurut klaim mereka, pendapatan berkurang seiring dengan meningkatnya popularitas dari Angkutan Sewa Khusus dan ojek *online*. Demo ini diwarnai dengan aksi kerusuhan, yang kemudian menjadikan warga ketakutan. Lantas, mengapa fenomena ini terjadi?



Sebenarnya, terjadi perbedaan cara pandang di kedua pihak. Di pihak pengemudi taksi konvensional, mereka merasa dirugikan, karena merasa bahwa:

1. Pertama, taksi konvensional terdaftar secara resmi di Dinas Perhubungan, sehingga berhak mendapat plat kuning tanda angkutan umum sedangkan Angkutan Sewa Khusus menggunakan kendaraan biasa yang bukan untuk angkutan umum;
2. Kedua, dengan mereka resmi sebagai angkutan umum, mereka pun berkewajiban membayar pajak yang berbeda dengan pengguna plat hitam, plat kendaraan biasa yang juga digunakan oleh Angkutan Sewa Khusus;
3. Ketiga, taksi konvensional menggunakan metode menunggu penumpang, sedangkan Angkutan Sewa Khusus menjemput penumpang;
4. Keempat, yang paling krusial adalah perbedaan tarif, dimana untuk tarif taksi konvensional jika dibandingkan dengan tarif Angkutan Sewa Khusus keduanya berbeda jauh;

Namun demikian, bentuk keberatan ini muncul karena para pengusaha angkutan umum konvensional belum beradaptasi dengan teknologi yang diambil peluangnya oleh pengguna Angkutan Sewa Khusus;

Modernisasi:

Seorang ahli sosiologi, Peter Barger mengemukakan ada empat karakteristik modernisasi:

Pertama, penurunan kondisi masyarakat kecil dan tradisional. Pada kasus ini, pihak yang disebut sebagai masyarakat tradisional adalah pengemudi taksi konvensional. Mereka menunggu penumpang atau menunggu ditelepon oleh penumpang untuk dijemput di tempatnya. Padahal, masyarakat ibukota saat ini sudah sangat terkoneksi dengan baik pada akses internet dan mulai meninggalkan penggunaan telepon;

Kedua, berkembangnya pilihan individu. Pada kasus ini, pilihan individu menjadi berkembang. Dengan munculnya aplikasi seperti Go-Jek, Uber dan Grab, pilihan masyarakat untuk pergi menjadi lebih banyak. Tentunya, masyarakat akan melihat dari segi efektivitas dan efisiensi. Pilihan pun akhirnya jatuh kepada yang lebih murah dan mudah. Tarif yang ditawarkan lebih murah, sedangkan pengguna pun bebas mau dijemput dari mana saja;

Ketiga, meningkatnya keragaman sosial. Pada kasus ini, 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 pilihannya akan semakin beragam. Modernisasi akan membawa masyarakat pada pilihan yang rasional, tidak lagi berdasarkan gengsi operator taksi, namun lebih kepada kemudahan dan harga;

Keempat, orientasi pada masa depan dan perhatian pada waktu. Dalam isu ini, terlihat bahwa masyarakat semakin peka terhadap arus informasi. Hal inilah yang ditangkap para inventor yang kebanyakan anak muda dengan memanfaatkan potensi yang ada. Potensi yang dilihat sebenarnya sederhana, dengan semua orang khususnya eksekutif muda ibukota menggunakan telepon pintar, mereka pasti terhubung dengan internet. Internet pun menjadi solusinya, apalagi sistem operasi telepon pintar dapat memfasilitasi pembuatan aplikasi-aplikasi baru. Maka dibuatlah aplikasi yang terhubung dengan internet. Internet dipandang sebagai jawaban atas kebutuhan masa kini hingga beberapa waktu ke depan, apalagi dengan semua solusi yang dapat diraih hanya dengan sentuhan pada telepon pintar, masalah waktu dapat teratasi;

Perubahan sosial menurut seorang Sosiolog, Mascionis, terdapat empat karakter utama perubahan sosial yakni:

Pertama, perubahan sosial terjadi 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 ibukota lebih mementingkan kecepatan seiring dengan kemacetan yang semakin parah, muncullah Go-Jek dan Grab. Ini sesuatu yang tidak dapat dihindarkan, karena akan terjadi sepanjang waktu berdasarkan kondisi masyarakat;

Kedua, perubahan sosial terkadang dapat diketahui namun seringkali tidak direncanakan. Sebenarnya, munculnya angkutan umum berbasis aplikasi sudah dapat diprediksi dengan semakin meningkatnya pengguna telepon pintar. Namun demikian, ketika hal ini semakin masif terjadi seperti saat ini, perubahan menjadi tidak terencana. Pengemudi yang kurang tanggap pun pada akhirnya hanya bisa meluapkan kekesalannya dengan marah dan berdemonstrasi;

Ketiga, perubahan sosial selalu kontroversial. Kasus ini menimbulkan kontroversi di masyarakat. Banyak kalangan yang mendukung taksi konvensional, namun tidak sedikit pula yang kontra. Pada masa lalu,



sebenarnya bukan belum pernah terjadi yang semacam ini. Contohnya delman yang merupakan kendaraan umum yang cukup populer di tahun 60-an sampai 80-an. Kemudian, karena dianggap mengganggu kenyamanan umum yang disebabkan oleh bau kotoran kuda yang tidak sedap, akhirnya ditertibkanlah delman ini. Sampai ada pula yang melarang. Ini bukan tanpa kontroversi, para kusir delman yang bergantung pada delman pasti merasa dirugikan. Untuk berpindah ke pekerjaan lain pun belum tentu mampu. Ini mirip dengan kejadian saat ini;

Keempat, suatu perubahan sosial lebih menonjol dibanding yang lainnya. Pada masalah ini, perubahan sosial dalam bidang transportasi terlihat menonjol. Padahal, hal ini disebabkan oleh revolusi informasi dan komunikasi. Perubahan besar dalam teknologi informasi dan komunikasi membuat banyak dampak. Salah satunya, di dalam transportasi umum. Solusi kini, dengan adanya fenomena ini tidaklah bijak jika mencari pihak yang salah. Kalaupun ada pihak yang harus disalahkan, maka semua akan menjadi pantas untuk disalahkan. Mengapa? Pihak konvensional salah karena tidak tanggap dengan perubahan zaman, belum lagi kesalahan dalam demonstrasi yang berujung anarki. Pihak penyedia transportasi berbasis aplikasi salah juga karena tidak mengikuti peraturan yang berlaku, juga mereka tidak menyediakan harga yang berkeadilan dengan pesaing yang sudah lama ada. Pemerintah pun juga menjadi salah, karena tidak tanggap dalam melihat fenomena yang ada di masyarakat, dengan belum menyediakan peraturan yang dapat mengakomodir dan menertibkan konflik yang ada;

Maka, sebenarnya solusinya tinggalah jawaban dari kesalahan semua pihak ini. Pihak taksi konvensional sudah harus lebih tanggap terhadap perkembangan teknologi, buatlah layanan yang sama dengan membuat aplikasi yang menarik. Pihak penyedia transportasi berbasis aplikasi, sebaiknya menggunakan plat kuning, juga tidak memberikan harga yang terlampau jauh dengan yang sudah ada sehingga persaingan menjadi sehat. Pemerintah, sudah selayaknya membuat peraturan, dan memastikan bahwa persaingan yang ada terjadi secara sehat dan tidak ada 'adu modal' yang merupakan ciri kapitalisme dan bertentangan dengan ekonomi kerakyatan. Terakhir, masyarakat akan dengan mudah memilih dengan cerdas moda transportasi apa yang mereka hendak gunakan;

Meski demikian, sudah sepatutnya hal ini membuka mata kita bahwa kita berada pada masa modernisasi yang membuahkan suatu perubahan sosial



di masyarakat. Kalau urusan rezeki, tidak perlu dirisaukan. Karena jutaan orang pun mencari rezeki di ibukota kita tercinta;

II. Kewenangan Mahkamah Agung Republik Indonesia dalam Menguji Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-Undang;

A. Mahkamah Agung Republik Indonesia Berwenang untuk Menguji Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-Undang;

1. Bahwa Hak Uji, baik formil maupun materil, diakui keberadaannya dalam sistem hukum Indonesia. Sebagaimana terdapat dalam Konstitusi, berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (“UUD 1945”) (Bukti P-6) disebutkan bahwa:

“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan Badan Peradilan yang berada di bawahnya dalam Lingkungan Peradilan Umum, Lingkungan Peradilan Agama, Lingkungan Peradilan Militer, Lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”;

2. Bahwa selanjutnya ketentuan Pasal 24 A ayat (1) UUD 1945 menetapkan dengan tegas (*expressis verbis*) mengenai kewenangan dari Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk melakukan uji materiil terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari undang-undang. Adapun isi ketentuan Pasal 24 A ayat (1) UUD 1945 tersebut secara lengkap dapat dikutip sebagai berikut:

“Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang”;

3. Bahwa kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang tersebut diatur lebih lanjut dalam Pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076) (“Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman”) (Bukti P-7), yang mana menentukan sebagai berikut:

“(2) Mahkamah Agung berwenang:

b. Menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-



undang terhadap undang-undang”;

4. Bahwa selanjutnya kewenangan Mahkamah Agung tersebut juga dipertegas dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3316), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4359), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4958) (“Undang-Undang Mahkamah Agung”) (Bukti P-8), khususnya Pasal 31, yang menyatakan sebagai berikut:

“(1) Mahkamah Agung mempunyai wewenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang;

(2) Mahkamah Agung menyatakan tidak sah peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang atas alasan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau pembentukannya tidak memenuhi ketentuan yang berlaku;

(3) Putusan mengenai tidak sahnya peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat diambil baik berhubungan dengan pemeriksaan pada tingkat kasasi maupun berdasarkan permohonan langsung pada Mahkamah Agung;

(4) Peraturan perundang-undangan yang dinyatakan tidak sah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat”;

5. Adapun Penjelasan yang terdapat pada Pasal 31 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Mahkamah Agung menyebutkan bahwa:

“(1) Pasal ini mengatur hak menguji materiil Mahkamah Agung Mahkamah Agung berhak menguji peraturan yang lebih rendah



dari pada undang-undang mengenai sah atau tidaknya suatu peraturan atau bertentangan tidaknya suatu peraturan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;

(2) Apabila Mahkamah Agung menggunakan hak menguji berdasarkan pasal ini, maka Mahkamah Agung mengambil putusan bahwa suatu peraturan perundang-undangan dari tingkatan yang lebih rendah dari pada undang-undang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan Mahkamah Agung secara tegas menyatakan bahwa peraturan tersebut tidak sah dan tidak berlaku untuk umum”;

6. Bahwa selanjutnya ketentuan Pasal 9 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (“Undang-Undang Nomor 12/2011”) (Bukti P-9) juga menegaskan sebagai berikut:

“(2) Dalam hal suatu Peraturan Perundang-Undangan di bawah Undang-Undang diduga bertentangan dengan undang-undang, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Agung”;

7. Bahwa Mahkamah Agung kemudian juga telah mengeluarkan Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 01 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materii (“Perma 01/2011”) (Bukti P-10) yang pada intinya mengatur mengenai ketentuan tata cara terkait dengan pengajuan permohonan keberatan atau uji materii terhadap peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 Undang-Undang Mahkamah Agung tersebut. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Mahkamah Agung Republik Indonesia berwenang secara penuh untuk menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang, sebagaimana halnya dengan Permenhub Nomor PM.26/2017 yang dimohonkan oleh Para Pemohon dalam perkara *a quo*;

B. Objek Permohonan Merupakan Peraturan Perundang-undangan di Bawah Undang-Undang:

8. Bahwa Objek Permohonan dalam perkara *a quo* adalah beberapa ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 beserta seluruh perubahan, modifikasi, variasi dan tambahannya dan/atau peraturan turunannya. Adapun Permenhub Nomor PM.26/2017 merupakan Peraturan Menteri (*in casu* Menteri Perhubungan Republik



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Indonesia), yang mana berdasarkan Pasal 7 Ayat (1) jo. Pasal 8 Ayat (1), Pasal 9 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 12/2011 merupakan bagian dari peraturan perundang-undangan yang secara hierarki kedudukannya berada di bawah undang-undang;

9. Untuk lebih jelasnya, isi ketentuan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dapat dikutip secara lengkap sebagai berikut:

“(1) Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota;

(2) Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki sebagaimana dimaksud pada ayat (1)”;

Lebih lanjut Pasal 8 dan Pasal 9 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 12/2011 mengatur mengenai kedudukan Peraturan Menteri sebagai bagian dari jenis peraturan perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1), dimana isi ketentuan Pasal 8 dan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 12/2011 dapat dikutip secara lengkap sebagai berikut:

Pasal 8:

“(1) Jenis peraturan perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat;



- (2) Peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan”;

Pasal 9:

- (2). Dalam hal suatu peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Agung;
10. Dengan demikian, Objek Permohonan dalam perkara *a quo*, yakni berupa Peraturan Menteri Perhubungan, menurut hierarki merupakan peraturan perundang-undangan yang berada di bawah undang-undang. Oleh karena itu, pengajuan Permohonan Keberatan atau Hak Uji Materiil dalam perkara *a quo* telah sesuai dengan kewenangan Mahkamah Agung sebagaimana telah diuraikan di atas;

III. Kedudukan dan Kepentingan Hukum Para Pemohon Keberatan Hak Uji Materiil;

A. Kedudukan Hukum Para Pemohon:

1. Bahwa Pasal 1 butir (4) Perma 01/2011 (vide Bukti P-10) mengatur definisi dari Pemohon keberatan, yang mana isinya dapat dikutip secara lengkap sebagai berikut:

“(4) Pemohon keberatan adalah kelompok masyarakat atau perorangan yang mengajukan permohonan keberatan kepada Mahkamah Agung atas berlakunya suatu peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah dari Undang-Undang”;

2. Bahwa ketentuan Pasal 31 A ayat (1) dan ayat (2) yang terdapat dalam Undang-Undang Mahkamah Agung (Bukti P-11) mengatur subjek hukum yang dapat menjadi Pemohon dalam permohonan pengujian peraturan perundang-undangan di Mahkamah Agung, yakni sebagai berikut:

1. Pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang;
2. Pihak tersebut merupakan:
 - i. Perseorangan Warga Negara Indonesia;
 - ii. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup



dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip NKRI yang diatur dalam undang-undang; atau

iii. Badan hukum publik atau badan hukum privat;

3. Bahwa berdasarkan dua dasar hukum di atas maka yang dapat menjadi Pemohon dalam permohonan uji materiil dan uji formil di Mahkamah Agung adalah perseorangan Warga Negara Indonesia (WNI) dan/atau kelompok masyarakat (adat atau non adat) dan/atau badan hukum publik atau privat yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang;
4. Bahwa Para Pemohon yang keberatan dalam permohonan ini terdiri dari perseorangan yang pekerjaannya sebagai pengusaha mikro dan kecil di bidang transportasi yang sedang bermitra dengan penyedia aplikasi pemesanan kendaraan. Para Pemohon perseorangan ini telah memenuhi kualifikasi ataupun klasifikasi sebagai perorangan Warga Negara Indonesia (WNI) sebagaimana terbukti melalui bukti identitas Kartu Tanda Penduduk sebagaimana diuraikan di atas;
5. Bahwa berdasarkan pada pemaparan bukti-bukti identitas Para Pemohon perseorangan, maka Para Pemohon telah memenuhi kualifikasi sebagaimana diatur di dalam Pasal 31 A ayat (2) Undang-Undang Mahkamah Agung dan Pasal 1 ayat (4) Perma 11/2011;

B. Kepentingan Hukum Para Pemohon:

6. Bahwa Para Pemohon merupakan perseorangan WNI yang mana sesuai dengan konstitusi memiliki hak-hak asasi atau dasar yang wajib dilindungi oleh Negara, baik untuk bekerja atau berusaha, mempertahankan hidupnya dengan cara melakukan pekerjaan atau usaha, mengembangkan dirinya serta meningkatkan kualitas hidupnya serta mendapatkan perlindungan serta perlakuan yang sama di hadapan hukum serta berhak mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan, sebagaimana diakui dan dijamin di dalam Pasal 28A, Pasal 28C ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) serta Pasal 28H ayat (2) UUD 1945 (vide Bukti P-6), yang masing-masing berbunyi sebagai berikut:

Pasal 28A:

“Setiap orang berhak untuk hidup serta mempertahankan hidup dan



kehidupannya”;

Pasal 28C ayat (1):

“(1) Setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapatkan pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia”;

Pasal 28D ayat (1):

“(1) Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”;

Pasal 28D ayat (2):

“(2) Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”;

Pasal 28H ayat (2):

“(2) Setiap orang mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan”;

7. Bahwa hal yang sama terkait dengan hak-hak dasar dari Para Pemohon sebagaimana diuraikan di atas juga diatur serta diakui dan dijamin dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Bukti P-12), khususnya Pasal 9 ayat (1), Pasal 12, Pasal 13, Pasal 30, Pasal 38 ayat (1) dan ayat (2), yang masing-masing berbunyi sebagai berikut:

Pasal 9 ayat (1):

“(1) Setiap orang berhak untuk hidup, mempertahankan hidup dan meningkatkan taraf kehidupannya”;

Pasal 12:

“Setiap orang berhak atas perlindungan bagi pengembangan pribadinya, untuk memperoleh pendidikan, mencerdaskan dirinya, dan meningkatkan kualitas hidupnya agar menjadi manusia beriman, bertakwa, bertanggung jawab, berakhlak mulia, bahagia dan sejahtera sesuai dengan hak asasi manusia”;

Pasal 13:

“Setiap orang berhak untuk mengembangkan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya sesuai dengan martabat manusia demi kesejahteraan pribadinya,



bangsa dan umat manusia”;

Pasal 30:

“Setiap orang berhak atas rasa aman dan tenteram serta perlindungan terhadap ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu”;

Pasal 38 ayat (1):

“Setiap warga negara, sesuai dengan bakat, kecakapan, dan kemampuan, berhak atas pekerjaan yang layak”;

Pasal 38 ayat (2):

“Setiap orang berhak dengan bebas memilih pekerjaan yang disukainya dan berhak pula atas syarat-syarat ketenagakerjaan yang adil”;

8. Bahwa di samping itu, Para Pemohon adalah merupakan perseorangan WNI yang memiliki hak sebagai pengusaha mikro dan kecil untuk menumbuhkan, mengembangkan dan memperdayakan usahanya guna membangun perekonomian Indonesia yang berasaskan demokrasi ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4 dan Pasal 5 huruf c Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah (“Undang-Undang Nomor 20/2008”) (Bukti P-13), yang masing-masing isinya dapat dikutip secara lengkap sebagai berikut:

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 kebijakan publik yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan;
- c. Pengembangan usaha berbasis potensi daerah dan berorientasi pasar sesuai dengan 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:

“Tujuan pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah:

...

- c. meningkatkan peran Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dalam pembangunan daerah, penciptaan lapangan kerja, pemerataan pendapatan, pertumbuhan ekonomi, dan pengentasan rakyat dari kemiskinan”;

Bahwa adapun kriteria dari mikro dan kecil adalah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 20/2008, yakni:

Pasal 6:

“(1) Kriteria Usaha Mikro adalah sebagai berikut:

- a. Memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta Rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
b. Memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta Rupiah);

(2) Kriteria Usaha Kecil adalah sebagai berikut:

- a. memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp50.000.000,00 (lima puluh juta Rupiah) sampai dengan paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta Rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha”;

9. Bahwa beberapa ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 telah menghambat Para Pemohon sebagai pelaku usaha mikro dan kecil (*in casu* selaku pengemudi Angkutan Sewa Khusus), sehingga mengakibatkan Para Pemohon menjadi tidak diberdayakan oleh pemerintah dalam menumbuhkan, mengembangkan dan memperdayakan usahanya guna membangun perekonomian Indonesia yang berasaskan demokrasi ekonomi. Ketentuan-ketentuan Permenhub Nomor PM.26/2017 yang dimaksud antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Ketentuan Terkait Pembatasan Wilayah dan Jumlah Kendaraan
1. Pasal 20 Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:



- (1) Pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan;
 - (2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. Penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;
 - b. Perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;
 - c. Perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan
 - d. Tersedianya prasarana jalan yang memadai;
 - (3) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan oleh:
 - a. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau
 - b. Gubernur, untuk wilayah operasi angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
2. Pasal 21 Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:
- (1) Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. Perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu; dan
 - b. Adanya potensi bangkitan perjalanan;
 - (2) Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur sesuai dengan kewenangan menetapkan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu untuk jangka waktu 5 (lima) tahun;



- (3) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan;
 - (4) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diumumkan kepada masyarakat;
 - (5) Kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun;
- b. Tarif Angkutan Sewa Khusus
- Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:
- (2) Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
 - f. Penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri setelah dilakukan analisa;
- c. Ketentuan STNK Atas Nama Pemegang Izin:
1. Pasal 19 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:
 - (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - e. Dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji, dan kartu pengawasan;
 2. Pasal 27 huruf a Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

 - a. Wajib memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang



dibuktikan dengan STNK atas nama badan hukum;

3. Pasal 36 ayat (4) huruf c dan Pasal 37 ayat (4) huruf c Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mana masing-masing mengatur serta menyebutkan sebagai berikut:

- (4) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), antara lain:

- c. salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan;

4. Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

- (4) Sebelum masa peralihan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi atas nama badan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus dilampirkan dengan perjanjian yang memuat kesediaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi perorangan;

d. Ketentuan Terkait Penyedia Aplikasi:

1. Pasal 51 ayat (2) dan ayat (3) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

- (2) Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.

- (3) Larangan bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), meliputi kegiatan:

- a. Menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan;
 - b. Merekrut pengemudi;
 - c. Memberikan layanan akses aplikasi kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa angkutan; dan
 - d. Memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek;



e. Ketentuan Penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Untuk Keperluan Perizinan dan Pelaksanaan Uji Berkala;

1. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3 Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

(9) Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:

a. kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:

2. salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;

...

(10) Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:

a. Kendaraan baru, meliputi:

3. Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;

2. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3 Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

(9) Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:

a. Kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:

2. Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;

(10) Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), Pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:

a. Kendaraan baru, meliputi:



3. Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 3. Pasal 43 ayat (3) huruf (b) angka 1 sub huruf b Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:
 - (3) Penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan untuk kendaraan bermotor baru dan kendaraan bermotor bukan baru dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor berwarna dasar hitam tulisan putih sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b, dilaksanakan dengan tahapan:
 - b. Setelah mendapatkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
 1. kendaraan baru, meliputi:
 - b) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 4. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2 Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:
 - (10) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:
 - a. kendaraan baru, meliputi:
 2. salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 - ...
 - (11) Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan tidak dalam trayek dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
 - a. kendaraan baru, meliputi:
 2. salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
- f. Tarif Taksi:



Pasal 5 ayat (1) huruf e Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

(1) Pelayanan Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

e. tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;

g. Kewajiban Penggunaan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Sesuai Domisili:

Pasal 30 huruf b Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur sebagai berikut:

Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

b. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai domisili cabang tersebut;

10. Adapun tujuan dari kehadiran Para Pemohon selaku pengusaha mikro dan kecil adalah untuk:

a. Mewujudkan struktur perekonomian nasional yang seimbang, berkembang, dan berkeadilan;

b. Menumbuhkan dan mengembangkan kemampuan usaha mikro, kecil, dan menengah menjadi usaha yang tangguh dan mandiri; dan meningkatkan peran usaha mikro, kecil, dan menengah dalam pembangunan daerah, penciptaan lapangan kerja, pemerataan pendapatan, pertumbuhan ekonomi, dan pengentasan rakyat dari kemiskinan;

11. Bahwa untuk melindungi pengusaha mikro dan kecil, Pemerintah sudah seharusnya memperdayakan Para Pemohon sebagai pelaku ekonomi mikro dan kecil dengan prinsip-prinsip sebagaimana maksud dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 sebagaimana telah disebutkan di atas;

12. Bahwa menurut hukum, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah berkewajiban menumbuhkan Iklim Usaha untuk menetapkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan agar pengusaha mikro dan kecil dapat berkembang. Adapun perundang-undangan yang harus ditetapkan adalah sebagaimana maksud dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20/2008 seperti berikut:



Pasal 7:

“(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah menumbuhkan Iklim Usaha dengan menetapkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan yang meliputi aspek:

- a. Pendanaan;
- b. Sarana dan prasarana;
- c. Informasi usaha;
- d. Kemitraan;
- e. Perizinan usaha;
- f. Kesempatan berusaha;
- g. Promosi dagang; dan
- h. Dukungan kelembagaan”;

13. Bahwa diberlakukannya Objek Permohonan telah merugikan hak Para Pemohon, baik atas kesempatan untuk mendapatkan kesempatan sebagai pengusaha mikro atau kecil serta penghasilan yang layak sesuai dengan kemampuannya maupun atas kesempatan untuk menikmati pendapatannya dengan modal yang kecil sehingga dapat berusaha dengan fasilitas praktis, efektif dan efisien sehingga dapat menjual jasanya kepada masyarakat luas dengan harga yang terjangkau dan nyaman dan tepat waktu;

IV. Pokok Permohonan Keberatan Hak Uji Materii;

1. Bahwa Pasal 31 A ayat (3), huruf b, Undang-Undang Mahkamah Agung (vide Bukti P-11) menyebutkan sebagai berikut:

“Permohonan sekurang-kurangnya harus memuat:

...

b. Uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan dan menguraikan dengan jelas bahwa:

1. Materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang dianggap bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi; dan/atau
2. Pembentukan peraturan perundang-undangan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku; dan
3. Hal-hal yang diminta untuk diputus”;

2. Bahwa dalam perkara *a quo*, Para Pemohon mendalilkan bahwa beberapa muatan ayat, pasal dan bagian dalam Objek Permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi



(selanjutnya disebut “uji materiil”);

- A. Alasan-Alasan Permohonan Pengujian Uji Materiil Pada Permenhub Nomor PM.26/2017;

Ketentuan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b), Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 semuanya bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20/2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan bertentangan dengan prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;

3. Bahwa selain memperhatikan kepentingan Pemohon juga perlu memperhatikan dari sisi atau cara pandang konsumen, sehingga diperlukannya pengaturan terkait dengan Angkutan Sewa Khusus oleh Pemerintah adalah demi melindungi serta menjamin aspek kenyamanan dan keselamatan dari para konsumen pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus. Sehingga setiap ketentuan yang terdapat dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 haruslah tetap mengacu serta memiliki dasar pertimbangan filosofis yang dapat diterima oleh serta memenuhi rasa keadilan bagi seluruh lapisan masyarakat pada umumnya dan bagi Para Pemohon pada khususnya. Bilamana ketentuan yang terdapat dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 tidak dapat memperlihatkan bahwa ketentuan tersebut didasarkan pada pertimbangan demi keadilan bagi seluruh lapisan masyarakat ataupun justru dikeluarkan demi melindungi kepentingan bisnis usaha golongan tertentu saja, maka secara nyata-nyata ketentuan ataupun peraturan yang terdapat dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 tersebut secara *mutatis mutandis* menjadi tidak layak untuk diberlakukan;
4. Bahwa sebagaimana telah diuraikan di atas, terdapat beberapa ketentuan yang diatur dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 yang lebih condong memihak kepentingan golongan tertentu, yakni para pengusaha angkutan konvensional yang selama ini sudah cukup



nyaman dengan bisnis atau usaha yang dijalankannya serta telah menikmati keuntungan yang sangat besar dari usaha yang dijalankannya selama ini. Dengan demikian, ketentuan-ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 tersebut terkesan lebih mementingkan ataupun lebih mengedepankan tujuan untuk menyelamatkan bisnis atau usaha dari para pelaku usaha angkutan konvensional yang sudah ada selama ini, tanpa sedikitpun mempertimbangkan adanya faktor untuk membantu terciptanya serta meningkatkan perekonomian dari para pengemudi Angkutan Sewa Khusus selaku pengusaha ekonomi mikro dan kecil, yang seyogyanya menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku juga berhak untuk mendapatkan perlindungan serta bantuan dari Pemerintah agar usahanya dapat berkembang dengan baik serta pelaku usahanya mendapatkan penghasilan yang layak;

5. Bahwa pembatasan-pembatasan yang terdapat dalam beberapa ketentuan Permenhub Nomor PM.26/2017 justru menitikberatkan kepentingan dari pelaku usaha angkutan umum konvensional ketimbang demi melindungi kepentingan Para Pemohon selaku pengusaha ekonomi mikro dan kecil serta lebih cenderung demi mengamankan posisi serta pendapatan para pelaku usaha angkutan umum konvensional ketimbang demi meningkatkan taraf hidup serta penghasilan Para Pemohon selaku pengusaha ekonomi mikro dan kecil. Dengan kata lain, pengaturan yang dibuat dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 tidak lagi semata bertujuan untuk kepentingan masyarakat banyak seperti pengusaha ekonomi mikro dan kecil seperti Pemohon dan tidak melindungi ataupun menjamin kenyamanan serta keselamatan dari para konsumen pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus, namun lebih mementingkan kepentingan agar tetap terjaganya penghasilan ataupun pendapatan dari para pelaku usaha angkutan umum konvensional. Hal ini dapat dilihat dari ketentuan-ketentuan Permenhub Nomor PM.26/2017 sebagaimana diuraikan di bawah ini;
6. Ketentuan Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait Pembatasan Wilayah dan Jumlah Kendaraan, antara lain:
 1. Pasal 20, yang isinya menyatakan sebagai berikut:



- (1) Pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan.
 - (2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;
 - b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;
 - c. perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan
 - d. tersedianya prasarana jalan yang memadai;
 - (3) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan oleh:
 - a. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau
 - b. Gubernur, untuk wilayah operasi angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
2. Pasal 21, yang isinya menyebutkan sebagai berikut:
- (1) Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. Perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu; dan
 - b. Adanya potensi bangkitan perjalanan;
 - (2) Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur sesuai dengan kewenangan menetapkan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu untuk jangka waktu 5 (lima) tahun;
 - (3) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan;
 - (4) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3),



diumumkan kepada masyarakat;

- (5) Kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun;

Kedua ketentuan tersebut di atas akan membatasi hak masyarakat Indonesia pada umumnya serta Para Pemohon pada khususnya untuk menjadikan kegiatan Angkutan Sewa Khusus sebagai bagian dari mata pencahariannya, karena:

- a. Penetapan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus akan membuat terbatasnya akses konsumen terhadap Angkutan Sewa Khusus. Hal ini akan membuat ketersediaan penghasilan pengemudi Angkutan Sewa Khusus menjadi terbatas; dan
- b. Penetapan jumlah kendaraan akan membatasi ketersediaan tempat bagi masyarakat yang ingin berusaha sebagai pengemudi Angkutan Sewa mengingat ketidakjelasan mekanisme penentuannya;

Dengan kata lain, ketentuan-ketentuan di atas bertentangan dengan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 karena 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;

Di samping itu, ada beberapa fakta yang tidak dapat dibantah terkait dengan pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan ini, antara lain sebagai berikut:

- (i) Bahwa para pengemudi Angkutan Sewa Khusus tidak bebas sepenuhnya dalam menggunakan jalanan yang ada, khususnya di daerah atau wilayah DKI Jakarta, yang mana terdapat Peraturan Daerah yang memberlakukan kebijakan terkait dengan nomor kendaraan “ganjil dan genap” sebagai kendaraan yang diperbolehkan untuk melintasi wilayah tertentu di DKI Jakarta sesuai dengan tanggal pada hari itu. Para pengemudi Angkutan Sewa Khusus selaku pengusaha mikro dan kecil terikat dengan peraturan ini mengingat kendaraan yang dimilikinya hanyalah satu saja, yang nomor pelatnya bisa ganjil atau genap. Sehingga, akses yang dimilikinya atas jalanan pun juga tergantung pada nomor pelat kendaraan yang dimilikinya, artinya tidak seluruh hari dan jam



dapat dinikmati oleh para Pengemudi Angkutan Sewa Khusus. Sedangkan pengaturan atau pembatasan mengenai “ganjil dan genap” ini sama sekali tidak berlaku untuk angkutan umum konvensional. Oleh karenanya, ditinjau dari sisi ini, para pelaku usaha angkutan umum konvensional sudah memperoleh fasilitas yang lebih baik yang dampaknya menambah pendapatannya dibandingkan para pelaku usaha Angkutan Sewa Khusus;

(ii) Bahwa pada faktanya para pengemudi Angkutan Sewa Khusus tidak hanya mendaftarkan dirinya pada 1 (satu) perusahaan penyedia aplikasi saja. Sebagai catatan, saat ini terdapat beberapa perusahaan penyedia aplikasi, seperti Grab, Uber dan Go-Car. Sebagian besar dari para pelaku usaha Angkutan Sewa Khusus mendaftarkan dirinya pada ketiga perusahaan tersebut dan hampir dapat dipastikan akan mendaftarkan dirinya juga ke perusahaan penyedia aplikasi lainnya yang mungkin akan ada di kemudian hari. Dasar pertimbangan dari Pemerintah (dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia) untuk membatasi jumlah kendaraan dalam hal ini juga masih sangat tidak jelas dasar pertimbangannya. Sebagai contoh, bilamana untuk masing-masing perusahaan penyedia aplikasi terdapat 1.000 (seribu) pengemudi yang terdaftar, hal tersebut sama sekali tidak serta-merta dapat diartikan bahwa saat ini terdapat 3.000 (tiga ribu) pelaku usaha atau pengemudi Angkutan Sewa Khusus, mengingat, sebagaimana yang disampaikan sebelumnya, seorang pelaku usaha atau pengemudi Angkutan Sewa Khusus bisa saja mendaftarkan kendaraannya kepada ketiga perusahaan penyedia aplikasi. Untuk itu, sebelum mengeluarkan peraturan terkait dengan pembatasan jumlah kendaraan serta wilayah bagi Angkutan Sewa Khusus, seyogyanya mutlak terlebih dahulu dibutuhkan pendataan serta survey yang memadai terkait dengan berapa jumlah sebenarnya kendaraan yang dipergunakan sebagai Angkutan Sewa Khusus di setiap wilayah, dan lain sebagainya;

(iii) Bahwa adalah fakta yang tidak terbantahkan juga kalau tidak semua kendaraan yang terdaftar sebagai Angkutan Sewa Khusus di masing-masing perusahaan penyedia aplikasi akan beroperasi setiap hari ataupun setiap saat. Sebagai catatan, banyak dari para pelaku usaha Angkutan Sewa Khusus yang menjadikan



kendaraannya sebagai mata pencaharian hanya di sela-sela waktunya yang senggang saja. Sebagai contoh, seorang pengemudi yang merupakan ibu rumah tangga, hanya akan menjadikan kendaraannya sebagai Angkutan Sewa Khusus setelah dirinya mengantarkan anak-anaknya sekolah sampai dengan menjemput anak-anaknya dari sekolah. Setelah itu, sang ibu tersebut kembali lagi mengurus anak-anaknya dan rumah tangganya sebagai ibu rumah tangga, namun dalam waktu senggangnya tersebut dirinya bisa mendapatkan penghasilan tambahan yang dapat dipergunakan untuk membantu kehidupan keluarganya. Contoh lainnya adalah seorang mahasiswa yang kuliah di Bandung dan memanfaatkan kendaraan miliknya disela-sela waktu luangnya untuk menjadi pengemudi Angkutan Sewa Khusus;

Dengan demikian, tanpa adanya dasar pertimbangan dari Pemerintah terkait dengan dampak dari pembatasan jumlah dan wilayah pemberlakuan Angkutan Sewa Khusus, yang mana mutlak harus didasarkan pada hasil penelitian terhadap hal-hal sebagaimana diuraikan di atas, maka jelas ketentuan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam Pasal 20 dan Pasal 21 ini sama sekali tidak mempertimbangkan fakta-fakta yang sesungguhnya terjadi di masyarakat;

7. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait Tarif Angkutan Sewa, antara lain:

Pasal 19 ayat (2), yang isinya mengatur sebagai berikut:

(2) Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

- f. Penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri setelah dilakukan analisa;

Ketentuan tarif Angkutan Sewa Khusus dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 ini bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("Undang-Undang Nomor 22/2009") (Bukti P-14), yang isinya secara lengkap dapat dikutip sebagai berikut:

"Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan



tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum”;

Dari ketentuan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22/2009 tersebut jelas dapat dilihat bahwa pengaturan terkait dengan tarif angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu (dalam hal ini termasuk Angkutan Sewa Khusus) diatur serta ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. Dengan demikian, adanya ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengatur serta menetapkan adanya penentuan agar tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus, jelas bertentangan serta tidak mengindahkan ataupun tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh peraturan perundang-undangan yang kedudukannya lebih tinggi, yakni dalam hal ini Undang-Undang Nomor 22/2009 Pasal Ayat (2) yang intinya berbunyi, “tarif angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Perusahaan Angkutan Umum”;

Selain itu, penentuan tarif justru akan menghalangi kreativitas dari pelaku usaha untuk memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat. Secara konkretnya dalam memberikan kepastian harga bagi konsumen, karena konsumen dapat mengetahui harga yang perlu dibayarkan sejak awal dipesannya kendaraan, melalui mekanisme pasar (*supply and demand*). Pemberlakuan batas bawah jelas akan membatasi inovasi. Kalau ternyata tarif Angkutan Sewa Khusus bisa lebih murah dari tarif angkutan umum konvensional, justru seharusnya yang perlu diubah ataupun melakukan penyesuaian struktur biaya atau tarif adalah pelaku jasa industri transportasi konvensional tersebut dan bukan justru sebaliknya, tarif Angkutan Sewa Khusus yang murah harus dibuat menjadi mahal agar bisa bersaing dengan tarif Angkutan Sewa Khusus. Lantas yang menjadi pertanyaan, kepentingan siapakah yang ingin dilindungi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Termohon) dengan dibuatnya ketentuan terkait dengan tarif



dalam Pasal 19 ayat (2) Permenhub Nomor PM.26/2017 ini? Tidakkah cukup jelas terlihat bahwa ketentuan ini secara sengaja dibuat demi melindungi kepentingan para pelaku usaha angkutan konvensional semata tanpa mempedulikan kepentingan para konsumen serta adanya fakta bahwa ketentuan ini sebenarnya justru telah bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi?

Dengan merujuk serta mengacu pada ketentuan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22/2009, maka ketentuan Pasal 19 ayat (2) Permenhub Nomor PM.26/2017 seharusnya atau sepatutnyalah diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

(2) Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

f. Pembayaran tarif sesuai dengan perjanjian sejak awal antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan;

8. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait dengan pendaftaran Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, antara lain:

1. Pasal 19 ayat (3) huruf e, yang isinya berbunyi sebagai berikut:

(3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

e. dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji, dan kartu pengawasan;

2. Pasal 27 huruf a, yang isinya berbunyi sebagai berikut:

Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a. Wajib memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang dibuktikan dengan STNK atas nama badan hukum;

3. Pasal 36 ayat (4) huruf c dan Pasal 37 ayat (4) huruf c, yang isinya berbunyi sebagai berikut:

(4) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), antara lain:

c. Salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan;

4. Pasal 66 ayat (4), yang isinya berbunyi sebagai berikut:



- (4) Sebelum masa peralihan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi atas nama badan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus dilampirkan dengan perjanjian yang memuat kesediaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi perorangan;

Ketentuan-ketentuan tersebut di atas bertentangan dengan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 karena:

- a. Ketentuan di atas, khususnya terkait dengan adanya keharusan agar kendaraan yang dipergunakan sebagai Angkutan Sewa Khusus harus terdaftar atas nama perusahaan atau badan hukum dan tidak diperbolehkan atas nama pribadi, jelas dan nyata-nyata tidak ada hubungan ataupun kaitannya dengan aspek kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa, dan oleh karenanya tidak ada dasar dan pertimbangan yang dapat diterima oleh akal sehat mengapa hal tersebut perlu diatur oleh Termohon dalam Permenhub Nomor PM.26/2017;
- b. Tidak terdapat satupun ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku yang mengatur adanya keharusan bahwa setiap kendaraan yang akan dipergunakan untuk berusaha, khususnya dalam hal ini bagi pengusaha kelas ekonomi mikro dan kecil, harus terdaftar atas nama badan hukum, sehingga tidak ada pula dasar ataupun alasan untuk diterapkannya sanksi atas ketidak-patuhannya;
- c. Aspek keselamatan dapat dicapai dengan dibuatnya pencatatan khusus oleh pejabat penerbit Surat Tanda Nomor Kendaraan tanpa perlu melakukan balik nama. Hal ini pun sebetulnya sudah diakomodir dengan adanya catatan yang dimiliki Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (*in casu* Termohon) terkait data kendaraan yang sudah diuji, pemberian stiker khusus, pemberian tanda khusus;
- d. Bahwa bilamana dasar pertimbangan bagi Termohon untuk mengatur adanya keharusan bagi kendaraan harus terdaftar atas nama perusahaan adalah demi menjamin keselamatan bagi pengguna jasa, adalah hal yang tidak dapat diterima oleh akal sehat bahwa keselamatan penumpang atau pengguna jasa akan serta-merta dapat dijamin semata hanya dengan terdaftarnya



kendaraan atas nama perusahaan. Dengan kata lain, tidak ada jaminan bagi kendaraan angkutan konvensional yang terdaftar atas nama perusahaan akan lebih menjamin keselamatan penumpang atau pengguna jasanya dibandingkan dengan keselamatan para pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus. Sekedar catatan tambahan, justru bagi pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus, kesempatan untuk melakukan komplain atau keluhan dapat langsung segera dilakukan mengingat nomor telepon pengemudi tercatat dan diberitahukan kepada pengguna jasa dan komplain dengan detail waktu dan lokasi kejadian bisa langsung dilakukan dengan menginputnya pada aplikasi yang ada, dan segera dapat ditindaklanjuti oleh perusahaan penyedia/penyelenggara aplikasi, dan si pengemudi akan langsung mendapatkan sanksi dari pihak perusahaan penyelenggara/penyedia jasa aplikasi. Hal ini berbeda dengan para penyedia jasa angkutan umum konvensional, dimana komplain atas ketidak-becusan si pengemudi tidak bisa serta-merta dilakukan dan tidak jelas pula tindak lanjutnya;

- e. Kendaraan milik para pengemudi Angkutan Sewa Khusus yang saat ini masih dalam skema pembiayaan (*leasing*) tentunya tidak dapat dibalik nama karena masih dalam penjaminan oleh pemberi pinjaman. Dengan diberlakukannya ketentuan ini, maka akan membatasi kesempatan para pengemudi Angkutan Sewa Khusus untuk memiliki kendaraan serta menjalankan usahanya dengan cara mendapatkan kendaraan melalui skema pembiayaan (*leasing*). Dengan kata lain, Termohon dengan demikian mengharuskan agar para pengemudi Angkutan Sewa Khusus harus terlebih dahulu memiliki kendaraan dengan cara pembelian secara kontan baru boleh memiliki kesempatan untuk berusaha dengan cara yang disediakan oleh perusahaan penyedia aplikasi. Padahal, justru yang selama ini diharapkan oleh para pengemudi adalah dengan cara menjalankan usaha ini, maka kendaraan yang dipergunakannya untuk usaha tersebut akan dapat menjadi miliknya sendiri dengan cara membayar serta melunasi cicilan pembayarannya kepada perusahaan pembiayaan (*leasing*) dari hasil usaha yang dijalankannya;
- f. Ketentuan peralihan untuk kewajiban pendaftaran Surat Tanda



Nomor Kendaraan (Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017) tidak berdasarkan prinsip akuntansi yang memadai, sehingga akan menimbulkan masalah pajak bagi pelaku usaha di kemudian hari;

- g. biaya yang timbul dari proses balik nama tidaklah sedikit dan cenderung membuat pemilik kendaraan tidak patuh (karena pemilik kendaraan diharuskan mengalihkan asetnya untuk kemudian agar dapat memperoleh kembali asetnya tersebut harus melakukan proses balik nama lagi); dan
- h. Dengan adanya keharusan sebagaimana diatur dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 yang memberikan kesempatan agar aset milik pribadi diakui atau dibuat seolah-olah menjadi milik atau terdaftar atas nama badan hukum, maka terdapat potensi yang sangat besar bagi pihak-pihak tertentu untuk memanfaatkan peraturan atau ketentuan ini guna melakukan penyamaran atas harta kekayaannya (oleh orang-perorangan) sehingga dapat memfasilitasi terjadinya tindak pidana pencucian uang (TPPU);
- i. Di samping itu, dengan memanfaatkan ketentuan ini, pembebanan pajak progresif pun dapat dihindari dengan adanya konsep semacam ini. Hal ini jelas bertentangan dengan semangat pemerintah untuk menggiatkan kegiatan perpajakan yang perlu didukung dengan prinsip keterbukaan;

Hal-hal tersebut di atas akan menghambat masyarakat yang ingin berpartisipasi dalam usaha Angkutan Sewa Khusus. Sehingga, ketentuan ini akan menghambat pengembangan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah dengan alasan-alasan hukum sebagaimana telah dijelaskan di atas;

Bahwa dengan demikian, ketentuan sehubungan dengan adanya kewajiban balik nama bagi kendaraan menjadi atas nama perusahaan, walaupun diberikan kesempatan untuk dilakukannya suatu “perjanjian pura-pura”, yakni seolah-olah pemilik kendaraan tersebut adalah perusahaan padahal sesungguhnya dimiliki oleh pribadi atau orang perorangan sebagaimana diatur dalam Pasal 19 ayat (3) huruf e, Pasal 27 huruf a, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017, yang notabene



dijadikan sebagai salah satu syarat guna mendapatkan izin serta mengikuti uji berkala dan mengoperasikan kendaraannya sebagai Angkutan Sewa Khusus, jelas tidak tepat serta tidak dilandasi pertimbangan hukum yang memadai sebagaimana dipersyaratkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sehingga sudah sepatutnya ketentuan terkait dengan balik nama menjadi atas nama perusahaan dalam pasal-pasal dimaksud diubah sedemikian rupa, sehingga kendaraan atas nama individu dapat tetap memperoleh izin, mengikuti uji berkala serta mengoperasikan kendaraannya sebagai kendaraan Angkutan Sewa Khusus;

9. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait penyedia aplikasi yang berkaitan dengan Para Pemohon, yakni:

Pasal 51 ayat (3), yang isinya mengatur sebagai berikut:

- (3) Larangan bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), meliputi kegiatan:
- Menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan;
 - Merekrut pengemudi;
 - Memberikan layanan akses aplikasi kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa angkutan; dan
 - Memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek;

Bahwa ketentuan tersebut juga membatasi kesempatan bagi para pengemudi perorangan yang menggunakan kendaraan atas nama pribadi untuk mendapatkan layanan akses aplikasi. Ditilik serta ditinjau dari sisi atau aspek kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa, Para Pemohon juga tidak dapat menemukan serta melihat adanya dasar pertimbangan yang relevan serta memenuhi rasa keadilan mengapa Termohon hanya memberikan kesempatan atau memberikan izin kepada kendaraan atas nama perusahaan saja dan melarang kendaraan atas nama pribadi guna mendapatkan layanan akses aplikasi dari penyelenggara angkutan umum. Kepentingan siapakah yang sebenarnya hendak dilindungi oleh Termohon dengan membuat serta mengeluarkan ketentuan ini?

Berdasarkan fakta-fakta di atas, maka seyogyanya ketentuan Pasal 51 ayat (2) dan ayat (3) Permenhub Nomor PM.26/2017 dapat diubah



atau direvisi menjadi sebagai berikut:

- (2) Perusahaan angkutan umum dapat berkolaborasi dengan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi untuk memfasilitasi pemberian pelayanan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1);
- (3) Kolaborasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), meliputi kegiatan:
 - a. menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan; dan merekrut pengemudi untuk bergabung dengan perusahaan angkutan dan pengguna aplikasi berbasis teknologi informasi;
10. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait dengan Penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Untuk Keperluan Perizinan dan Pelaksanaan Uji Berkala, antara lain:
 1. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, yang isinya mengatur sebagai berikut:
 - (9) Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:
 - a. kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:
 2. salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 - ...;
 - (10) Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
 - a. Kendaraan baru, meliputi:
 - 3) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 2. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, yang isinya mengatur sebagai berikut:
 - (9) Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:
 - a. Kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:



- 2) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
- (10) Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
 - a. Kendaraan baru, meliputi:
 - 3) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
3. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, yang isinya mengatur sebagai berikut:
 - (3) Penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan untuk kendaraan bermotor baru dan kendaraan bermotor bukan baru dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor berwarna dasar hitam tulisan putih sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b, dilaksanakan dengan tahapan:
 - b. Setelah mendapatkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:
 1. Kendaraan baru, meliputi:
 - a) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 4. Pasal 44 ayat (10) huruf angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, yang isinya mengatur sebagai berikut:
 - (10) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:
 - a. Kendaraan baru, meliputi:
 2. Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;
 - (11) Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan tidak dalam trayek dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:



a. Kendaraan baru, meliputi:

2. Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;

Pada prakteknya penyediaan SRUT oleh pemilik kendaraan merupakan suatu masalah besar ketika para pemilik kendaraan berusaha mendapatkan SRUT dari masing-masing ATPM, yang pada umumnya tidak menerbitkan SRUT bagi para pembeli individu. Padahal informasi yang terdapat di dalam SRUT merupakan informasi yang digunakan dalam penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. Dengan kata lain, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sendiri sudah cukup menjadi dokumen terkait dengan keabsahan kendaraan yang dipergunakan sebagai Angkutan Sewa Khusus, sehingga persyaratan atas keharusan adanya SRUT ini sudah barang tentu menimbulkan pemborosan biaya dan dipandang sia-sia;

Bahwa bilamana kewajiban terkait dengan SRUT ini tetap diberlakukan, maka Para Pemohon serta para pengemudi lainnya menjadi memiliki beban atau biaya tambahan lainnya, yang pada dasarnya sebenarnya tidak perlu dikeluarkan serta tidak dapat pula dipahami tujuannya untuk apa. Di samping itu, belum tentu juga perusahaan ATPM bersedia untuk mengeluarkan SRUT ini kepada para pemilik kendaraan atas nama pribadi atau orang perorangan, dan tidak ada juga sanksi yang dikenakan terhadap perusahaan ATPM bilamana tidak mengabulkan permintaan dari para pemilik kendaraan atas nama pribadi atau orang perorangan untuk mendapatkan SRUT yang dipersyaratkan oleh Termohon dalam Permenhub Nomor PM.26/2017. Di sisi lain, tidak dapat juga dipahami apa kaitannya ketentuan ini dengan aspek kenyamanan dan keselamatan dari para pengguna jasa (konsumen) yang menggunakan pelayanan Angkutan Sewa Khusus, termasuk namun tidak terbatas dari Para Pemohon selaku pengemudi Angkutan Sewa Khusus;

Berdasarkan dasar serta pertimbangan di atas, maka sudah sepatutnyalah ketentuan terkait dengan referensi penggunaan SRUT sebagaimana dimaksud serta diatur dalam Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 32, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2 Permenhub Nomor PM.26/2017 dihapus serta dinyatakan



tidak berlaku;

11. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait dengan tarif argometer, yakni:

Pasal 5 ayat (1) huruf e, yang isinya mengatur sebagai berikut:

(1) Pelayanan Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

e. Tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;

Bagian kalimat yang digarisbawahi memberikan ketidakpastian dalam interpretasi bahwa taksi, yang tarifnya berdasarkan argometer, dapat menggunakan tarif lainnya. Hal ini tentunya bertentangan dengan ketentuan tarif taksi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan ("PP 74/2014") (Bukti P-15). Selain itu, hal ini berdampak juga terhadap asas kesetaraan bagi pelaku usaha industri angkutan umum, dimana untuk pelayanan angkutan taksi konvensional diberikan kesempatan atau 2 (dua) cara untuk menerapkan tarif berdasarkan argometer ataupun sesuai tarif yang tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi, sedangkan untuk tarif Angkutan Sewa Khusus kesempatan yang diberikan hanya dibatasi dengan 1 (satu) cara saja;

Berdasarkan hal tersebut, maka sudah sepatutnya ketentuan Pasal 5 ayat (1) huruf e Permenhub Nomor PM.26/2017 tersebut diubah atau direvisi sehingga bunyinya menjadi sebagai berikut:

(1) Pelayanan Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:

e. tarif angkutan berdasarkan argometer;

12. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait dengan adanya pembatasan bagi tanda nomor kendaraan sesuai domisili cabang perusahaan angkutan, yakni:

Pasal 30 huruf b, yang isinya mengatur sebagai berikut:

Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

b. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai domisili cabang tersebut;

Ketentuan di atas membatasi pemilik kendaraan Angkutan Sewa Khusus untuk berusaha, sebagaimana yang telah dicontohkan di atas



yakni berupa pengemudi yang menjalani kuliah di luar kota asalnya demi untuk memenuhi kebutuhannya guna membayar uang kuliahnya serta membiayai pengeluarannya selama menjalani kuliah;

Di samping itu, adanya ketentuan ini secara tidak langsung dapat: (a) menghambat pengurangan angka pengangguran, (b) menghambat penyelesaian masalah kemacetan karena ada *excess capacity* yang tidak termanfaatkan, dan (c) hal ini memberikan ketidakjelasan untuk daerah lintas provinsi (misalnya Jogja dan Jawa Tengah). Di sisi lain, hal ini juga tidak sesuai dengan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 (vide Bukti P-13) karena 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;

Berdasarkan hal tersebut, maka sudah sepatutnya ketentuan Pasal 30 huruf b Permenhub Nomor PM.26/2017 tersebut diubah atau direvisi sehingga bunyinya cukup hanya mengatur sebagai berikut:

Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

b. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku;

13. Adapun alasan uji materiil yang diajukan Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* adalah sebagai berikut:

Keberadaan Angkutan Sewa Khusus akan berdampak bagi:

Pengemudi Angkutan Sewa Khusus:

Era digital membuka jalan bagi masyarakat untuk mendapatkan cara baru dalam memperoleh pekerjaan yang tersedia bagi semua lapisan masyarakat. Perseorangan yang memiliki kendaraan pribadi dapat menggunakan kendaraannya sebagai taksi untuk menghasilkan uang. Pajak dan asuransi kendaraan di bayar sendiri oleh pemilik kendaraan; Berdasarkan wawancara dengan beberapa pengemudi Angkutan Sewa Khusus (disebut Pengusaha Mikro & Kecil), penghasilan pengemudi Angkutan Sewa Khusus dengan masa kerja 5 (lima) sampai 6 (enam) hari per minggu dapat menghasilkan kurang lebih 4 (empat) sampai 7 (tujuh) juta rupiah per bulan. Nilai ini cukup besar. Selain dari besarnya pendapatan Angkutan Sewa Khusus yang cukup menarik, sebenarnya jasa pengemudi Angkutan Sewa Khusus 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 sedang tinggi dan *surge price* diterapkan (dimana tarif bisa naik 2 kali lipat). Misalnya saat pagi hari, waktu sibuk siang hari ataupun tengah malam.

Pemerintah:

Selama ini industri taksi di Indonesia diatur oleh Pemerintah melalui regulasi jasa transportasi dan supervisi dari Pemerintah Daerah. Hal ini diperlukan untuk menjaga standar layanan dan keamanan transportasi. Dengan adanya Angkutan Sewa Khusus, Pemerintah perlu memikirkan kembali cara agar industri taksi tetap dapat berkembang dengan semangat berkompetisi sehat dan setara (*level playing field*);

Kehadiran Pemerintah sangat penting untuk menjaga iklim usaha sehingga dapat dihindari munculnya monopoli baru dengan adanya perusahaan yang bersaing dengan kekuatan modal yang dominan. Misalnya Angkutan Sewa Khusus secara umum adalah menumbuhkan minat wiraswasta bagi pengusaha pemula dalam kelas mikro dan kecil dengan fasilitas efektif dan efisien dan modal yang sangat terjangkau atau biaya produksi yang rendah, sehingga dapat memberikan harga jual jasa kepada masyarakat pengguna jauh lebih rendah dari kewajaran harga yang dijual oleh taksi konvensional;

Keberadaan Angkutan Sewa Khusus, sudah seharusnya diatur Pemerintah (*in casu* Menteri Perhubungan) untuk dapat mengakomodir perkembangan teknologi dan memperjelas peraturan penyelenggaraan angkutan umum di masa kini yang membuat masyarakat banyak menjadi pengusaha yang notabene tujuannya untuk membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan menganut prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah. Sehingga, Pemerintah keliru dalam membuat atau mengeluarkan Permenhub Nomor PM.26/2017 yang secara nyata menghambat perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan menganut prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah;

Adapun isi pasal yang menghambat tersebut terdapat dalam Pasal 5



ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (1) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang isi lengkapnya masing-masing adalah sebagaimana telah dikutip di atas;

14. Bahwa bila Pemerintah meniadakan Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 khususnya Pasal 19 ayat (2) huruf a dan huruf f serta Pasal 19 ayat (3) huruf c, huruf d, dan huruf e, maka hal tersebut akan berdampak positif bagi kehidupan masyarakat luas terutama bagi pengusaha mikro dan kecil dan akan membuka lapangan kerja dalam sektor informal serta mengurangi pengangguran seperti penjelasan seperti berikut di bawah ini:

Dampak Positif Angkutan Sewa Khusus & Ojek Online Terhadap Pengangguran dan Kemiskinan;

Dampak positif Angkutan Sewa Khusus dan ojek online telah membuka lapangan kerja dari sektor informal, dinilai mampu menurunkan angka kemiskinan di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan data yang dimiliki Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, angka kemiskinan di DKI Jakarta menurun sekitar 0,16% (nol koma enam belas persen). Perbandingannya adalah pada September 2014 angkanya mencapai 412.790 (empat ratus dua belas ribu tujuh ratus sembilan puluh orang), namun pada Maret 2015 kemiskinan turun menjadi 398.920 (tiga ratus sembilan puluh delapan ribu sembilan ratus dua puluh) orang;

Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) DKI, Nyoto Widodo mengatakan, walau persentasenya masih terbilang sedikit, namun saat ini angka kemiskinan di Provinsi DKI cenderung menurun. Ada beberapa faktor yang memicu terjadinya penurunan ini, antara lain adalah terbukanya lapangan kerja secara luas dari sektor informal seperti bertumbuhnya ojek sepeda motor berbasis aplikasi online, kemudian banyaknya penjualan kuliner di berbagai lapisan masyarakat dan sebagainya; Penurunan angka kemiskinan ini lebih karena terbukanya lapangan kerja. Dengan adanya kemajuan globalisasi dan digitalisasi khususnya



seperti yang diadopsi oleh Angkutan Sewa Khusus juga akan membuka lapangan kerja pada sektor formal seperti menciptakan pengusaha mikro dan kecil dan sebagai akibatnya angka kemiskinan akan menurun lebih tajam;

Sementara Wakil Gubernur DKI Jakarta Djarot Saiful Hidayat mengaku senang mengetahui angka kemiskinan di Jakarta pada tahun ini mengalami penurunan sebesar 0,16% (nol koma enam belas persen) dibandingkan tahun lalu. Menurut Wakil Gubernur DKI Jakarta, salah satu faktor yang menyebabkan turunnya angka kemiskinan di Jakarta yaitu semakin banyaknya warga yang berprofesi sebagai pengemudi Angkutan Sewa Khusus dan tukang ojek berbasis aplikasi ponsel pintar (smartphone);

Bahwa berdasarkan alasan di atas telah terbukti bahwa Permenhub Nomor PM.26/2017 khususnya Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (1) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4), telah melanggar hak hukum dari Para Pemohon karena bertentangan dengan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 mengingat dampak dari ketentuan Pasal 19 ayat (2) huruf a dan huruf f serta Pasal 19 ayat (3) huruf c, huruf d, dan huruf e 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 yang berbunyi berikut;

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 kebijakan publik yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan;
- c. Pengembangan usaha berbasis potensi daerah dan berorientasi pasar sesuai dengan kompetensi Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- d. Peningkatan daya saing Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; dan
- e. Penyelenggaraan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian secara terpadu”;

Ketentuan Pasal 51 ayat (3) Permenhub Nomor PM.26/2017 bertentangan dengan Pasal 7 ayat (1) huruf b, huruf d, huruf e, dan huruf f serta Pasal 9 huruf a dan huruf b, Pasal 11, Pasal 12 dan Pasal 25 Undang-Undang Nomor 20/2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan iklim usaha dalam rangka membangun kemitraan, kesempatan berusaha perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah karena membutuhkan syarat-syarat perizinan yang sifatnya konvensional, ruwet dan membutuhkan biaya tinggi;

15. Adapun bunyi Pasal 7 ayat (1) huruf b, d, e dan f Undang-Undang Nomor 20/2008 adalah sebagai berikut:

“(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah menumbuhkan Iklim Usaha dengan menetapkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan yang meliputi aspek:

...;

- b. sarana dan prasarana;
- d. kemitraan;
- e. perizinan usaha;
- f. kesempatan berusaha”;

Dimana ketentuan Pasal 9 huruf a dan b Undang-Undang Nomor 20/2008 berbunyi sebagai berikut:

“Aspek sarana dan prasarana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b ditujukan untuk:

- a. Mengadakan prasarana umum yang dapat mendorong dan mengembangkan pertumbuhan Usaha Mikro dan Kecil; dan
- b. Memberikan keringanan tarif prasarana tertentu bagi Usaha



Mikro dan Kecil”;

Selanjutnya, ketentuan Pasal 11 Undang-Undang Nomor 20/2008 berbunyi sebagai berikut:

“Aspek kemitraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) huruf d ditujukan untuk:

- a. Mewujudkan kemitraan antar-Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- b. Mewujudkan kemitraan antara Usaha Mikro, Kecil, Menengah, dan Usaha Besar;
- c. Mendorong terjadinya hubungan yang saling menguntungkan dalam pelaksanaan transaksi usaha antar-Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- d. Mendorong terjadinya hubungan yang saling menguntungkan dalam pelaksanaan transaksi usaha antara Usaha Mikro, Kecil, Menengah, dan Usaha Besar;
- e. Mengembangkan kerjasama untuk meningkatkan posisi tawar Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- f. Mendorong terbentuknya struktur pasar yang menjamin tumbuhnya persaingan usaha yang sehat dan melindungi konsumen; dan
- g. Mencegah terjadinya penguasaan pasar dan pemusatan usaha oleh orang perorangan atau kelompok tertentu yang merugikan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;

Serta ketentuan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 20/2008 berbunyi sebagai berikut:

“(1) Aspek perizinan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf e ditujukan untuk:

- a. Menyederhanakan tata cara dan jenis perizinan usaha dengan sistem pelayanan terpadu satu pintu; dan
- b. Membebaskan biaya perizinan bagi Usaha Mikro dan memberikan keringanan biaya perizinan bagi Usaha Kecil;

Dan terakhir ketentuan Pasal 25 Undang-Undang Nomor 20/2008 berbunyi sebagai berikut:

“(1) Pemerintah, Pemerintah Daerah, Dunia Usaha, dan masyarakat memfasilitasi, mendukung, dan menstimulasi kegiatan kemitraan, yang saling membutuhkan, mempercayai, memperkuat, dan menguntungkan;

(2) Kemitraan antar-Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan



Kemitraan antara Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan Usaha Besar mencakup proses alih keterampilan di bidang produksi dan pengolahan, pemasaran, permodalan, sumberdaya manusia, dan teknologi;

- (3) Menteri dan Menteri Teknis mengatur pemberian insentif kepada Usaha Besar yang melakukan kemitraan dengan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah melalui inovasi dan pengembangan produk berorientasi ekspor, penyerapan tenaga kerja, penggunaan teknologi tepat guna dan ramah lingkungan, serta menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan”;

16. Adapun alasan uji materiil yang diajukan Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* karena Para Pemohon merupakan pelaku bisnis skala mikro dan kecil bidang industri Angkutan Sewa Khusus memberikan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah, tepat waktu atau dengan kata lain memberikan dampak ekonomi yang lebih baik bagi masyarakat luas dengan penjelasan sebagai berikut:

- a. Angkutan Sewa Khusus yang menerapkan teknologi internet mengubah perilaku dan model bisnis pada berbagai bidang. Perusahaan penyedia aplikasi pemesanan tersebut berhasil memenangkan hati konsumen dengan memberikan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah;
- b. Model bisnis berbasis aplikasi ini disebut *ride sharing*. *Ride sharing* ini adalah bagian dari tren *sharing economy* yang memungkinkan masyarakat memperoleh layanan berkualitas dengan harga lebih murah;
- c. Angkutan Sewa Khusus mempunyai fitur layanan memungkinkan kedua pihak, pengemudi taksi dan penumpangnya memberikan evaluasi langsung dengan sistem seperti *uber rating* sistem. Sistem ini mengisi celah dalam kesenjangan informasi antara pengemudi taksi dan penumpangnya seperti yang selama ini terjadi pada taksi konvensional. Yaitu konsumen dapat memberikan penilaian dan dapat mengakses informasi atas integritas dan kualitas layanan taksi;
- d. Selama ini Perusahaan taksi konvensional memperoleh keuntungan di atas normal karena pasarnya berbentuk monopoli



dan harga layanan ditetapkan di atas biaya operasional. Hal ini dapat dilihat ketika tarif taksi selama ini dibahas dan ditetapkan oleh Organda bersama Dinas Perhubungan provinsi setempat. Untuk DKI Jakarta tarif buka pintu taksi Rp7.000,- dan tarif setiap satu kilometer Rp4.000,00. Sedangkan industri yang disebut kompetitif biasanya perusahaan hanya mendapatkan keuntungan normal (*normal profit*), yaitu ketika semua faktor produksi sudah dihitung perusahaan memperoleh imbal jasanya sesuai nilai keuntungan pasar. Kehadiran Angkutan Sewa Khusus sedikit banyak mengubah bentuk pasar dari monopoli ke bentuk persaingan pasar yang kompetitif. Perusahaan teknologi Angkutan Sewa Khusus berhasil mengubah pasar tersebut dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan Masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep *sharing economy* yang saling menguntungkan;

- e. Angkutan Sewa Khusus berhasil menggunakan teknologi informasi dan kemampuan analitis, seperti perusahaan taksi Uber dan taksi Grab mampu mengolah data dalam jumlah besar secara real time, akurat dari berbagai sumber data seperti *life feed* satelit lalu lintas dan *waze* (kerjasama dengan *google*) dan data demografi lainnya. Dengan analisa big data ini perilaku dan prediksi kebutuhan konsumen di waktu dan lokasi tertentu dapat dipetakan (*mapping*). Hasil analisa konsumen ini kemudian di sesuaikan dengan *supply* kendaraan yang tersedia di lokasi terdekat. Sehingga perusahaan penyedia aplikasi dan pengusaha Angkutan Sewa Khusus mampu memobilisasi pengemudi yang memiliki waktu luang dan kendaraannya sedang tidak dipakai untuk memenuhi permintaan konsumen tersebut (*idle producer* atau *underutilized capacity*). Yang dimaksud dengan *idle producer* dan *underutilized capacity* ini merujuk pada orang-orang yang sedang ada waktu luang di luar jam kerja, menganggur sementara dan ingin memperoleh pekerjaan sampingan (*part timer*) untuk menambah penghasilan. Teknologi informasi yang menggerakkan *supply* (kendaraan uber dan grab) terdekat untuk memenuhi pesanan taksi di lokasi terdekat, secepat dan seefisien mungkin. Sehingga kegunaan kendaraan (utilitas) terpakai maksimal dan mampu memuaskan pihak masyarakat pemesan dan mensejahterakan mitra



pengemudinya;

- f. Jumlah permintaan dan supply Angkutan Sewa Khusus ini dinamis dan dapat berubah setiap saat dalam hitungan menit jadi analisis ini dilakukan terus menerus dan menjadi *strategic advantage* dari perusahaan penyedia aplikasi pemesanan tersebut dibandingkan dengan perusahaan taksi konvensional sehingga akibatnya Angkutan Sewa Khusus mampu mengetahui dan menghitung segala aktifitasnya yang berujung ongkos produksi jasa rendah dan nilai harga jual jasa pun (biaya taksi) menjadi rendah;
- g. *Strategic Advantage* yang digunakan oleh Angkutan Sewa Khusus membuat perusahaan Angkutan Sewa Khusus dapat memprediksi bahwa di waktu-waktu tertentu konsumen sangat membutuhkan taksi dan bersedia membayar lebih untuk mendapatkan layanannya saat itu juga. Asalkan konsumen diberitahukan sebelumnya tentang besaran biaya sebelum perjalanan taksi dimulai. Ada harga yang tepat pada saat yang tepat di lokasi tertentu. Demikian sehingga tarif transportasi menjadi dinamis dan fleksibel naik turun mengikuti pola dan perilaku konsumen;
- h. Secara teknologi, perusahaan taksi konvensional dapat melakukan hal yang sama seperti yang dilakukan oleh Angkutan Sewa Khusus namun membutuhkan waktu dan biaya tambahan untuk menyesuakannya atau membutuhkan kemauan yang serius menuju persaingan yang sehat. Jadi permasalahan yang terjadi sebenarnya bukan pada sistem *online* ataupun tidak namun lebih kemauan untuk berubah untuk mengikuti kemajuan teknologi. Sebab semua perusahaan taksi juga sudah menyadari tren teknologi ini dan nantinya seluruh perusahaan taksi juga menggunakan aplikasi pemesanan *online* untuk memenuhi tuntutan zaman untuk dapat bertahan dalam industri yang semakin kompetitif;
- i. Bahwa agar perusahaan taksi konvensional dapat bersaing dengan Angkutan Sewa Khusus maka diharapkan agar pemerintah membuat peraturan yang dapat mengakomodir kepentingan semua pihak menuju perbaikan sistem kearah kemajuan teknologi (bukan konvensional) yang memungkinkan taksi konvensional dapat bekerja sama dengan Angkutan Sewa Khusus dengan system *sharing* ekonomi dan juga memberikan



kebebasan kepada perusahaan taksi konvensional dan Angkutan Sewa Khusus dapat menerapkan tarif sendiri agar harga (ongkos taksi) sesuai mekanisme pasar yang berujung semua pihak memperoleh *win-win Solutions*;

- j. Bahwa para pengemudi Angkutan Sewa Khusus juga merupakan para pengemudi yang terpercaya yang sudah melewati proses registrasi dan proses seleksi yang ketat oleh penyelenggara Angkutan Sewa Khusus. Para Pemohon sebagai pengemudi Angkutan Sewa Khusus sebelum bergabung menjadi mitra penyelenggara Angkutan Sewa Khusus harus mempersiapkan kelengkapan dokumen-dokumen seperti KTP, SIM, STNK serta SKCK. Selain kelengkapan dokumen tersebut, kendaraan Para Pemohon yang dapat didaftarkan dan yang dapat diterima oleh penyelenggara angkutan sewa khusus adalah kendaraan jenis MPV atau family car dengan usia maksimal kendaraan tahun 5 (lima) tahun (atau setidaknya kendaraan keluaran tahun 2012 untuk pendaftaran yang dilakukan pada tahun 2016). Para Pemohon juga akan diberikan *training* serta pelatihan oleh pihak penyelenggara angkutan sewa khusus untuk menjamin dan memastikan bahwa Para Pemohon dapat mengemudi dengan aman dan memberikan kenyamanan bagi konsumen atau pengguna jasa;

17. Bahwa dengan mendasarkan penjelasan di atas maka Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 semuanya menghilangkan hak hukum dari Para Pemohon untuk menjadi pengusaha mikro dan kecil karena seluruh muatan pasal-pasal tersebut pada intinya mengakibatkan:

- Harus menanggung ongkos operasional lebih berat yang dibebankan kepada Para Pemohon, antara lain seperti ongkos balik nama, biaya untuk memperoleh SRUT, dan lain-lain, yang sebenarnya tidak diperlukan atau tidak perlu ada;



- Melarang penyedia aplikasi untuk melakukan kolaborasi teknologi dengan ketersediaan pengusaha Angkutan Sewa Khusus;
 - Mempersulit penyedia aplikasi untuk beroperasi menggunakan kemajuan teknologi, karena ketentuan ini memaksa kemajuan teknologi untuk mundur mengikuti model bisnis taksi konvensional, hal ini akan menambah biaya yang sangat mahal sehingga pengusaha Angkutan Sewa Khusus tidak dapat menjual jasa dengan harga murah dan dipaksa untuk mengikuti harga taksi konvensional;
 - Mewajibkan pengemudi Angkutan Sewa Khusus (pengusaha Angkutan Sewa Khusus yang berskala mikro dan kecil) mendirikan badan hukum dan menyediakan bengkel yang akibatnya menimbulkan biaya operasional tambahan, yang notabene sebenarnya tidak diperlukan;
 - Bahwa ketentuan dalam Pasal 19 ayat (3) huruf e, Pasal 27 huruf a, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang dijadikan oleh Para Pemohon sebagai Objek Permohonan dalam Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) dalam perkara *a quo*, telah mengabaikan prinsip persaingan usaha yang sehat dalam menentukan pelaku usaha mana yang diberikan izin, serta berpotensi menimbulkan penyalahgunaan kewenangan pemerintah yang selanjutnya juga berpotensi merugikan keuangan negara karena memaksa para pengemudi Angkutan Sewa Khusus menjadi karyawan atau pekerja. Padahal, dalam prinsip model usaha *e-hailing* seperti diterapkan Grab, Go-Car, Gojek, dan Uber, para pengemudi diberdayakan dan didorong menjadi pemilik-pengusaha (*owner-entrepreneur*);
18. Bahwa dengan adanya penjelasan sebagaimana diuraikan di atas maka Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 tidak dapat diberlakukan karena Para Pemohon tidak



mungkin dapat menjadi pengusaha mikro dan kecil (menjadi pengemudi Angkutan Sewa Khusus) sebagaimana dimaksud Pasal 7 ayat (1) huruf b, huruf d, huruf e, dan huruf f dan Pasal 9 huruf a dan huruf b, Pasal 11, Pasal 12 dan Pasal 25 Undang-Undang Nomor 20/2008, karena akibat dari Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 tidak menumbuhkan dan mengembangkan iklim usaha dalam rangka membangun kemitraan, kesempatan berusaha perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah karena mengharuskan dipenuhinya syarat-syarat perizinan yang sifatnya konvensional, ruwet dan membutuhkan biaya tinggi;

19. Bahwa muatan Pasal 51 ayat (3) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang mengakibatkan menghilangkan hak Para Pemohon untuk menjadi pengusaha mikro dan kecil maka para pelaku bisnis Angkutan Sewa Khusus meminta dan mendesak pencabutan Pasal 51 ayat (3) Permenhub Nomor PM.26/2017 juga sekaligus meminta penghapusan kewajiban memiliki SIM A Umum bagi para mitra pengemudi *e-hailing* paruh waktu (*part-timer*), yaitu sopir yang mengemudi tidak lebih dari 30 jam per Minggu;
20. Tuntutan lainnya dari Para Pemohon adalah penghapusan kewajiban balik nama STNK, penghapusan ketentuan batasan volume mesin kendaraan seperti taksi, dan penghapusan kepemilikan pool. Itu belum termasuk tuntutan agar perusahaan penyedia aplikasi dibolehkan menetapkan tarif dan memungut bayaran, merekrut pengemudi, dan menentukan besaran penghasilan pengemudi. Karena menurut Paguyuban Mitra *Online* (PMO), dampak bisnis *e-hailing* sangat positif bagi masyarakat. Dalam model usaha tradisional, pembagian hasil antara perusahaan taksi dan pengendara adalah 80 persen untuk perusahaan dan 20 persen untuk pengendara. Adapun dalam model bisnis *e-hailing*, pembagiannya dibalik, yaitu pengendara 80 persen



sampai 85 persen dan perusahaan 15 persen sampai 20 persen;

B. Alasan Permohonan Pengujian Uji Formal Pada Permenhub Nomor PM.26/2017:

Pengundangan Objek Permohonan Dilakukan Tanpa Mempertimbangkan Asas Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Yang Baik Sehingga Bertentangan Dengan Pasal 5 huruf d dan e Undang-Undang Nomor 12/2011:

21. Bahwa sebagai peraturan perundang-undangan, pembentukan Objek Permohonan wajib menaati Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang Undangan Yang Baik sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12/2011 (vide Bukti P-9), khususnya Asas “Dapat Dilaksanakan” dan “Kedayagunaan dan Kehasilgunaan” sebagaimana diharuskan dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12/2011;

Bahwa Pasal 5 huruf d dan e Undang-Undang Nomor 12/2011 menyatakan:

“Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

...;

d. Dapat dilaksanakan;

e. Kedayagunaan dan kehasilgunaan”;

22. Bahwa Penjelasan Pasal 5 huruf d Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 berbunyi:

“Yang dimaksud dengan “Asas Dapat Dilaksanakan” adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis”; Sementara, dalam Penjelasan Pasal 5 huruf e Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dijelaskan:

“Yang dimaksud dengan “Asas Kedayagunaan Dan Kehasilgunaan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara”;

23. Bahwa pengundangan Objek Permohonan merupakan pengundangan kebijakan yang spesifik terhadap pemilihan teknologi tertentu, sehingga untuk mengetahui kolaborasi teknologi penyedia aplikasi dan



pengusaha Angkutan Sewa Khusus “dapat dilaksanakan” dan memiliki “kedayagunaan dan kehasilgunaan” seharusnya Termohon memiliki cukup bukti dan kajian yang telah dipertimbangkan kelebihan dan kekurangannya serta diperbandingkan dengan alternatif lainnya, terlebih kebijakan ini didorong sebagai objek percepatan;

Bahwa bukti pematurnya Permenhub Nomor PM.26/2017 adalah seperti pendapat dan penjelasan seperti di bawah ini:

24. Wakil Ketua Komisi V DPR Muhidin M. Said mengungkapkan selagi aturan itu ditunda untuk sosialisasi, Kementerian Perhubungan (Kemhub) juga perlu berdiskusi kembali dengan para pengemudi Angkutan Sewa Khusus yang merasa dirugikan akibat dikeluarkannya Permenhub Nomor PM 32/2016 yang sedang diuji publik notabene telah dicabut pada tanggal 31 Maret 2017, yang seharusnya berlaku mulai pada tanggal 1 April 2017 tetapi secara tiba-tiba diganti dan dinyatakan tidak berlaku melalui Permenhub Nomor PM.26/2017. Sebab, aturan pemerintah tentang Angkutan Sewa Khusus tidak bisa serta-merta diberlakukan begitu saja tanpa ada proses tukar pikiran dengan para pelaku usaha. “Jadi, nanti sambil dibahas, apakah Permenhub Nomor PM 32/2016 adalah perlu direvisi atau tidak. Ini kan masih perlu dikaji dahulu,” ujar anggota parlemen dari Fraksi Partai Golkar itu;

Namun ternyata, sebelum pembahasan terkait dengan Permenhub Nomor PM 32/2016 itu dilakukan, pada kenyataannya Termohon telah begitu saja mencabut dan menyatakan tidak berlaku peraturan tersebut dengan menerbitkan Permenhub Nomor PM.26/2017 tanpa sedikitpun meminta pendapat dari para pengemudi, penyedia jasa ataupun pengusaha Angkutan Sewa Khusus. Maka dengan melihat begitu cepat antara waktu mengganti Permenhub Nomor PM 32/2016 yang senyatanya belum pernah berlaku tetapi sudah diganti menjadi Permenhub Nomor PM.26/2017, maka dapat dibuktikan bahwa Permenhub Nomor PM.26/2017 diberlakukan secara tiba-tiba yang mungkin karena adanya desakan publik dengan melakukan aksi demo di lapangan sehingga menyebabkan Permenhub Nomor PM.26/2017 diberlakukan terbukti tidak melalui Uji Publik yang merupakan salah satu tahapan sebelum regulasi ditetapkan. Sehingga dengan demikian Pemerintah belum meminta masukan dari berbagai lapisan masyarakat, antara lain akademisi, komunitas, organisasi, LSM,



dan *stakeholder* terkait secara patut. Seharusnya masukan tersebut dihimpun, dibahas bersama, untuk kemudian dijadikan bahan dalam penyempurnaan suatu regulasi, *in casu* Permenhub Nomor PM.26/2017;

Keberadaan Angkutan Sewa Khusus, menurutnya Muhidin M. Said, sangat dibutuhkan masyarakat. Pertimbangannya, pelayanan yang diberikan Angkutan Sewa Khusus lebih cepat, murah, dan cenderung lebih baik dibandingkan angkutan-angkutan konvensional;

“Ini adalah bagian dari perkembangan teknologi, kita tidak bisa memungkirinya. Selain itu, ini masuk ranah investasi. Makanya, tidak bisa dibiarkan begitu saja, karena membutuhkan investasi. Tetapi aturannya jangan dicabut, namun bisa disesuaikan,” katanya;

Eksistensi Angkutan Sewa Khusus, kata Muhidin, juga penting karena berkaitan dengan ekonomi kerakyatan. Banyak rakyat kecil turut terlibat dalam penyediaan prasarana Angkutan Sewa Khusus dengan aset yang dimilikinya. “Banyak orang, khususnya masyarakat kecil, yang memanfaatkan ini. Orang-orang yang setengah menganggur bisa memanfaatkan ini. Angkutan Sewa Khusus membuka lapangan kerja baru dan terkait juga dengan kepentingan ekonomi kerakyatan” tegasnya;

Dihubungi secara terpisah, anggota Komisi V DPR Yoseph Umarhadi menuturkan merupakan hal yang wajar apabila para pengemudi Angkutan Sewa Khusus meminta penundaan atau bahkan pencabutan Permenhub Nomor PM 32/2016 (catatan: yang telah dicabut serta dinyatakan tidak berlaku melalui Permenhub Nomor PM.26/2017) adalah dengan alasan belum pernah diajak bicara oleh pemerintah;

Dia mengakui, Permenhub Nomor PM 32/2016 (yang *notabene* telah dicabut serta dinyatakan tidak berlaku serta digantikan oleh Permenhub Nomor PM.26/2017) adalah pada dasarnya dibuat untuk keseimbangan dan keadilan. Artinya, ada aturan dalam bisnis transportasi yang harus dipenuhi pelaku bisnis dengan tujuan melindungi konsumen. Misalnya, uji berkala kendaraan bermotor untuk menghindari adanya mobil tak laik jalan atau pengemudinya tak memiliki SIM. “Tetapi kalau mau menawar, saya kira tawarlah soal penerapan sanksinya. Ini kan sebenarnya hanya persoalan kurangnya komunikasi” katanya;

25. Bahwa hingga Permohonan *a quo* diajukan, Termohon tidak pernah



memberikan bukti kajian-kajian urgensi Permenhub Nomor PM.26/2017 (ataupun bahkan peraturan yang sebelumnya yang telah dicabut serta dinyatakan tidak berlaku, yakni Permenhub Nomor PM 32/2016) kepada Para Pemohon, sekalipun Para Pemohon telah meminta dan Termohon telah menjanjikan untuk memberikan studi-studi dimaksud kepada Para Pemohon;

Bahwa tanpa adanya bukti dan kajian yang Termohon berikan kepada publik, maka Para Pemohon merasa perlu untuk menyampaikan alasan-alasan Para Pemohon meyakini bahwa Objek Permohonan tidak memperhitungkan efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis, tidak benar-benar dibutuhkan serta tidak akan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara;

26. Berdasarkan seluruh uraian di atas dan bukti-bukti terlampir, jelas bahwa di dalam permohonan uji materil dan uji formal ini terbukti bahwa Permenhub Nomor PM.26/2017 merugikan Hak Konstitusional Para Pemohon yang dilindungi (*protected*), dihormati (*respected*), dimajukan (*promoted*), dan dijamin (*guaranteed*) berdasarkan Undang-Undang Nomor 20/2008. Oleh karena itu, diharapkan dengan dikabulkannya permohonan ini dapat mengembalikan Hak Konstitusional Para Pemohon sesuai dengan amanat Konstitusi;

V. Kesimpulan;

Bahwa dengan berlandaskan seluruh penjelasan di atas maka dengan berlakunya Permenhub Nomor PM.26/2017 maka dapat disimpulkan manfaatnya secara ekonomi bagi Pemohon selaku pengusaha mikro dan masyarakat luas sebagai pengguna tidak menguntungkan karena menimbulkan biaya tinggi sebagai berikut:

Analisa Ekonomi Permenhub Nomor PM.26/2017:

No	Pasal	Dampak pada Pengusaha UMKM sesuai Undang-Undang Nomor 20/2008	Dampak pada Masyarakat Luas selaku Konsumen atau Pengguna Jasa
1	Pasal 5 ayat (1) huruf e	Tarif angkutan dengan argometer atau tertera pada aplikasi memperkecil kesempatan untuk mendapat konsumen lebih banyak yang tarifnya seharusnya murah sesuai jarak tempuh yang wajar;	Tarif angkutan sejak awal tidak diketahui jumlahnya dengan pasti sehingga tarif tersebut sangat mungkin berubah-ubah dan merugikan Masyarakat Pengguna jasa/ konsumen;
2	Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e	Tarif batas atas dan batas bawah tidak memberikan persaingan sehat bagi pelaku usaha, karena pengusaha UMKM yang seharusnya dapat memberikan tarif murah harus menaikkan tarif yang diakibatkan	Tarif batas atas dan bawah telah menimbulkan biaya tarif yang mahal pada konsumen, karena dengan perjalanan yang jarak dekat dan jauh tidak berdasarkan tarif yang senyatanya tetapi



		biaya tinggi seperti halnya yang terjadi dengan taksi konvensional;	tarifnya sudah ditetapkan terlebih dahulu padahal jarak tempuh belum diketahui dengan pasti;
3	Pasal 20	Penetapan pembatasan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus telah menimbulkan persaingan bisnis yang tidak sehat karena hal ini mempersempit ruang bagi pelaku UMKM ditambah lagi dengan pembatasan peraturan ganjil dan genap yang akhirnya tidak dapat berkembang sedangkan taksi konvensional dapat beroperasi tanpa batas wilayah dan tanpa mengikuti aturan ganjil dan genap;	Penetapan pembatasan Wilayah operasi angkutan Sewa khusus tidak memberikan pilihan yang luas bagi konsumen, sehingga tarif harga sangat mungkin ditentukan oleh penguasa pasar seperti taksi konvensional yang bebas beroperasi tanpa batas yang berujung konsumen menanggung tarif mahal;
4	Pasal 21	Penetapan oleh Pemerintah rencana kebutuhan kendaraan untuk jangka waktu 5 tahun dan evaluasi setiap tahun akan membatasi perkembangan pengusaha UMKM dan akan menimbulkan tambahan biaya tinggi bagi pengusaha UMKM, karena senyatanya pengusaha UMKM sudah melakukan perawatan kendaraannya setiap tahun sebagaimana yang dipersyaratkan oleh pengusaha mitranya;	Pembatasan jumlah kendaraan di pasar tidak menimbulkan persaingan usaha yang sehat sehingga kecil kemungkinan terbentuknya tarif normal dibentuk oleh mekanisme pasar permintaan dan penawaran. Kondisi ini dapat dipermainkan oleh pengusaha, sehingga dapat berdampak biaya tarif tinggi yang akan dibebankan pada konsumen. Kebutuhan kendaraan di pasar sudah seharusnya ditentukan oleh keseimbangan pasar antara penawaran (<i>supply</i>) dan permintaan (<i>demand</i>) yang akhirnya akan terbentuk tarif normal di lapangan;
5	Pasal 27 huruf a, dan Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, dan Pasal 66 ayat (4)	Memiliki paling sedikit 5 kendaraan yang dibuktikan dengan dengan STNK atas nama badan hukum, surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan, menggunakan tanda nomor kendaraan sesuai domisili dan seluruh mobil harus memiliki Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) adalah sama dengan menutup kesempatan Para Pemohon selaku pengusaha UMKM untuk berusaha, karena Para Pemohon secara umum hanya memiliki 1 mobil yang notabene mobil tersebut masih belum lunas cicilannya (<i>leasing</i>), kondisi ini tidak mungkin dapat dibalik nama menjadi badan hukum karena BPKB nya masih dipegang atau dikuasai oleh pihak perusahaan <i>Leasing</i> sebagai jaminan. Sedangkan Mobil bila diganti menjadi atas nama perusahaan dengan membuat perjanjian hal ini jelas merupakan suatu tindakan penyeludupan hukum, yang notabene sangat berpotensi dalam menimbulkan terjadinya tindak pidana pencucian uang, melanggar Undang-Undang <i>Leasing</i> , dan lain	Seluruh isi Pasal 27 huruf a dan Pasal 30 b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, dan Pasal 66 ayat (4) menghilangkan kesempatan Taksi online beroperasi yang berbiaya murah sehingga Taksi Konvensional yang bertarif mahal kembali menjadi pilihan konsumen. Kondisi ini mengakibatkan Konsumen pengguna dirugikan karena tidak lagi dapat menikmati taksi tarif yang berbiaya murah atau dengan kata lain tidak efektif dan efisien. Sekaligus Tidak terjadi persaingan sehat dalam bisnis Taksi sehingga harga /tarif dapat dipermainkan Taksi Konvensional sebagaimana yang terjadi selama ini;



		<p>sebagainya. Syarat-syarat di atas menjadikan Para Pemohon sebagai pengusaha UMKM tidak lagi dapat berusaha secara mandiri tetapi harus menjadi karyawan. Syarat lulus Uji berkala dan SRUT kendaraan menambah biaya bagi Para Pemohon dan memboroskan waktu, padahal kondisi mobil sebelum digunakan menjadi mobil taksi <i>online</i> (Angkutan Sewa Khusus) masih berada dalam keadaan baru dan wajib dirawat sebagai syarat yang ditentukan oleh Pengusaha Mitranya. Mempunyai 5 unit mobil dan membalik nama menjadi nama Perusahaan dan harus ada SRUT sama saja melindungi taksi konvensional yang sudah mendapat fasilitas subsidi dari pemerintah berupa Pajak Pertambahan nilai (PPN) dan Pajak Barang Mewah (PPN BM). Seluruh syarat-syarat di atas hanyalah mematikan pengusaha UMKM yang membayar pajak PPN dan pajak PPNBM) dan memelihara pengusaha taksi konvensional agar tetap eksis menguasai pasar. Padahal di sisi lain, para pengusaha taksi konvensional juga mendapatkan keringanan pajak dari Pemerintah, baik pada saat pembelian unit kendaraan maupun untuk pembayaran bea pajak kendaraan pertahunnya;</p>	
6	Pasal 51 ayat (3)	<p>Larangan bagi perusahaan sebagai penyedia aplikasi berbasis teknologi bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum untuk menetapkan tarif bawah sesuai jarak tempuh, merekrut pengemudi dan memberikan layanan akses kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa angkutan adalah sama saja melarang Para Pemohon untuk mendapatkan penghasilan selaku pengusaha UMKM, dan dibatasi hanya boleh sebagai karyawan yang mendapatkan gaji. Sebaliknya Pemerintah hanya melindungi pengusaha Taksi Konvensional untuk beroperasi;</p>	<p>Dengan syarat yang harus dipaksakan kepada Pengusaha taksi online agar dapat berusaha menjadi seperti cara Taksi Konvensional sebagaimana yang terjadi selama ini, kondisi ini menimbulkan tarif taksi menjadi mahal. Karena berbisnis dengan cara Konvensional membuat administrasi yang panjang, waktu yang boros tidak efektif bahkan memakan biaya mahal atau tidak efisien. Semua syarat-syarat tersebut menimbulkan biaya tinggi yang ujungnya akan dibebankan kepada konsumen atau pengguna jasa pengguna taksi. Keadaan ini dapat dikatakan pemerintah tidak melindungi masyarakat luas pengguna taksi tetapi menghidupkan taksi yang bertarif biaya mahal;</p>

VI. PERMOHONAN PUTUSAN PROVISI;

Berdasarkan fakta-fakta dengan dikeluarkannya serta diberlakukannya



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Permenhub Nomor PM.26/2017 telah menimbulkan keresahan di masyarakat serta telah pula mengakibatkan terjadinya tindakan main hakim sendiri dan razia ataupun penyisiran yang tidak pada tempatnya dan tidak seharusnya dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak berwenang khususnya terhadap para pengemudi Angkutan Sewa Khusus sehingga telah mengakibatkan terhambatnya para pengemudi Angkutan Sewa khusus termasuk para pemohon dalam menjalankan usahanya, maka dengan ini Para Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Agung yang mulia berkenan memberikan putusan provisi sebagai berikut:

1. Menjatuhkan putusan provisi untuk menunda pemberlakuan dan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ataupun perubahannya demi menghindari terjadinya keributan ataupun kerusuhan serta demonstrasi yang bersifat anarkis yang terjadi di masyarakat;
2. Menjatuhkan putusan provisi untuk melarang Kementerian Perhubungan (Dinas Perhubungan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dan instansi-instansi terkait untuk melakukan razia, penghentian, penangkapan dan/atau pengandangan transportasi online sampai dengan dikeluarkannya peraturan yang baru yang sesuai serta tidak bertentangan hukum yang berlaku serta telah memenuhi seluruh aspek serta nilai-nilai keadilan yang hidup dan berkembang dalam masyarakat pada umumnya serta dari sisi para pengemudi, para pengguna (konsumen) maupun para penyedia aplikasi pada khususnya.

Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka selanjutnya Para Pemohon mohon kepada Ketua Mahkamah Agung berkenan memeriksa permohonan keberatan dan memutuskan sebagai berikut:

Dalam Provisi:

1. Menjatuhkan putusan provisi untuk menunda pemberlakuan dan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek ataupun perubahannya demi menghindari terjadinya keributan ataupun kerusuhan serta demonstrasi yang bersifat anarkis yang terjadi di masyarakat;
2. Menjatuhkan putusan provisi untuk melarang Kementerian Perhubungan (Dinas Perhubungan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dan instansi-instansi terkait untuk melakukan razia, penghentian, penangkapan

Halaman 68 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



dan/atau pengandangan transportasi online sampai dengan dikeluarkannya peraturan yang baru yang sesuai serta tidak bertentangan hukum yang berlaku serta telah memenuhi seluruh aspek serta nilai-nilai keadilan yang hidup dan berkembang dalam masyarakat pada umumnya serta dari sisi para pengemudi, para pengguna (konsumen) maupun para penyedia aplikasi pada khususnya.

Dalam Pokok Perkara:

1. Menerima dan mengabulkan Permohonan ini secara keseluruhan;
2. Menyatakan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat atau tidak berlaku secara hukum;
3. Memerintahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut atau setidaknya tidaknya merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, karena telah bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Menyatakan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum tetap berlaku sampai dengan dikeluarkannya peraturan pengganti yang baru, yang isinya telah mengakomodir seluruh keberatan dan kepentingan dari Para Pemohon, baik selaku pengemudi Angkutan Sewa Khusus maupun selaku pengusaha usaha mikro dan kecil;
5. Memerintahkan pemuatan isi Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;

Apabila Majelis Hakim berpendapat lain mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*);

Menimbang, bahwa untuk mendukung dalil-dalil permohonannya, Para Pemohon telah mengajukan bukti surat/tulisan berupa:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek (Bukti P-1);
2. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Bukti P-2);
3. Fotokopi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum tanggal 20 Agustus 2003 (Bukti P-3);
4. Fotokopi Surat Permohonan Keberatan (Hak Uji Materiil) tertanggal 24 Maret 2017, Ref. Nomor 011/PCS/L/III/17 (Bukti P-4);
5. Fotokopi surat Mahkamah Agung RI tertanggal 27 Maret 2017, Nomor 27/PR/III/27 P/HUM/2017 perihal Penerimaan dan Registrasi Berkas Permohonan Hak Uji Materiil (Bukti P-5);
6. Fotokopi Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ("UUD 1945") (Bukti P-6);
7. Fotokopi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076) (Bukti P-7);
8. Fotokopi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Bukti P-8);
9. Fotokopi Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan ("Undang-Undang Nomor 12/2011") (Bukti P-9);
10. Fotokopi Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 01 Tahun 2011 Tentang Hak Uji Materiil ("PERMA 01/2011") (Bukti P-10);
11. Fotokopi Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Bukti P-11);
12. Fotokopi Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Bukti P-12);
13. Fotokopi Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah (Bukti P-13);
14. Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Bukti P-14);

Halaman 70 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



15. Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Bukti P-15);
16. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Bukti P-16);

Menimbang, bahwa permohonan keberatan hak uji materiil tersebut telah disampaikan kepada Termohon pada tanggal 15 Mei 2017 berdasarkan Surat Panitera Muda Tata Usaha Negara Mahkamah Agung Nomor 37/PER-PSG/V/37 P/HUM/2017, tanggal 8 Mei 2017;

Menimbang, bahwa terhadap permohonan Para Pemohon tersebut, Termohon telah mengajukan jawaban namun tenggang pengajuan jawaban telah terlewati, sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;

PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon adalah sebagaimana tersebut di atas;

Bahwa yang menjadi objek permohonan keberatan hak uji materiil Para Pemohon adalah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek (*vide* bukti P-16);

Bahwa sebelum Mahkamah Agung mempertimbangkan pokok permohonan yang diajukan Para Pemohon, terlebih dahulu akan mempertimbangkan apakah permohonan *a quo* memenuhi syarat formal, yaitu mengenai kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji objek permohonan keberatan hak uji materiil, dan kedudukan hukum (*legal standing*) Para Pemohon untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil;

Kewenangan Mahkamah Agung;

Bahwa kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji permohonan keberatan hak uji materiil didasarkan pada ketentuan Pasal 24A Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945, Pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, dan Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, serta Pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, yang pada intinya menentukan bahwa Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa peraturan perundang-undangan menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan (*vide* Pasal 1 angka 2);

Bahwa jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan disebutkan dalam ketentuan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yaitu:

- a. Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota;

Bahwa di samping peraturan perundang-undangan di atas, ada peraturan perundang-undangan lain sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yang diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang ada delegasi dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;

Bahwa objek permohonan keberatan hak uji materiil berupa Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, merupakan salah satu jenis peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, sehingga termasuk objek permohonan keberatan hak uji materiil yang menjadi wewenang Mahkamah Agung untuk mengujinya;

Bahwa selanjutnya Mahkamah Agung akan mempertimbangkan apakah Para Pemohon mempunyai kepentingan untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil, sehingga Para Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mempersoalkan objek permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, dan Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;



Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon;

Bahwa Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 menyatakan bahwa permohonan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang hanya dapat dilakukan oleh pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan tersebut, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang; atau
- c. badan hukum publik atau badan hukum privat;

Dalam Penjelasan ditentukan bahwa yang dimaksud dengan “perorangan” adalah orang perseorangan atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;

Bahwa lebih lanjut Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 menentukan bahwa pemohon keberatan adalah kelompok orang atau perorangan yang mengajukan keberatan kepada Mahkamah Agung atas berlakunya suatu peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah dari undang-undang;

Bahwa dengan demikian, Pemohon dalam pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009;
- b. kerugian hak yang diakibatkan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;

Bahwa Para Pemohon, Sutarno, dkk adalah seorang warga Negara Indonesia yang bekerja sebagai Pengemudi Angkutan Sewa Khusus, oleh karenanya bertindak untuk dan atas nama dirinya sendiri;

Bahwa dalam permohonannya, Para Pemohon telah mendalilkan bahwa Para Pemohon mempunyai kepentingan dengan alasan, diberlakukannya Objek Permohonan telah merugikan hak Para Pemohon, baik untuk mendapatkan kesempatan sebagai pengusaha mikro atau kecil serta penghasilan yang layak sesuai dengan kemampuannya maupun atas kesempatan untuk menikmati pendapatannya dengan modal yang kecil sehingga dapat berusaha dengan fasilitas praktis, efektif dan efisien sehingga dapat menjual jasanya kepada masyarakat luas dengan harga yang terjangkau, nyaman dan tepat waktu;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa dari dalil Para Pemohon di atas dikaitkan dengan bukti-bukti yang diajukan, Mahkamah Agung berpendapat bahwa Para Pemohon merupakan subjek hukum yang kedudukannya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009, dan haknya dirugikan akibat berlakunya peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian. Dengan demikian, Para Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) dalam pengajuan permohonan keberatan hak uji materiil *a quo* sebagaimana dimaksud Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 dan Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011;

Bahwa oleh karena Mahkamah Agung berwenang untuk menguji, dan Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), maka permohonan *a quo* secara formal dapat diterima;

Bahwa selanjutnya Mahkamah Agung akan mempertimbangkan pokok permohonan, yaitu apakah ketentuan yang dimohonkan *a quo* bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau tidak;

Pokok Permohonan;

Bahwa pokok permohonan keberatan hak uji materiil adalah pengujian Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, terhadap:

- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; serta
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Bahwa untuk membuktikan dalil-dalil permohonannya, Para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda P-1 s.d. P-16;

Pendapat Mahkamah Agung;

Bahwa setelah mencermati dan mempelajari dalil-dalil permohonan dari Para Pemohon dan bukti-bukti surat/tulisan yang diajukan, Mahkamah Agung berpendapat bahwa dalil-dalil Para Pemohon tersebut dapat dibenarkan dengan pertimbangan sebagai berikut:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa 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;
- Bahwa 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) Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945;
- Bahwa 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;
- Bahwa dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut:
 - a. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
 - b. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus;

Bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, dalil permohonan Para Pemohon beralasan hukum;

Konklusi

Bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan di atas, Mahkamah Agung berkesimpulan:

- Mahkamah Agung berwenang untuk mengadili permohonan keberatan hak uji materiil;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- Pokok permohonan dari Para Pemohon beralasan menurut hukum;

Oleh karena itu, permohonan keberatan hak uji materiil patut untuk dikabulkan, dan pasal-pasal yang menjadi objek permohonan harus dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, dan selanjutnya memerintahkan kepada Termohon untuk mencabut objek permohonan *a quo*;

Bahwa dengan dikabulkannya permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon, maka Termohon dihukum untuk membayar biaya perkara;

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 31 A ayat (8) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 dan Pasal 8 ayat (1) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 1 Tahun 2011, Panitera Mahkamah Agung mencantumkan petikan putusan ini dalam Berita Negara;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009, Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, serta peraturan perundang-undangan lain yang terkait;

MENGADILI,

1. Mengabulkan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon:
1. SUTARNO, 2. ENDRU VALIANTO NUGROHO, 3. LIE HERMAN SUSANTO, 4. IWANTO, 5. IR. JOHANES BAYU SARWO AJI, 6. ANTONIUS HANDOYO tersebut;
2. Menyatakan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yaitu:

Halaman 76 dari 78 halaman Putusan Nomor 37 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; serta
 - Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Menyatakan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
 4. Memerintahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek;
 5. Memerintahkan kepada Panitera Mahkamah Agung untuk mengirimkan petikan putusan ini kepada Percetakan Negara untuk dicantumkan dalam Berita Negara;
 6. Menghukum Termohon untuk membayar biaya perkara sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta Rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Selasa, tanggal 20 Juni 2017 oleh Dr. H. Supandi, S.H., M.Hum., Ketua Muda Mahkamah Agung Urusan Lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Is Sudaryono, S.H., M.H. dan Dr. H. M. Hary Djatmiko, S.H., M.S., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota Majelis, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Majelis tersebut dan dibantu oleh Maftuh Effendi, S.H., M.H., Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak.

Anggota Majelis:

ttd.

Is Sudaryono, S.H., M.H.

ttd.

Dr. H. M. Hary Djatmiko, S.H., M.S.

Ketua Majelis,

ttd.

Dr. H. Supandi, S.H., M.Hum.

Panitera Pengganti,

ttd.

Maftuh Effendi, S.H., M.H.

Biaya-biaya:

1. Meterai	Rp	6.000,00
2. Redaksi	Rp	5.000,00
3. Administrasi	Rp	989.000,00
Jumlah	Rp	1.000.000,00

Untuk Salinan
MAHKAMAH AGUNG R.I.
a.n. Panitera
Panitera Muda Tata Usaha Negara,

H. ASHADI, S.H.
NIP. 220000754