

# **Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (Studi Kasus Legalitas Ojek Online)**

**Puji Rahman<sup>1)</sup>**

<sup>1)</sup>Program Studi Administrasi Negara, STIA Satya Negara  
Jl. Sukerejo Sukatani Kenten Palembang  
Email : [pujirahman@stiasatyanegara.ac.id](mailto:pujirahman@stiasatyanegara.ac.id)<sup>1)</sup>

## **Abstract**

*Online motorcycle taxi transportation in several major cities including Palembang City has brought a polemic regarding its legality as public transportation. The Provincial Government, in this case the Department of Transportation has the authority to develop road transportation, needs to be investigated regarding the legality of the existence of online motorcycle taxis in the South Sumatra Province, especially in Palembang City. Research uses qualitative research methods. This research was conducted directly to the object of research, namely the Department of Transportation of South Sumatra Province to obtain relevant data. Data collection uses observation, documentation and interviews with informants who are considered competent. The results showed that the Implementation of Ministerial Regulation No. 26 of 2017 concerning the Implementation of People's Transportation with Public Vehicles Not in Routes has gone well, it can be seen that until now online motorcycle taxi operations can still operate in tandem with conventional angkot safely, smoothly and in accordance with safety standards. The implementation of the 11 points contained in Ministerial Regulation Number 26 Year 2017 can run well of course because of the role of the Transportation Agency of South Sumatra Province who has carried out their duties optimally by conducting direct supervision and cooperating with the Police.*

*Keywords : Implementation, Ojek Online*

## **Abstrak**

*Angkutan ojek online di beberapa kota-kota besar termasuk Kota Palembang telah membawa polemik terkait legalitasnya sebagai angkutan umum. Pemerintah Provinsi dalam hal ini Dinas Perhubungan memiliki wewenang dalam pembinaan angkutan jalan perlu untuk diteliti terkait dengan legalitas keberadaan ojek online di wilayah Provinsi Sumatera Selatan khususnya di Kota Palembang. Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian ini dilakukan secara langsung ke objek penelitian yaitu pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan untuk mendapatkan data yang relevan. Pengumpulan data menggunakan observasi, dokumentasi dan wawancara pada informan yang dianggap berkompeten. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah berjalan dengan baik, hal ini dapat dilihat bahwa sampai saat ini operasional ojek online tetap dapat beroperasi beriringan dengan angkot konvensional dengan aman, lancar dan sesuai dengan standar keselamatan. Implementasi dari 11 poin yang dimuat dalam Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 dapat berjalan dengan baik tentunya karena peran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan yang telah melakukan tugasnya secara optimal dengan melakukan pengawasan secara langsung dan bekerjasama dengan pihak Kepolisian.*

*Kata kunci : Implementasi, Ojek Online*

## 1. Pendahuluan

Dalam beberapa tahun terakhir muncul dalam dunia transportasi yang cukup menyita perhatian masyarakat yaitu jasa ojek online seperti GO-JEK, Grab Bike dan UBER. Pasal 1 ayat (20) UULLAJ menyatakan bahwa "Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan beroda tiga tanpa rumah-rumah". Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran. Perbedaan antara ojek *online* dengan ojek/angkot pangkalan terletak pada cara pemesanan dan tarif/ongkos. Jika ojek *online* konsumen yang memesan jasa ojek melalui sebuah aplikasi *smartphone* yang terhubung internet sedangkan ojek/angkot pangkalan hanya bisa dipesan secara manual. Pada ojek *online* penumpang membayar sesuai dengan tarif yang telah tercantum pada aplikasi secara *cash* ataupun dengan pemotongan saldo yang telah diisi sebelumnya, sedangkan ojek/angkot pangkalan tarif/ongkosnya sesuai dengan kesepakatan antara ojek dan calon penumpangnya atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Munculnya fenomena ojek *online* dalam dunia transportasi ini mendapat tanggapan yang beragam dari berbagai kalangan. Respon positif dan negatif datang dari kalangan masyarakat, akademisi dan praktisi pemerintah. Tidak sedikit yang mempertanyakan tentang keberadaan terkait legalitasnya sebagai angkutan umum di jalan raya. Sisi lain dari keberadaan ojek *online* yang menjadi polemik adalah tentang perizinan dan pengawasannya oleh lembaga terkait, mengingat dalam peraturan perundang-undangan kendaraan sepeda motor tidak masuk dalam kriteria kendaraan angkutan umum. Sehingga izin seperti apakah yang kemudian diberikan kepada ojek *online* sehingga pada faktanya dapat beroperasi di beberapa wilayah termasuk di kota Palembang.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, "Negara Indonesia adalah negara hukum". Sebagai negara hukum, Indonesia mengedepankan asas legalitas. Jasa ojek *online* dalam kasus ini adalah kendaraan bermotor berupa sepeda bermotor digunakan sebagai armada dalam pelayanannya mengangkut orang dan/atau barang di jalan. Permasalahan inilah yang kemudian menimbulkan polemik berbagai kalangan terkait legalitasnya. Aturan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2) dan Ayat (3) mengatur bahwa sepeda motor tidak termasuk dalam golongan kendaraan bermotor umum. Begitu pula dalam Pasal 138 Ayat (3) menyebutkan bahwa angkutan orang dan/atau barang hanya dilakukan oleh kendaraan umum. Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pada Pasal 41 sampai dengan Pasal 46 mengklasifikasikan angkutan-angkutan yang masuk dalam kriteria angkutan orang tidak dalam trayek,

dimana kendaraan sepeda motor tidak digunakan dalam klasifikasi tersebut.

Perdebatan pro dan kontra keberadaan ojek ini, menimbulkan polemik tersendiri, tanpa payung hukum yang jelas, masa depan GO-JEK akan selalu berada di areal abu-abu. Mewujudkan peraturan yang diimpikan itu tidak semudah membalikkan telapak tangan. Pemerintah pusat, apalagi pemerintah daerah, tidak akan berani mengeluarkan izin operasi untuk perusahaan manapun yang mau membuka bisnis angkutan ojek sebelum undang-undang angkutan jalan direvisi. Namun demikian, tentu saja revisi undang-undang tidak akan terjadi semudah itu, banyak aspek yang harus dikaji oleh pemerintah sebelum mengajukan usul legalitas ojek. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, bukan untuk membunuh atau memberangus keberadaan penyelenggara angkutan umum dengan aplikasi berbasis informasi, tapi justru memberikan payung hukum yang lebih transparan dan telah diundangkan mulai 1 April 2016 yang lalu. Adapun landasan yang digunakan untuk penerbitan Permenhub 32 Tahun 2016 ini adalah UU Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009. Dalam BAB I mengenai Ketentuan Umum Pasal 10 menyebutkan Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan-kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran.

Tepat pada 1 April 2017, Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dijelaskan bahwa dalam Permenhub 26 Tahun 2017, terdapat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antar pemangku kepentingan, seperti akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait dan pelaku usaha jasa transportasi baik yang reguler maupun berbasis aplikasi (*online*) dan hasilnya sudah dilakukan uji publik dan telah disosialisasikan ke berbagai kota serta dipublikasikan melalui media massa.

Permenhub tersebut berlaku sejak ditetapkan yakni 1 April 2017, namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, empat poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017. Pertama, penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus. Kedua, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC. Ketiga, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan. Keempat, kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan. Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses digital dashboard, masa transisi diberikan waktu dua bulan setelah 1 April atau tepatnya 1 Juni 2017 sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama tiga bulan untuk pemberlakuannya.

Peran Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan sangat diperlukan sebagai instansi yang berwenang melaksanakan aturan Perda tersebut. Permasalahan atas munculnya jasa ojek *online* di tengah masyarakat yang berkaitan dengan legalitas, izin dan pengawasan oleh Dinas Perhubungan menarik untuk diteliti, mengingat kemunculan ojek *online* merupakan fenomena baru dalam masyarakat khususnya di kota Palembang.

Identifikasi masalah dari observasi awal yang peneliti lakukan di awal bulan Agustus 2017 banyak terjadi demo dengan berbagai macam tuntutan yang dikeluhkan oleh taksi konvensional dimana ratusan sopir angkot ini meminta agar armada angkutan berbasis *online* (ojek *online*) ini untuk tidak mengambil penumpang di tempat mereka biasa menunggu, mereka meminta agar armada taksi atau ojek *online* "ngetem" atau menunggu penumpang hanya di sekitara mall dan hotel saja dan sopir angkot juga meminta agar armada taksi dan ojek *online* tidak menerima penumpang melalui pesan singkat atau melalui aplikasi yang ada di telepon genggam karena menurut mereka tidak adil untuk angkutan kota, ojek dan becak. Namun pada kenyataannya apabila seseorang ingin memesan taksi atau ojek *online* harus melalui aplikasi *online*.

Banyak aspek yang harus dikaji oleh pemerintah sebelum mengajukan usul legalitas ojek. Mulai dari tinjauan keselamatan dan keamanan penumpang sampai kajian dampak yang akan ditimbulkan dari legalitas ojek. Dari sisi keselamatan, sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Aspek keamanan sepeda motor juga sangat rentan karena tidak adanya wadah tertutup yang melindungi pengendara maupun penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi aksi pembegalan yang menasar sepeda motor masih menghantui masyarakat. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengemudi maupun penumpang angkutan sepeda motor, lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 pada 1 April 2017, untuk mengatur keberadaan transportasi taksi berbasis *online*. Regulasi ini dikeluarkan sebagai revisi Peraturan PM Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang diharapkan dapat memberikan solusi dari permasalahan kondisi di atas dengan judul **“Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (Studi Kasus Legalitas Ojek Online)”**.

#### A. Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan aspek terpenting dari keseluruhan proses kebijakan. Implementasi kebijakan merupakan wujud nyata dari suatu kebijakan, karena pada tahap ini suatu kebijakan tidak hanya terbatas pada perwujudan secara riil dari kebijakan, tapi juga mempunyai kaitan dengan konsekuensi atau dampak yang akan mengarah pada pelaksanaan kebijakan tersebut. Dengan demikian pembuat kebijakan tidak hanya ingin melihat kebijakan yang telah dilaksanakan oleh masyarakat, namun juga ingin melihat seberapa jauh kebijakan tersebut dapat memberikan konsekuensi mulai dari hal yang positif maupun negatif kepada masyarakat.

Menurut Sumaryadi (2005:80), “Implementasi kebijakan adalah suatu keadaan dalam proses kebijaksanaan selalu terbuka untuk kemungkinan akan terjadinya perbedaan antara apa yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijaksanaan dengan apa yang sesungguhnya dicapai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksanaan kebijaksanaan), perbedaan tersebut tergantung pada *implementation capacity* dari organisasi birokrasi pemerintahan atau kelompok organisasi/aktor yang dipercaya mengemban tugas mengimplementasikan kebijaksanaan tersebut”.

Dalam melihat keberhasilan implementasi, dikenal beberapa model implementasi George C. Edwards III dalam Subarsono (2010 : 90) yang menyatakan bahwa ada empat variabel atau faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu :

##### 1. Komunikasi

Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan, dari implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus ditramisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, akurat dan konsisten. Komunikasi (atau penranmisian informasi) diperlukan agar para pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat.

##### 2. Sumberdaya

Sumberdaya merupakan hal yang penting lainnya, Menurut Edward III indikator sumber-sumber daya terdiri beberapa elemen, yaitu :

- a. Staff, sumberdaya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh karena staf yang tidak mencukupi, tetapi diperlukan (kompeten dan kapabel) dalam mengimplementasikan
- b. Informasi, informasi mempunyai dua bentuk yaitu pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementator harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan.

- c. Wewenang, kewenangan merupakan otoritas atau legimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.
- d. Fasilitas-fasilitas fisik, juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin mempunyai staf yang mencukupi, kapabel dan kompeten, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidaklah berhasil.

### 3. Disposisi

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

### 4. Struktur birokrasi

Walaupun sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terrealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menurut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebarkan sumberdaya-sumberdaya menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan.

## *B. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*

Tepat pada 1 April 2017, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan, pemberlakuan aturan tersebut akan dilakukan dengan masa transisi dan implementasi pasal-pasal dalam PM tersebut akan dilakukan secara bertahap. Menurut Budi, dalam aturan tersebut terdapat pasal yang diberlakukan serta merta, tapi ada juga pasal yang diberlakukan pada 2 atau 3 bulan, tergantung pada kompleksitas masalahnya. Hal ini dilakukan sebagai bagian dari pemberian pelayanan yang baik dan kondusif kepada masyarakat.

Dijelaskan bahwa dalam Permenhub 26 Tahun 2017, terdapat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antar pemangku kepentingan, seperti akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait dan pelaku usaha jasa transportasi baik yang reguler maupun berbasis aplikasi (online) dan hasilnya sudah dilakukan uji publik dan telah disosialisasikan ke berbagai kota serta dipublikasikan melalui media massa.

Permenhub tersebut berlaku sejak ditetapkan yakni 1 April 2017, namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, empat poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017. Pertama, penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus. Kedua, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC. Ketiga, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan. Keempat, kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan. Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses digital dashboard, masa transisi diberikan waktu dua bulan setelah 1 April atau tepatnya 1 Juni 2017. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama tiga bulan untuk pemberlakuannya.

Pertimbangan penyediaan akses digital dashboard memerlukan proses sinkronisasi teknologi informasi antara Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Kemenhub. Sedangkan untuk stiker, harus disediakan dengan kualitas yang baik dan menggunakan teknologi Radio-Frequency Identification (RFID), sehingga secara validasi data dapat dipertanggungjawabkan. Untuk substansi materi KIR, masa transisi diberikan untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan dalam melaksanakan uji KIR dan bekerjasama dengan pihak swasta/Agen Pemegang Merk (APM) yang menyelenggarakan uji KIR

Sementara terkait poin penetapan tarif batas atas dan tarif batas bawah dan poin kuota yang semula diwacanakan ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi, dalam PM 26/2017 ini ditetapkan oleh pemerintah pusat berdasarkan usulan daerah berdasarkan atas hasil kajian dan analisa. Untuk memberi kesetaraan dalam besaran tarif yang berlaku pada daerah-daerah yang kondisi perekonomiannya hampir sama. Atas dasar itu, pemerintah pusat diminta untuk memberikan tata acara, unsur komponen dan rumusan yang baku dalam perhitungan tarif angkutan sewa khusus tersebut. Materi terkait pajak dan STNK, akan menjadi kewenangan Kementerian Keuangan dan Kepolisian, oleh karenanya secara teknis akan memerlukan waktu untuk penyesuaian. Diharapkan dengan penetapan regulasi tersebut menjadi momentum bagi semua penyelenggara transportasi untuk memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Penetapan peraturan baru yang berisi 11 revisi PM 32/2016 yang terkait dengan angkutan sewa khusus yang sebelumnya disebut sebagai taksi online menjadi angkutan umum resmi yang beroperasi di wilayah Indonesia.

Adapun 11 poin yang tertuang dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, adalah sebagai berikut :

1. Argometer Taksi
2. Tarif
3. Wilayah Operasi

4. Kuota/Perencanaan Kebutuhan
5. Persyaratan Minimal Lima Kendaraan
6. Bukti Kepemilikan Kendaraan Bermotor
7. Domisili TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor)
8. SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe)
9. Peran Aplikator
10. Kepemilikan SIM Umum untuk Pengemudi
11. Asuransi dan Kewajiban Aplikasi terhadap Menkominfo

## 2. Pembahasan

Setelah dilakukan penelitian dan wawancara dengan beberapa informan mengenai implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, maka berikut dilakukan pembahasan hasil penelitian.

### A. Implementasi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek pada Dinas Perhubungan terkait legalitas jasa ojek online di Kota Palembang khususnya di wilayah Plaju

Implementasi mengacu pada tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan, tindakan ini berusaha untuk mengubah keputusan-keputusan tersebut menjadi pola-pola operasional serta berusaha mencapai perubahan-perubahan besar atau kecil sebagaimana yang telah diputuskan sebelumnya. Implementasi pada hakekatnya juga upaya pemahaman apa yang seharusnya terjadi setelah sebuah program dilaksanakan. Implementasi kebijakan tidak hanya melihat instansi yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kebijakan tersebut, namun juga menyangkut juga jaringan kekuatan politik, ekonomi dan sosial. Dalam tataran praktis, implementasi adalah proses pelaksanaan keputusan dasar.

#### 1. Komunikasi

Belakangan muncul dalam dunia transportasi yang cukup menyita perhatian masyarakat yaitu jasa ojek *online* salah satunya adalah Go-Jek, yang merupakan jasa layanan ojek berbasis aplikasi ponsel pintar (*smartphone*). Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dengan berplat nomor hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Munculnya fenomena baru dalam dunia transportasi ini mendapat tanggapan beragam dari banyak kalangan. Respon positif datang dari masyarakat dan sebaliknya kalangan akademisi dan praktisi pemerintah tidak sedikit yang mempertanyakan tentang keberadaannya terkait legalitasnya sebagai angkutan umum di jalan raya. Sisi lain dari keberadaan ojek *online* yang menjadi polemik adalah tentang perizinan dan pengawasannya oleh lembaga terkait, mengingat dalam peraturan perundang-

undangan kendaraan sepeda motor tidak masuk dalam kriteria kendaraan angkutan umum. Sehingga izin seperti apakah yang kemudian diberikan kepada ojek *online* sehingga pada faktanya dapat beroperasi di Kota Palembang.

Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan Menteri tersebut akan dilakukan secara bertahap. Hal ini dilakukan sebagai bagian dari pemberian pelayanan yang baik dan kondusif kepada masyarakat.

Kebijakan yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 dapat dilaksanakan dengan efektif jika informasi yang ada dapat disampaikan dengan jelas, tepat sasaran dan mudah dipahami. Adapun kebijakan-kebijakan tersebut telah dibahas dan disepakati bersama antar pemangku kepentingan, seperti akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait dan pelaku usaha jasa transportasi baik yang reguler maupun berbasis aplikasi (*online*).

Berdasarkan hasil wawancara tanggal 19 April 2018 dengan Bapak Junaidi selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Provinsi Sumatera Selatan diperoleh informasi bahwa salah satu cara sosialisasi dan penyampaian kebijakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat baik pelaku usaha, pengguna jasa serta seluruh *stakeholder* transportasi adalah dengan melakukan pertemuan untuk membahas polemik-polemik yang terjadi di lapangan terkait operasional ojek *online* dengan tetap menjadikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 sebagai payung hukum yang bertujuan untuk memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum. Kepala Bidang Lalu Lintas Provinsi Sumatera Selatan mengatakan sosialisasi diharapkan bisa memberikan pemahaman lebih mendalam soal angkutan sewa khusus sehingga tak ada lagi penolakan dengan mengedepankan rasa keadilan.

#### 2. Sumber Daya (*Resources*)

Unsur manusia merupakan unsur yang paling mendasar dan memegang peranan penting dalam pengorganisasian. Kualitas pegawai dalam melakukan tugasnya seyogyanya harus menguasai apa yang dikerjakannya agar tujuan dari pelaksanaan tugasnya dapat dikerjakan dengan baik. Secara kuantitas, semestinya dalam suatu organisasi jumlah pegawai harus seimbang dengan jumlah pekerjaan dalam organisasi tersebut dengan maksud bahwa jumlah pegawai tidak berlebihan agar tidak terjadi pemborosan dan tidak kurang. Selain itu jumlah pegawai yang sesuai dengan kebutuhan akan membuat pekerjaan menjadi aman dan cepat terselesaikan.

Dalam proses pelaksanaan terkait operasional ojek *online* di Kota Palembang, maka diperlukan adanya

sumber daya manusia. Sumber daya manusia yang merupakan salah satu fungsi pengorganisasian dalam manajemen yaitu petugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Metode yang digunakan dalam pelaksanaan dan evaluasi yaitu sesuai dengan standar kerja petugas serta sarana dan prasarana penunjang. Agar pekerjaan yang telah ditetapkan untuk dilaksanakan dapat berjalan dengan baik dan lancar, maka setiap sub bagian memiliki tugas dan fungsi masing-masing yang harus dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab.

### 3. Disposisi (Sikap)

Sikap dan perilaku menjadi salah satu kunci keberhasilan implementasi kebijakan. Kejujuran, tanggung jawab dan komitmen merupakan perilaku yang perlu perhatian dalam pelaksanaan kebijakannya. Sikap dan perilaku adalah karakter manusia yang mudah terpengaruh oleh lingkungan dimana manusia itu berada. Jika lingkungan pelaksana kebijakan didominasi oleh orang-orang yang mengedepankan komitmen, kejujuran dan tanggung jawab, maka sikap dan perilaku di lingkungan tersebut akan mengarahkan pelaksanaan kebijakan kepada arah yang benar. Sikap dan perilaku positif perlu mendapatkan *reward* atau *punishment* bagi yang lalai. Hal ini dilakukan agar mendapatkan *spirit* yang dapat meningkatkan efektifitas pelaksanaan guna mewujudkan tujuan kebijakan.

Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan mengizinkan operasional ojek *online* beroperasi di kota Palembang, selain karena moda transportasi sudah beroperasi di sejumlah kota besar di Indonesia, juga tidak menyalahi UU nomor 22 tahun 2009, sehingga tidak memerlukan izin seperti angkutan taksi.

Diharapkan dengan penetapan regulasi tersebut menjadi momentum bagi semua penyelenggara transportasi untuk memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Penetapan peraturan baru yang berisi 11 revisi PM 32 Tahun 2016 yang terkait dengan angkutan sewa khusus yang sebelumnya disebut sebagai taksi *online* menjadi angkutan umum resmi yang beroperasi di wilayah Indonesia.

### 4. Birokrasi

Struktur birokrasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Implementasi Kebijakan. Aspek struktur organisasi ini melingkupi dua hal yaitu mekanisme dan struktur birokrasi itu sendiri. Aspek pertama adalah mekanisme, dalam implementasi kebijakan biasanya sudah dibuat *Standard Operation Procedure* (SOP). SOP inilah yang menjadi pedoman bagi setiap implementator dalam bertindak agar dalam pelaksanaan kebijakan tidak melenceng dari tujuan dan sasaran kebijakan. Aspek kedua adalah struktur birokrasi, struktur birokrasi yang terlalu panjang dan terfragmentasi akan cenderung melemahkan pengawasan dan menyebabkan prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks yang selanjutnya akan menyebabkan aktivitas organisasi menjadi tidak fleksibel.

Peraturan Menteri maupun Peraturan Daerah merupakan suatu produk hukum yang bentuknya bersifat pengaturan yang sudah termasuk dalam wilayah teknis pelaksanaan dan tidak memerlukan SOP, berbeda

dengan kebijakan yang berbentuk program yang harus mempunyai prosedur dan standar operasional agar kebijakan tersebut terlaksana sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan isi penjelasan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, maka struktur birokrasi dalam mengimplementasikan Peraturan Menteri tersebut dapat dilihat dalam uraian sebagai berikut :

1. Peraturan Menteri melalui Pemerintah Daerah sebagai pelaksana dan penanggung jawab dalam setiap kebijakan dalam hal ini dibantu oleh instansi terkait.

2. Instansi terkait yang dimaksud adalah Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan yang fungsinya adalah :

a. Melakukan sosialisasi kepada kelompok sasaran kebijakan dalam hal ini adalah Perusahaan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek (Perusahaan Ojek *Online*) yang tidak memenuhi Standar Pelayanan Minimal, maka Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati, atau Walikota sesuai dengan kewenangannya dapat melakukan evaluasi dan meninjau ulang izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek yang diberikan kepada perusahaan.

b. Sebagai tempat pengaduan masyarakat yang berkaitan tentang masalah penyelenggaraan angkutan jalan, meliputi pelaksanaan standar pelayanan Angkutan umum yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pelaporan Perusahaan Angkutan Umum yang melakukan penyimpangan terhadap standar pelayanan, memberikan masukan kepada instansi pembina lalu lintas dan angkutan jalan dalam perbaikan pelayanan Angkutan umum dan pemeliharaan sarana dan prasarana Angkutan jalan agar terjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran Angkutan jalan.

c. Menindaklanjuti pengaduan masyarakat yang kemudian disampaikan kepada instansi Pemerintah atau Pemerintah Daerah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi serta mengkoordinasikan dengan pihak terkait.

3. Untuk pemberian sanksi bagi pelanggaran penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum sesuai dengan yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek Pasal 58, terbagi menjadi tiga jenis pelanggaran yaitu :

a. Pelanggaran ringan

b. Pelanggaran sedang, meliputi :

c. Pelanggaran berat, meliputi :

Sanksi administratif sesuai Pasal 61, meliputi :

a. Peringatan tertulis.

b. Denda administratif.

c. Pembekuan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor, dan

d. Pencabutan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor.

Dalam hal pengimplementasiannya, sanksi bagi Perusahaan Angkutan ataupun *driver* ojek *online* yang melanggar peraturan tersebut tetap diproses hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sebagai contoh bagi pengguna awak kendaraan (*driver*) yang tidak melengkapi kelengkapan untuk berkendara seperti STNK akan tetap diproses tilang dari pihak kepolisian yang bertugas.

#### B. Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan atau kawasan tertentu dari suatu tempat ke tempat yang lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap (Pasal 1 Permenhub No. 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek). Pelayanan Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek berdasarkan PM Nomor 26 Tahun 2017 Pasal 2, terdiri dari :

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan dan pelayanan dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya.
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu, terdiri dari :
  1. Angkutan antar jemput
  2. Angkutan pemukiman
  3. Angkutan karyawan
  4. Angkutan carter dan Angkutan sewa
- c. Angkutan orang untuk keperluan wisata dan
- d. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Untuk menyelenggarakan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek dengan Kendaraan Bermotor Umum, perusahaan Angkutan Wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Pemberian izin tersebut dikenakan biaya sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak atau dapat dikenakan Retribusi Daerah. Perusahaan angkutan umum harus berbentuk Badan Hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Seperti yang kita ketahui saat ini, angkutan ojek *online* seperti Go-Jek yang melayani angkutan taksi dengan motor maupun mobil pribadi berplat hitam yang memiliki permasalahan legalitasnya telah mendapat payung hukum. Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 pada 1 April 2017 sebagai revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam Bab IV Peraturan ini di masukkan tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi dimana perusahaan angkutan umum dapat mengusahakan penggunaan

aplikasi berbasis teknologi informasi secara mandiri maupun bekerja sama dengan perusahaan penyedia aplikasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tersebut diantaranya memuat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antara para pemangku kepentingan, seperti para akademisi, pengamat transportasi, asosiasi terkait, dan pelaku usaha jasa transportasi, baik yang reguler maupun yang berbasis aplikasi (*online*). Hasilnya selain sudah dilakukan uji publik juga telah disosialisasikan ke berbagai kota dan dipublikasikan melalui media massa.

Peraturan Menteri tersebut berlaku sejak ditetapkan atau 1 April 2017 namun ada beberapa substansi materi yang memerlukan masa transisi dalam penerapannya. Dari 11 poin revisi aturan tersebut, 4 poin diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 yaitu diantaranya: (1) penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus, (2) persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, (3) persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan (4) kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan.

Sementara untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses Digital Dashboard; masa transisi diberikan waktu 2 bulan setelah 1 April 2017 atau 1 Juni 2017. Sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama 3 bulan untuk pemberlakuannya

Adapun penjelasan rinci mengenai pengimplementasian dari 11 poin yang tertuang dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, sebagai berikut :

##### 1. Argometer Taksi

Masyarakat urban saat ini masih memilih menggunakan taksi sebagai moda transportasi umum yang lebih nyaman dibandingkan dengan transportasi lainnya. Besaran tarif angkutan sesuai yang tercantum pada argometer taksi. Namun di awal tahun 2017 penggunaan taksi menurun jika dibandingkan dengan penggunaan taksi berbasis *online* seperti Go-Jek maupun Go-Car. Hal ini dikarenakan pemesanan taksi biasa, seperti Blue Bird masih harus melakukan pemesanan melalui telepon atau secara konvensional seperti memesan di pinggir jalan sedangkan untuk pemesanan Go-Jek maupun Go-Car kini bisa dipesan melalui aplikasi berbasis *online*.

Pada taksi biasa argometer taksi sudah tercantum pada mesin argometer yang ada pada taksi tersebut. Untuk taksi Blue Bird biaya awal akan dimulai dari Rp. 6.000,- dan selanjutnya akan bertambah secara otomatis per kilomernya sebesar Rp. 4.000,- sedangkan untuk argometer pada aplikasi berbasis teknologi informasi telah tercantum pada aplikasi Go-Jek itu sendiri. Untuk penggunaannya, kita tentukan terlebih dahulu jenis

kendaraan yang akan digunakan, apakah Go-Ride untuk sepeda motor roda 2 atau Go-Car untuk kendaraan roda 4. Setelah kita pilih jenis kendaraan yang akan kita gunakan, pada aplikasi akan muncul lokasi tujuan kemudian kita tentukan lokasi jemput. Misalnya tujuan yang dimaksud ke Palembang Indah Mall (PIM) dan lokasi jemput di daerah Plaju Lorong Kelekar akan secara otomatis terdeteksi jaraknya yaitu 3,5 Km dengan tarif menggunakan Go-Pay sebesar Rp. 11.000,-. Sehingga dapat disimpulkan untuk pelayanan taksi dengan pemesanan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi pembayaran dilakukan berdasarkan besaran tarif yang tercantum pada aplikasi teknologi informasi dengan bukti dokumen elektronik.

Namun PT Blue Bird Tbk dan PT GO-JEK Indonesia saat ini telah bekerja sama dan meluncurkan layanan yang terdapat dalam aplikasi Go-Jek yakni, Go-Bluebird. Dengan Go-Blue Bird, pengguna jasa dapat memesan taksi Blue Bird tanpa harus memesan secara konvensional. Tentu dengan perhitungan argometer taksi sesuai ketentuan Go-Jek secara sistem dari aplikasi itu sendiri.

## 2. Tarif

Pemerintah mengumumkan aturan baru soal taksi *online*. Aturan ini merupakan revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek alias taksi *online* yang akan berbentuk PM baru. Sedikitnya ada 11 poin yang ditekankan dalam aturan tersebut, antara lain argometer taksi, tarif, wilayah operasi, kuota/perencanaan kebutuhan, persyaratan minimal 5 kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor, Domisili Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan peran aplikator.

Besaran tarif angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi. Kemudian penetapan tarif angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah. Tarif batas atas dan tarif batas bawah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan atas usulan Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai dengan kewenangannya. Usulan tarif angkutan sewa khusus batas atas dan batas bawah terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.

## 3. Wilayah Operasi

Pelayanan angkutan sewa khusus, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dan beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan. Wilayah operasi angkutan sewa khusus ditetapkan oleh Direktur Jenderal/Kepala BPTJ/Gubernur sesuai dengan kewenangannya.

Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan sendiri sampai saat ini terus berupaya agar keberadaan taksi berbasis *online* setara dengan taksi konvensional. Pada tanggal 9

Januari 2018, Gubernur Sumatera Selatan Alex Noerdin sudah menandatangani Peraturan Gubernur Nomor 2 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dimana Peraturan Gubernur ini merupakan turunan dari Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 (sekarang menjadi PM Nomor 108 tahun 2018) tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus pada Pasal 20 Ayat 3 tentang Penetapan Wilayah Operasi Angkutan Sewa Khusus, 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.
4. Kuota/Perencanaan Kebutuhan

Perencanaan kebutuhan kendaraan ditetapkan oleh Direktur Jenderal/Kepala Bptj/Gubernur sesuai dengan kewenangannya. Rencana kebutuhan kendaraan angkutan yang telah ditetapkan akan diumumkan kepada masyarakat.

Peraturan Gubernur Nomor 2 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dimana Peraturan Gubernur ini merupakan turunan dari Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Kebutuhan kendaraan (kuota) untuk angkutan sewa khusus paling sedikit memuat :

- a. Perkiraan kebutuhan jasa angkutan sewa khusus
- b. Kebutuhan kendaraan angkutan sewa khusus untuk melayani kebutuhan pengguna jasa
- c. Adanya potensi bangkitnya perjalanan.

Dinas Perhubungan Sumatera Selatan sendiri akan membatasi jumlah taksi *online* di Sumatera Selatan untuk menciptakan kesetaraan pelaksanaan peraturan dengan taksi konvensional dan untuk menciptakan iklim bisnis transportasi yang sehat. Sesuai dengan draft yang telah disusun oleh pihak terkait, taksi *online* akan dibatasi kuotanya yakni 1700 unit taksi.

*Kepala Bidang Lalu Lintas* Dinas Perhubungan *Provinsi Sumatera Selatan*, Nelson Firdaus, mengatakan jumlah tersebut lebih tinggi dari sebelumnya yang hanya dibatasi 1000 unit kendaraan. Jumlah tersebut menurutnya sudah mencukupi kebutuhan masyarakat yang ingin menggunakan taksi *online* ini. Karena jumlah tersebut didapat berdasarkan hasil analisa keseimbangan antara *supply* dan *demand*.

Adapun rincian kebutuhan kendaraan (kuota), ditetapkan sebagai berikut :

- a. Wilayah I: 1.000 Kendaraan
- b. Wilayah II: 200 Kendaraan
- c. Wilayah III: 150 Kendaraan
- d. Wilayah IV: 200 Kendaraan
- e. Wilayah V: 150 Kendaraan

Kebutuhan jumlah kendaraan angkutan sewa khusus dapat dilakukan evaluasi berkala paling lam 1 (satu)

tahun dan/atau sewaktu-waktu diperlukan. Diharapkan dengan adanya pembatasan kuota dan wilayah ini kedua angkutan (angkutan konvensional dan angkutan *online*) tersebut dapat kembali kondusif.

5. Persyaratan Minimal Lima Kendaraan Untuk menyelenggarakan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek dengan Kendaraan Bermotor Umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek (sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 pada Bab III tentang Pengusahaan Angkutan Pasal 25 Ayat (1). Pemberian izin tersebut dikenakan biaya sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak atau dapat dikenakan Retribusi Daerah.

Perusahaan Angkutan Umum tersebut harus berbentuk Badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Badan Hukum Indonesia yang dimaksud berbentuk :

- a. Badan Usaha Milik Negara
- b. Badan Usaha Milik Daerah
- c. Perseroan Terbatas, dan
- d. Koperasi

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

- a. Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor.
- b. Memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan yang mampu menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki
- c. Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain.

Bagi perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan, dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi. Dengan catatan koperasi ini haruslah memiliki izin sebagai penyelenggara Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

#### 6. Bukti Kepemilikan Kendaraan Bermotor

Buku Pemilik Kendaraan Bermotor atau disingkat BPKB, adalah buku yang dikeluarkan/diterbitkan oleh Satuan Lalu Lintas Polri sebagai bukti kepemilikan kendaraan bermotor. BPKB berfungsi sebagai surat bukti kepemilikan kendaraan bermotor. Bersamaan dengan pendaftaran BPKB, diberikan STNK dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. BPKB dapat disamakan dengan *certificate of ownership* yang disempurnakan dan merupakan dokumen penting.

Kewajiban memiliki kendaraan dibuktikan dengan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum atau dapat atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi.

Berdasarkan wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, ia mengatakan bahwa salah satu poin yang diatur adalah pemilik taksi *online* yang bergabung dalam

wadah koperasi dapat memiliki surat-surat kendaraan berupa BPKB atau STNK atas nama pribadi. Sebelumnya, banyak pemilik kendaraan protes karena PM 26/2017 mengharuskan BPKB atau STNK atas nama badan usaha termasuk yang terhimpun dalam koperasi. Ditegaskan Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan tersebut, dalam prinsip berkoperasi, aset anggota tetap milik anggota.

Karena itu, pemilik taksi *online* menjadi anggota koperasi tidak mengalihkan aset milik anggota menjadi milik koperasi sehingga sudah seharusnya segala bukti kepemilikan kendaraan tetap atas nama pemilik kendaraan. Bagi pemilik kendaraan taksi *online* yang menjadi anggota koperasi dapat menyimpan kendaraan mereka di rumah masing-masing.

#### 7. Domisili TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor)

Untuk Angkutan sewa khusus menggunakan (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) TNKB sesuai dengan wilayah operasi yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal/Kepala Bptj/Gubernur sesuai dengan kewenangannya.

#### 8. SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe)

Sertifikat Registrasi Uji Tipe merupakan persyaratan untuk pendaftaran kendaraan bermotor dalam rangka mendapatkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) serta persyaratan dalam pelaksanaan pengujian berkala untuk yang pertama kali. SRUT merupakan syarat wajib untuk melakukan rubah bentuk / modifikasi kendaraan. Walaupun dalam praktiknya di instansi terkait (Polda/Samsat), terkadang cukup dengan surat keterangan dari APM atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan mesin dan/atau bentuk Ranmor dan tidak mewajibkan SRUT pada saat rubah bentuk kendaraan atau modifikasi kendaraan, mungkin karena tipenya sudah umum.

Jadi, Sertifikat Registrasi Uji Tipe adalah sertifikat yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal, sebagai bukti bahwa setiap kendaraan bermotor, landasan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan/atau kereta tempelan yang dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor atau dimodifikasi memiliki spesifikasi teknik sama/sesuai dengan tipe kendaraan yang telah disahkan atau rancang bangun dan rekayasa kendaraan yang telah disahkan, yang merupakan kelengkapan persyaratan pendaftaran dan pengujian berkala kendaraan bermotor.

Persyaratan Serfitikasi Uji Tipe Kendaraan SRUT sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan jika tipe kendaraan belum dilakukan uji tipe, maka harus dilakukan uji tipe untuk mendapatkan sertifikat uji tipe.

#### 9. Peran Aplikator

Perusahaan Aplikasi berbasis teknologi informasi di bidang transportasi darat dilarang bertindak sebagai penyelenggara Angkutan umum, yang meliputi memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek memberikan layanan

akses aplikasi kepada perorangan, merekrut pengemudi, menetapkan tarif, dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan.

#### 10. Kepemilikan SIM Umum untuk Pengemudi

Pengemudi taksi aplikasi *online* wajib mempunyai surat izin mengemudi A Umum. Mereka yang kini terdaftar bekerja sebagai pengemudi taksi *online* dan terbukti tidak memiliki SIM A Umum, tidak lagi diizinkan menjalankan pekerjaannya. Kepemilikan SIM A Umum sifatnya wajib karena berkaitan dengan kepentingan umum.

#### 11. Asuransi dan Kewajiban Aplikasi terhadap Menkominfo

Pemerintah menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawab sebagai penyelenggara yaitu berupa iuran wajib dan tanggung jawab pengangkut. Sementara untuk pendaftaran aplikasi, Menkominfo juga mengonfirmasi bahwa perusahaan wajib melakukan pendaftaran jika tidak ingin diblokir.

### 3. Kesimpulan

Setelah menguraikan hasil penelitian pada Bab V, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Banyak terjadi pro dan kontra dari keberadaan ojek *online* di Provinsi Sumatera Selatan khususnya di Kota Palembang. Sebagian mendukung dan menggunakan transportasi alternatif ini sedangkan sebagian lagi menyayangkan keberadaan terkait legalitasnya. Terutama pengemudi ojek *online* yang menganggap peraturan itu tidak berpihak pada mereka. Menanggapi hal tersebut Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 pada 1 April 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam pemberlakuan aturan tersebut ditegaskan akan dilakukan dengan masa transisi. Masa transisi diberikan waktu dua bulan setelah 1 April atau tepatnya 1 Juni 2017 sedangkan untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan selama tiga bulan untuk pemberlakuannya. Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tersebut diantaranya memuat 11 poin revisi yang telah dibahas dan disepakati bersama antara para pemangku kepentingan, hasilnya selain sudah dilakukan uji publik juga telah disosialisasikan ke berbagai kota dan dipublikasikan melalui media massa.
2. Keberadaan ojek *online* di Kota Palembang sampai saat ini belum ada izinnnya dan tidak bisa diberikan izin oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan. Namun Pembatalan Surat Pemberitahuan Menteri Perhubungan No. UM.3012/1/21/PHB/2015 oleh presiden memberikan pengecualian bagi ojek *online* untuk dapat beroperasi sementara sampai pemerintah mampu menyediakan moda transportasi

yang memadai. Walaupun belum mendapatkan izin secara legal, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan selama ini telah melakukan tugasnya secara optimal dengan melakukan pengawasan secara langsung terhadap keberadaan ojek *online* dalam pengoperasiaanya dengan tujuan agar operasional ojek *online* tetap dapat beroperasi beriringan dengan angkot konvensional dengan aman, lancar dan sesuai dengan standar keselamatan para penyedia jasa maupun pengguna jasa tersebut. Tentunya hal ini didukung oleh beberapa pihak terkait termasuk pihak Kepolisian agar dalam pelaksanaannya tidak terjadi masalah-masalah yang tidak diinginkan.

### Daftar Pustaka

- Adisasmita, Rahardjo. 2014. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta Graha Ilmu
- Joedi, Dillah, dkk. 2012. *Analisis Legalitas dan Kelayakan Finansial Operasional Angkutan Ojek di Kabupaten Sidoarjo*. Laporan Penelitian, Institut Teknologi Surabaya
- Salim, Abbas. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Sinamo, Nomensen. 2016. *Hukum Administrasi Negara*. Bekasi : Jala Permata Aksara
- Soekanto, Soerjono. 2004. *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta : Rajawali PerS
- Subarsono, Ag. 2010. *Analisis Kebijakan Publik. (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Yogyakarta : Pusaka Pelajar.
- Sugono, Bambang. 2010. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Rajawali Pers
- Sutedi, Adrian. 2011. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945