

**PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE
DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM
PENETAPAN TARIF
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh:

SAIPUL AKBAR
NPM: 1306200265



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

Ilmu, Cerdas dan Terpercaya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Rabu, tanggal 28 Maret 2018, Jam 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : SAIPUL AKBAR
 NPM : 1306200265
 PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
 JUDUL SKRIPSI : PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM PENETAPAN TARIF (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Dinyatakan : (B/A) Lulus Yudisium dengan predikat Sangat Baik
 () Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
 () Tidak Lulus

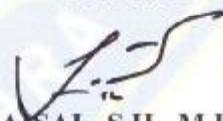
Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam BAGIAN HUKUM BISNIS.

PANITIA UJIAN

Ketua

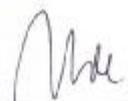
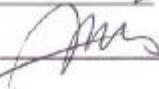
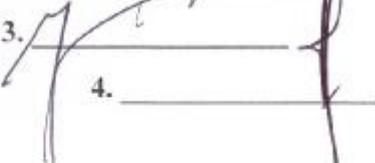
Sekretaris


IDA HANIFAH, S.H., M.H
 NIDN: 0003036001


FAISAL, S.H., M.Hum
 NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. IDA NADIRAH, S.H., M.H
2. MIRSA ASTUTI, S.H., M.H
3. HARISMAN, S.H., M.H
4. RACHMAD ABDUH, S.H., M.H

1. 
 2. 
 3. 
 4. _____



Siagap, Cerdas dan Berprestasi

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata I bagi:

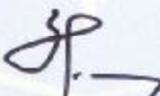
NAMA : SAIPUL AKBAR
NPM : 1306200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM PENETAPAN TARIF (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

PENDAFTARAN : Tanggal 15 Maret 2018

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Komprehensif, penulis berhak memakai gelar:

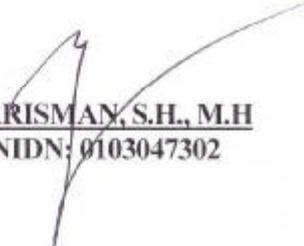
SARJANA HUKUM
BAGIAN HUKUM BISNIS

Diketahui
Dekan


IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN: 0003036001

Pembimbing I

Pembimbing II


HARISMAN, S.H., M.H
NIDN: 0103047302


RACHMAD ABDUH, S.H., M.H
NIDN: 0004127204



Slafiqah, Cerdas dan Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : SAIPUL AKBAR
NPM : 1306200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS
ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL
DALAM PENETAPAN TARIF (Studi di Dinas Perhubungan
Kota Medan)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 24 Maret 2018

Pembimbing I

Pembimbing II

HARISMAN, S.H., M.H
NIDN: 0103047302

RACHMAD ABDUH, S.H., M.H
NIDN: 0004127204



Siapa, Cerdas dan Jujur

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Saipul Akbar
NPM : 1306200265
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Bisnis
Judul : PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM PENETAPAN TARIF (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2018

Saya yang menyatakan



SAIPUL AKBAR



Siapa, Siapa dan Siapa

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut.

KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA

Nama Mahasiswa : SAIPUL AKBAR
NPM : 1306200265
Prodi/Bagian : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
Judul Skripsi : PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM PENETAPAN TARIF (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Pembimbing I : HARISMAN, S.H., M.H
Pembimbing II : RACHMAD ABDUH, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONS. LANJUTAN	PARAF
3/10-2017	Metode Penelitian, Sumber Penelitian, Kelempokan		<i>[Signature]</i>
14/10-2017	Pembahasan tidak di kelas / diskusi - Ade Uta di lapangan terkait.		<i>[Signature]</i>
30/10-2017	Kelempokan Bus 1, II, III, IV		<i>[Signature]</i>
8/11-2017	Kelempokan Sani Perijak		<i>[Signature]</i>
22/11-2017	Kelempokan Sani Perijak		<i>[Signature]</i>
15/12-2017	Kelempokan Sani Sman		<i>[Signature]</i>
23/12-2017	Ade Uta di Eggi Adnan		<i>[Signature]</i>
21/1-2018	Ujian di Eggi Adnan		<i>[Signature]</i>
	Ade Uta di Bakti		<i>[Signature]</i>

Diketahui Dekan

Pembimbing I

Pembimbing II

[Signature]
IDA HANIFAH, S.H., M.H

[Signature]
HARISMAN, S.H., M.H

[Signature]
RACHMAD ABDUH, S.H., M.H

ABSTRAK

PERSAINGAN USAHA BISNIS ANGKUTAN BERBASIS ONLINE DENGAN ANGKUTAN TAKSI KONVENSIONAL DALAM PENETAPAN TARIF (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

Saipul Akbar

Bisnis dalam arti kegiatan jasa meliputi jasa transportasi atau pengangkutan. Dewasa ini, kemunculan angkutan berbasis aplikasi atau taksi online membuat persaingan usaha di bidang jasa transportasi semakin kuat. Keberadaan taksi online dianggap mengurangi pendapatan angkutan taksi konvensional dikarenakan tarif yang lebih murah dari taksi konvensional. Tujuan Penelitian ini untuk mengetahui pengaturan hukum dalam kegiatan usaha jasa transportasi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, untuk mengetahui persaingan usaha yang terjadi dalam bisnis angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam menetapkan tarif, dan mengetahui upaya untuk mewujudkan persaingan usaha yang sehat antara angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam penetapan tarif.

Penelitian ini dilakukan menggunakan data primer dengan melakukan riset atau wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan dan data sekunder yang diperoleh secara yuridis empiris, kemudian disajikan secara deskriptif yaitu dengan menguraikan, menjelaskan dan menggambarkan mengenai permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

Berdasarkan hasil penelitian dapat dipahami bahwa ketentuan dalam pengoperasian jasa transportasi oleh dinas perhubungan berupa setiap pengusaha yang melakukan kegiatan usaha jasa perdagangan barang atau jasa wajib memiliki SIUP secara tersendiri sesuai dengan bidang usaha dan golongan usahanya. Pengujian kendaraan bermotor, izin insidental, dan izin operasi masih dilakukan secara langsung di Dinas Perhubungan. Kegiatan usaha jasa transportasi juga harus memiliki Izin usaha angkutan serta mematuhi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Persaingan usaha yang terjadi dalam bisnis angkutan berbasis online taksi konvensional adalah penetrasi taksi online dalam tempo singkat mampu menggerus pasar taksi konvensional. Kewajiban angkutan konvensional yang lebih berat membuat pelaku usahanya sulit bersaing dengan angkutan jasa transportasi online, misalnya dalam hal pemberian tarif. Upaya untuk mewujudkan persaingan usaha yang sehat antara angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam penetapan tarif adalah penerapan tarif atas dan bawah oleh Pemerintah, menetapkan peraturan seperti Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 yang telah di revisi pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017.

Kata Kunci: Persaingan Usaha, Angkutan Online, Taksi Konvensional, dan Tarif.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb

Segala puji bagi Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam mudah-mudahan tetap tercurahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW. Yang telah membawa risalah Islam dan menyampaikan kepada umat manusia serta penulis harapkan syafa'at-Nya di hari kiamat. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu disusun skripsi yang berjudul: *Persaingan Usaha Bisnis Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Penetapan Tarif (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Medan).*

Dengan selesainya skripsi ini, Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada ayahanda dan ibunda: **H. Amirul Walhadi** dan **Hj. Karsiyem** telah mengasuh dan mendidik dengan perkenankanlah diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya curahan kasih sayang selama ini kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak **Dr. Agussani, M.AP** atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu **Ida Hanifah,**

S.H., M.H. Demikian juga halnya kepada wakil Dekan II Bapak **Faisal, S.H., M.Hum.** dan Wakil Dekan III Bapak **Zainuddin, S.H., M.Hum.**

Terima kasih yang tidak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak **Harisman, S.H., M.,H.** selaku Pembimbing I dan Bapak **Rachmad Abduh, S.H.,M.H.** selaku Pembimbing II, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga pengharapan kepada seluruh staff pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tidak terlupakan disampaikan terima kasih kepada seluruh pegawai biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang dengan sabar melayani urusan administrasi selama ini.

Terima kasih kepada saudara saya: Dodi Listio S.P, Andri Susilo S.Kom, Dini Syahputri dan Bobby Azliansyah yang telah memberikan semangat hingga selesainya skripsi ini.

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu, dalam kesempatan diucapkan terima kasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, terutama kepada, Tondirian, Rian Pratama, Cahyono, Irvan Zakaria SH, Ismunandar, dan teman-teman kelas E3 Bisnis atas semua kebaikannya, semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima kasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Allah SWT mengetahui akan niat baik hambahambanya.

Wassalamu'alaikum Wr Wb

Medan, 01 April 2018

Hormat Saya.

SAIPUL AKBAR

DAFTAR ISI

LEMBARAN PENDAFTARAN

LEMBARAN BERITA ACARA UJIAN

PERNYATAAN KEASLIAN

ABSTRAK i

KATA PENGANTAR ii

DAFTAR ISI v

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

1. Rumusan masalah 4

2. Faedah penelitian 5

B. Tujuan Penelitian 6

C. Metode Penelitian 6

1. Sifat penelitian 7

2. Sumber data 7

3. Alat pengumpul data 8

4. Analisis data 8

D. Definisi Operasional 9

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Persaingan Usaha..... 10

B. Bisnis Angkutan berbasis Online dan Konvensional..... 18

C. Tarif 33

BAB III HASIL PEMBAHASAN

A. Ketentuan dalam Pengoperasian Jasa Transportasi oleh Dinas Perhubungan.....	38
B. Persaingan Usaha Yang Terjadi Dalam Bisnis Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Menetapkan Tarif	48
C. Upaya Untuk Mewujudkan Persaingan Usaha Yang Sehat Antara Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Penetapan Tarif	55

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	71
B. Saran	72

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang tertuang pada Alinea ke-4 menjelaskan tentang tujuan bernegara salah satunya adalah mewujudkan kesejahteraan umum dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dasar hukum yang dapat mewujudkan cita-cita tersebut terdapat pada Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 yang merupakan dasar hukum bagi sistem perekonomian di Indonesia. Pada pasal tersebut terdapat cirri-ciri positif yang hendak dicapai dan dipertahankan dalam perekonomian di Indonesia. Pencapaian positif tersebut diwujudkan melalui dunia usaha yang dijalankan secara sehat dan adil (*fair competition*).

Bisnis dalam aktivitasnya dapat dipastikan terjadi persaingan (*competition*) di antara pelaku usaha. Pelaku usaha akan berusaha menciptakan, mengemas, serta memasarkan produk yang dimiliki baik barang/jasa sebaik mungkin agar diminati dan dibeli oleh konsumen. Persaingan dalam usaha dapat berimplikasi positif, sebaliknya, dapat menjadi negatif jika dijalankan dengan perilaku negatif dan sistem ekonomi yang menyebabkan tidak kompetitif. Dari sisi manfaat, persaingan dalam dunia usaha adalah cara yang efektif untuk mencapai pendayagunaan sumber daya secara optimal. Dengan adanya rivalitas akan cenderung menekan ongkos-ongkos produksi sehingga harga menjadi lebih rendah serta ongkos-ongkos produksi sehingga harga menjadi lebih rendah serta

kualitasnya semakin meningkat. Bahkan lebih dari itu persaingan dapat menjadi landasan fundamental bagi kinerja di atas rata-rata untuk jangka panjang dan dinamakannya keunggulan bersaing yang lestari (*sustainable competitive advantage*) yang dapat diperoleh melalui tiga strategi generik, yakni keunggulan biaya, diferensiasi, dan fokus biaya.¹

Menyadari bahwa dalam tatanan global dalam menjalankan aktivitas bisnis perlu ada satu acuan yang mempunyai kekuatan daya memaksa, maka pemerintah menerbitkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UULPM dan PUTS). Adapun latar belakang diterbitkannya UULPM dan PUTS secara filosofis dapat dilihat dalam salah satu pertimbangan (konsiderans) dikeluarkannya UULPM dan PUTS, yakni dalam huruf c disebutkan:²

“Bahwa setiap orang yang berusaha di Indonesia harus berada dalam situasi persaingan yang sehat dan wajar sehingga tidak menimbulkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu”

Perkembangan usaha di berbagai bidang baik bidang industri, pertanian, manufaktur, dan lain sebagainya membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai untuk mendukung perkembangan dunia usaha itu sendiri, salah satu sarana yang dibutuhkan tersebut adalah transportasi baik transportasi darat, udara, dan laut. Dewasa ini perkembangan dunia transportasi khususnya transportasi darat berkembang sangat pesat, dimana perkembangan dan pertumbuhan industri transportasi tersebut tidak lepas dari peningkatan jumlah

¹ Mustafa Kamal Rokan. 2010. *Hukum Persaingan Usaha: Teori dan Praktiknya di Indonesia*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 1.

² Sentosa Sembiring. 2015. *Hukum Dagang*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, hlm. 230.

pengguna jasa transportasi darat yang juga mengalami perkembangan pesat. Kebutuhan akan sarana transportasi terus meningkat seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan pengiriman barang dan perpindahan manusia itu sendiri.³

Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Peluang inilah yang dilihat pelaku usaha untuk menyediakan jasa pengangkutan bagi warga yang tidak memiliki kendaraan atau warga yang memerlukan efisiensi waktu dengan menaiki kendaraan umum. Salah satu hasil produk jasa transportasi yang di buat oleh pelaku usaha yang sedang populer saat ini adalah transportasi darat berbasis aplikasi android online, seperti Aplikasi Go-car, Grab Taxi, Uber dan lain-lain. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan acuan pengaturan dalam pelaksanaan aplikasi tersebut saat ini.

Namun seiring berjalannya jasa transportasi online tersebut, terdapat keributan persoalan taksi aplikasi versus taksi konvensional yang menghiiasi pemberitaan di negara ini cukup mengundang kontroversi. Taksi berbasis aplikasi, dengan inovasinya dianggap penyebab taksi konvensional “mati perlahan” karena kalah bersaing. Banyak orang mengatakan hilangnya pasar mereka merupakan kesalahan internal di perusahaan dalam respon keseimbangan baru di industri.

³ Rizke Diana, “*Kumpulan Materi Ilmu Hukum*”, <http://kekemateriilmuhukum.blogspot.co.id> diakses Selasa Tanggal 25 Juli 2017, Pukul 10.02 Wib.

Masalahnya, kalau dilihat secara jeli bukan pertarungan inovasi teknologi dan non-teknologi tetapi kesiapan pemerintah dan aturan yang menjadi payung perusahaan angkutan berbasis aplikasi. Baik taksi online maupun konvensional harus tunduk pada regulasi. Aplikasi online yang lebih murah karena mengganti salah satu proses, namun perusahaan aplikasi tetap harus bermitra dengan perusahaan yang memiliki kendaraan dan supir. Aturan regulasi dari pemerintah belum jelas untuk mitra perusahaan aplikasi tersebut yang seharusnya membayar tarif yang sama dengan perusahaan angkutan lainnya.⁴

Taksi online dirasa masyarakat juga lebih efisien, karena hanya menunggu saja di tempat pemesan tersebut berada. Pemerintah yang harus tegas dalam memilih regulasi karena nyatanya yang menjadi korban bukanlah pengusaha. Melainkan sesama pelaku kecil, para sopir yang cemburu satu sama lain. Pemicunya perbedaan tarif pelat kuning dan pelat hitam. *Regulated price* harus dibuat seadil mungkin. Semua perkembangan teknologi ini harus mengarahkan negara menjaga keseimbangan dan perubahan yang sehat karena persaingan.

Berdasarkan dari fakta-fakta tersebut, penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian yang selanjutnya disusun dalam bentuk skripsi dengan judul **“Persaingan Usaha Bisnis Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Penetapan Tarif (Studi Dinas Perhubungan Kota Medan)”**

⁴ Maria Anindita Nareswari, “Fenomena Transportasi Konvensional vs Online dari Pandangan Hukum dan Moral”, <http://www.kompasiana.com> diakses Selasa Tanggal 25 Juli 2017, Pukul 10.21 Wib.

1. Rumusan Masalah

Masalah dapat dirumuskan sebagai suatu pernyataan lebih baik, dengan suatu pernyataan. Keunggulan menggunakan rumusan masalah dalam bentuk pernyataan ini adalah untuk mengontrol hasil penelitian:⁵

- a. Bagaimana pengaturan hukum dalam kegiatan usaha jasa transportasi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia?
- b. Bagaimana persaingan usaha yang terjadi dalam bisnis angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam menetapkan tarif?
- c. Bagaimana upaya untuk mewujudkan persaingan usaha yang sehat antara angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam penetapan tarif?

2. Faedah Penelitian

Faedah penelitian dalam penulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- a. Secara teoritis penelitian ini diharapkan memberikan sumbangan pikiran dalam rangka untuk memperluas pemahaman bagi pengembangan ilmu hukum bisnis.
- b. Secara praktis penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai informasi dan masukan bagi yang berwenang dan pengetahuan bagi penulis, dapat dijadikan bahan masukan bagi masyarakat mengenai ketentuan-ketentuan hukum dan masalah-masalah terkait dengan kegiatan usaha jasa transportasi online

⁵ Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*, halaman 4.

maupun konvensional serta dapat menjawab keluhan-keluhan dari berbagai kalangan pihak perusahaan maupun masyarakat terkait persaingan usaha bisnis angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional di Kota Medan dalam hal penetapan tarif.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian seyogyanya dirumuskan sebagai kalimat pernyataan yang konkret dan jelas tentang apa yang akan diuji, dikonfirmasi, dibandingkan, dikorelasikan, dalam penelitian tersebut.⁶ Tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum dalam kegiatan usaha jasa transportasi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.
2. Untuk mengetahui persaingan usaha yang terjadi dalam bisnis angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam menetapkan tarif.
3. Untuk mengetahui upaya Dinas perhubungan Kota Medan untuk mewujudkan persaingan usaha yang sehat antara angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam penetapan tarif.

C. Metode Penelitian

Metode yang diterapkan dalam suatu penelitian adalah kunci utama untuk menilai baik buruknya suatu penelitian. Agar dapat menghasilkan hasil yang

⁶ Bambang Sunggono. 2015. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, hlm. 109.

maksimal, maka diupayakan pengumpulan data yang baik dan layak. Untuk itu dilakukan penelitian yang meliputi :

1. Sifat Penelitian

Sifat yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode penelitian hukum yang berifat deskriptif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara menguraikan keseluruhan pokok permasalahan yang dibahas dalam skripsi sebagaimana yang dikemukakan dalam rumusan masalah, terlebih dahulu dihubungkan yang telah ada, baik diperoleh dari lapangan maupun kepustakaan.

Adapun metode pendekatan yang digunakan untuk melakukan penelitian dalam pembahasan skripsi ini adalah metode pendekatan yuridis empiris, yaitu penelitian dalam skripsi ini dilakukan dengan studi lapangan atau wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan. Studi ini dilakukan dengan tetap berpedoman kepada ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu melalui data primer dengan melakukan riset di lapangan dan data sekunder yang terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari norma atau kaidah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, serta peraturan-peraturan lainnya. Bahan hukum primer terdiri dari:

- 1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata

- 2) Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
 - 3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan
 - 4) Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek
- b. Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti buku-buku, jurnal, makalah, internet, dan lain-lainnya yang berkaitan dengan penelitian.
- c. Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

3. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah melalui studi penelitian lapangan atau wawancara dan studi dokumen kepustakaan yang bertujuan untuk mendapatkan data dan informasi berkaitan dengan judul skripsi yang sedang diteliti.

4. Analisis Data

Data yang diperoleh dari studi lapangan (*field Research*) dan studi kepustakaan dikumpulkan serta diurutkan kemudian diorganisasikan dalam satu

pola, kategori, dan uraian dasar. Sehingga dapat diambil sebuah pemecahan masalah yang akan diuraikan dengan menggunakan analisis kualitatif.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang diteliti dalam penulisan ini.⁷ Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dari teori. Definisi operasional dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pengertian Persaingan Usaha berdasarkan Pasal 1 angka 6 Undang-undang No. 5 tahun 1999 adalah persaingan antar pelaku dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan jasa.
2. Bisnis adalah suatu organisasi yang menjual barang atau jasa kepada konsumen atau bisnis lainnya, untuk mendapatkan laba.⁸
3. Angkutan berbasis Online adalah Jasa transportasi yang berbasis online.⁹
4. Angkutan Konvensional adalah transportasi umum yang biasa digunakan, yang telah tersedia di jalan konvensional.¹⁰
5. Tarif adalah jumlah biaya yang harus dibayarkan apabila kita menggunakan jasa orang tersebut.¹¹

⁷ Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, *Op.Cit.*, hlm. 6.

⁸ Wikipedia, "Bisnis", <https://id.wikipedia.org>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 21.00 wib.

⁹ Satriagi, "Jasa transportasi Online", <http://songtulong.blogspot.co.id>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 21.43 Wib.

¹⁰ Lucachristiani, "Transportasi Konvensional VS Online", <https://lucakristiani.wordpress.com>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 22.00 Wib.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Persaingan Usaha

Setiap negara yang berlandaskan pada ekonomi pasar mutlak membutuhkan pondasi ekonomi yang kuat yang dihasilkan dari pasar yang sehat dan kompetitif. Hal ini hanya dapat dihasilkan dari kebijakan pemerintah yang pro kompetisi dan perilaku pelaku usaha yang saling bersaing secara sehat dan independen satu sama lain.

Tingginya tingkat persaingan antar pelaku usaha dalam suatu pasar atau industri akan mendorong pelaku usaha untuk menghasilkan produk barang atau jasa yang variatif, baik dari segi harga, kualitas, dan inovasi. Kondisi ini menguntungkan bagi konsumen karena konsumen dapat memilih beragam produk dengan harga yang bersaing satu sama lain. Dari perspektif lain, negara akan diuntungkan karena kondisi persaingan yang sehat akan menciptakan pelaku usaha nasional yang efisien, inovatif, dan tahan banting.¹²

Sebaliknya, semakin rendahnya tingkat persaingan merupakan tolok ukur perekonomian yang tidak efisien. Kerjasama yang terjadi antara sesama pelaku usaha yang seharusnya saling bersaing, seperti perjanjian untuk menetapkan

¹¹ Billyyuda, "Jelaskan apa yang dimaksud dengan tarif?", <https://brainly.co.id>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 22.30 Wib.

¹² Master Admin, "Hukum Persaingan Usaha", <http://hadspartnership.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 11.55 Wib.

harga, mengatur produksi, membagi wilayah penjualan, akan meniadakan inovasi, menurunkan kualitas, dan menyebabkan harga menjadi mahal. Semua ini akan merugikan konsumen karena harus membayar harga lebih mahal dari yang seharusnya. Berbagai keuntungan yang seharusnya dinikmati oleh konsumen dari hasil tingkat persaingan yang sehat (*consumer's welfare*), berpindah dan dinikmati oleh pelaku usaha karena mendapatkan untung yang lebih besar.

Hukum Persaingan Usaha pertama kali diperkenalkan oleh Amerika Serikat pada tahun 1890 melalui Sherman Act, yang melarang segala bentuk perjanjian, trust, konspirasi dagang, dan berbagai praktek dagang curang lainnya. “*Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade or commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal*”. Sebelum tahun 1890, perekonomian Amerika Serikat didominasi berbagai gabungan perusahaan besar (atau juga dikenal dengan istilah “*trust*”) yang menguasai berbagai jenis industri sehingga menyebabkan harga barang-barang menjadi mahal. Akibatnya masyarakat harus membayar lebih mahal dari harga yang seharusnya. Atas latar belakang itu, hukum persaingan usaha di Amerika Serikat dikenal dengan nama Antitrust. Melalui Sherman Act dan kemudian dilanjutkan dengan *Clayton Act dan FTC (Federal Trade Commission) Act*, Pemerintah Amerika Serikat berusaha memerangi segala praktek kartel dan berbagai praktek persaingan usaha tidak sehat yang merugikan konsumen.¹³

¹³ Master Admin, “Hukum Persaingan Usaha”, <http://hadspartnership.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 11.55 Wib.

Di Eropa, hukum persaingan usaha lebih dikenal dengan istilah '*Competition Law*', sedangkan di Jepang lebih fasih menggunakan istilah '*Anti Monopoly Law*'. Namun dari berbagai istilah tersebut, pada dasarnya mengusung tujuan yang sama, yaitu melindungi konsumen dari praktek-praktek curang yang dilakukan oleh pelaku usaha. Hukum Persaingan Usaha merupakan bidang hukum yang unik dan kompleks, karena memasukkan konsep-konsep ekonomi kedalam instrumen hukum.

Hukum persaingan usaha merupakan salah satu instrumen untuk memastikan tingkat persaingan tetap terjaga. Instrumen lainnya adalah Kebijakan Persaingan (*competition policy*), yang bisa berasal dari Pemerintah ataupun otoritas persaingan usaha setempat.

Hukum Persaingan Usaha lebih bercorak penegakan hukum dengan mengedepankan sanksi atas timbulnya pelanggaran, sementara itu Kebijakan Persaingan cenderung bersifat preventif dan terkait erat dengan kebijakan pemerintah yang bisa mempengaruhi tingkat persaingan secara signifikan dalam suatu industri. Regulasi pemerintah terkait impor barang, penentuan tarif bawah adalah beberapa contoh dari Kebijakan Persaingan.

Indonesia pertama kali mengenal Hukum Persaingan Usaha pada tahun 1999, dengan diundangkannya UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ("UU No. 5/1999"). *Beleid* ini memiliki tujuan yang relatif sama dengan hukum persaingan serupa di negara-negara lain, melarang berbagai bentuk *abusive* seperti kartel, praktek monopoli, penyalahgunaan posisi dominan (*abuse of dominant position*) persekongkolan

tender (*bid rigging*), perjanjian tertutup (*tying agreement*), diskriminasi, jual rugi (*predatory pricing*), integrasi vertikal, hingga merger dan akuisisi. Namun yang membedakan, UU No. 5/1999 memiliki karakteristik tersendiri yakni memperbolehkan penguasaan negara melalui BUMN atas sumber-sumber ekonomi yang penting, hal ini sejalan dengan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945.

Bersamaan dengan UU No. 5/1999, dibentuk pula Komisi Pengawas Persaingan Usaha (“KPPU”) sebagai lembaga independen yang bertugas mengawasi persaingan usaha di Indonesia. KPPU dikategorikan sebagai lembaga quasi-yudisial, karena memiliki multi kewenangan. KPPU dapat memeriksa dan memutus setiap perkara persaingan usaha, termasuk menjatuhkan sanksi bagi pelaku usaha yang melanggar UU No. 5/1999.¹⁴

Pada umumnya, orang menjalankan kegiatan usaha adalah untuk memperoleh keuntungan dan penghasilan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup, atas dasar memenuhi kebutuhan hidup itulah mendorong banyak orang menjalankan usaha, baik kegiatan usaha sejenis maupun kegiatan usaha yang berbeda. Keadaan yang demikian itulah yang sesungguhnya yang menimbulkan atau melahirkan persaingan usaha diantara para pelaku usaha. Oleh karena itulah persaingan dalam dunia usaha merupakan hal yang biasa terjadi, bahkan dapat dikatakan persaingan dalam dunia usaha itu merupakan *condition sine qua non* atau persyaratan mutlak bagi terselenggaranya ekonomi pasar, walaupun diakui adakalanya persaingan usaha itu sehat atau tidak sehat. Persaingan usaha yang

¹⁴ Master Admin, “Hukum Persaingan Usaha”, <http://hadspartnership.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 11.55 Wib.

sehat akan memberikan akibat positif bagi para pelaku usaha, sebab dapat memnimbulkan motivasi atau rangsangan untuk meningkatkan efisiensi, produktivitas, inovasi dan kualitas produk yang dihasilkannya. Selain menguntungkan bagi para pelaku usaha, tentu saja konsumen memperoleh manfaat dari persaingan usaha yang sehat itu, yaitu adanya penurunan harga, banyak pilihan dan banyak peningkatan kualitas produk.¹⁵

Suasana (*atmosphere*) yang kompetitif adalah syarat mutlak bagi Negara-negara berkembang seperti Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang efisien, termasuk proses industrialisasinya. Dalam pasar yang kompetitif perusahaan-perusahaan akan saling bersaing untuk menarik lebih banyak konsumen dengan menjual produk-produk mereka dengan harga yang serendah mungkin, meningkatkan mutu produk, dan memperbaiki pelayanan mereka kepada konsumen. Untuk berhasil dalam suatu pasar yang kompetitif, maka perusahaan-perusahaan harus berusaha untuk mengembangkan proses produksi baru yang lebih efisien, serta mengembangkan produk baru dengan desain baru yang inovatif. Untuk hal ini maka perusahaan-perusahaan perlu mengembangkan dan meningkatkan kemampuan teknologi mereka, baik teknologi proses produksi (*process technology*) maupun teknologi produk (*produk technology*). Dengan demikian ini akan mendorong kemajuan teknologi dan diharapkan juga pertumbuhan ekonomi yang pesat.¹⁶

¹⁵ Susanti Adi Nugroho. 2012. *Hukum persaingan Usaha Di Indonesia, Dalam Teori dan Praktik Serta Penerapan Hukumnya*. Jakarta: Kencana, hlm. 2-3.

¹⁶ *Ibid.*

Aturan-aturan untuk mengendalikan keadaan tersebut sangat diperlukan bagi Negara-negara yang memakai system perekonomian pasar agar tidak terjadi praktik-praktik ekonomi yang tidak sehat. Peraturan mengenai larangan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat ini diperlukan untuk menjamin agar kebebasan bersaing dalam perekonomian dapat berlangsung tanpa hambatan. Karena pada hakikatnya pelaku usaha dalam menjalankan usahanya selalu bersaing. Persaingan ada yang dilakukan secara positif dan negatif. Persaingan usaha yang dilakukan secara negatif atau sering diistilahkan sebagai persaingan usaha tidak sehat, akan berakibat pada:

1. Matinya atau berkurangnya persaingan antar pelaku usaha;
2. Timbulnya praktik monopoli, dimana pasar dikuasai hanya oleh pelaku usaha tersebut;
3. Bahkan kecenderungan pelaku usaha untuk mengeksploitasi konsumen dengan cara menjual barang yang mahal tanpa kualitas memadai.

Pada hakikatnya, keberadaan hukum persaingan usaha adalah mengupayakan secara optimal terciptanya persaingan usaha yang sehat dan efektif pada suatu pasar tertentu, yang mendorong agar pelaku usaha melakukan efisiensi agar mampu bersaing dengan para pesaingnya. Keberadaan UU persaingan usaha yang berasaskan demokrasi ekonomi juga harus memerhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan masyarakat, sehingga UU tersebut mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mewujudkan iklim persaingan usaha yang sehat di Indonesia. Iklim dan

kesempatan berusaha yang ingin diwujudkan tersebut selengkapnya tercantum dalam ketentuan Pasal 3 UU No. 5 Tahun 1999, yang memuat:

1. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat.
2. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat, sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil.¹⁷

Pada dasarnya naluri dunia usaha memiliki “*general intent*” untuk menjadi besar dan cenderung monopolistik. Pada pasar bersangkutan yang sudah jenuh, kehendak untuk menjadi besar terkadang dilaksanakan dengan cara-cara yang tidak wajar dan tidak sehat. Selain definisi dari monopoli, dalam undang-undang juga diberikan pengertian dari praktek monopoli, yaitu suatu kekuatan pada pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. Dari definisi yang diberikan di atas dapat kita ketahui bahwa pada dasarnya ada 4 hal penting yang dapat dikemukakan tentang praktek monopoli ini yaitu:¹⁸

1. Adanya pemusatan kekuatan ekonomi;

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Ahmad Yani & Gunawan Widjaja. 2006. *Seri Hukum Bisnis Anti Monopoli*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 17-18.

2. Pemusatan kekuatan tersebut berada pada satu atau lebih pelaku usaha ekonomi;
3. Pemusatan kekuatan ekonomi tersebut menimbulkan persaingan usaha tidak sehat; dan
4. Pemusatan kekuatan ekonomi tersebut merugikan kepentingan umum.

Undang-undang melarang dilakukan tindakan-tindakan tertentu oleh para pelaku usaha untuk mencegah terjadinya persaingan usaha tidak sehat yang menjurus ke arah terjadinya monopoli. Secara garis besar tindakan-tindakan tersebut dapat digolongkan ke dalam dua macam kategori. Pertama adalah tindakan yang dilakukan dalam rangka kerja sama dengan sesama pelaku usaha ekonomi, sebagaimana diatur dalam:¹⁹

1. Pasal 4 dalam bentuk oligopoly (dalam *Black's Law Dictionary Oligopoly* diartikan sebagai *economic condition where only a few companies sell substantially similar or standardized products*);
2. Pasal 5 sampai dengan Pasal 8 dalam bentuk penetapan harga secara bersama;
3. Pasal 9 dalam bentuk pembagian wilayah secara bersama;
4. Pasal 10 dalam bentuk kerja sama Pemboikotan;
5. Pasal 11 dalam rangka pembentukan Kartel (menurut *Black's Law Dictionary Cartel is a combination of producers of any product joined together to control its production, sale and price, so as to obtain a monopoly and restrict competition in any particular industry or commodity*);

¹⁹ *Ibid.*

6. Pasal 12 untuk Trust, dimana trust adalah an association or organization of persons or corporations having in the intention and power, or the tendency, to create monopoly, control production, interfere with the free course of the trade or transportation, or to fix and regulated the supply and the price of commodities (Black's Law Dictionary);
7. Pasal 13 dalam bentuk Oligopsoni;
8. Pasal 14 dalam rangka Integrasi vertikal;
9. Pasal 15 dalam bentuk Perjanjian tertutup;
10. Pasal 16 dalam bentuk Perjanjian dengan pihak luar negeri.

Kedua, dalam bentuk tindakan atau perbuatan hukum yang dilakukan oleh pelaku usaha dan atau kelompok pelaku usaha dan atau kelompok pelaku usaha lainnya, yang dalam Undang-undang ini dibagi ke dalam:

1. Monopoli, yang diatur dalam Pasal 17;
2. Monopsoni, yang diatur dalam pasal 18 (menurut *Black's Law there is but one buyer for the particular commodity*);
3. Penguasaan pasar, yang diatur dalam Pasal 19 sampai Pasal 21;
4. Persekongkolan, yang diatur dalam Pasal 22 sampai dengan Pasal 24.²⁰

B. Bisnis Angkutan berbasis Online dan Konvensional

Dewasa ini aktivitas bisnis berkembang begitu pesatnya dan terus merambah ke berbagai bidang, baik menyangkut barang maupun jasa. Bisnis merupakan salah satu pilar penopang dalam upaya mendukung perkembangan

²⁰ *Ibid.*

ekonomi dan pembangunan. Dalam melakukan bisnis tidak mungkin pelaku bisnis terlepas dari hukum karena hukum sangat berperan mengatur bisnis agar bisnis bisa berjalan dengan lancar, tertib, aman sehingga tidak ada pihak-pihak yang dirugikan akibat adanya kegiatan bisnis tersebut, contoh hukum bisnis adalah undang-undang perlindungan konsumen (UU No. 8 tahun 1999). Bisnis sering diartikan sebagai keseluruhan kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan secara teratur dan terus-menerus, yaitu berupa kegiatan mengadakan barang-barang atas jasa-jasa maupun fasilitas-fasilitas untuk diperjualbelikan, dipertukarkan atau disewagunakan dengan tujuan mendapatkan keuntungan. Adapun kegiatan bisnis secara umum dapat bedakan 3 bidang usaha yaitu :²¹

1. Bisnis dalam arti kegiatan perdagangan (*Commerce*), yaitu : keseluruhan kegiatan jual beli yang dilakukan oleh orang-orang dan badan-badan, baik di dalam negeri maupun diluar negeri ataupun antara negara untuk tujuan memperoleh keuntungan. Contoh : Produsen (pabrik), dealer, agen, grosir, toko, dsb.
2. Bisnis dalam arti kegiatan industri (*Industry*) yaitu kegiatan memproduksi atau menghasilkan barang-barang yang nilainya lebih berguna dari asalnya. Contoh : Industri perhutanan, perkebunan, pertambangan, penggalian batu, pembuatan gedung, jembatan, pabrik makanan, pakaian, kerajinan, pabrik mesin, dsb.

²¹ Irfandi Rahman "Pengertian Hukum, Bisnis Dan Hukum Bisnis", [http:// www.tugasku4u.com](http://www.tugasku4u.com), diakses Jumat tanggal 22 September 2017 Pukul 12.40 wib.

3. Bisnis dalam arti kegiatan jasa-jasa (*Service*), yaitu : kegiatan yang menyediakan jasa-jasa yang dilakukan baik oleh orang maupun badan. Contoh : Jasa perhotelan, pengangkutan, konsultan, asuransi, pariwisata, pengacara, (*lawyer*), penilai (*Appraisal*), akuntan, dan lain-lain.

Penegakan hukum bahkan menjadi prasyarat bagi terciptanya pembangunan ekonomi/bisnis. Mematuhi hukum dalam bisnis adalah keharusan karena hukum dalam bisnis merupakan rambu-rambu dan alat pengawasan agar dapat mencegah praktik bisnis tidak sehat yang bisa merugikan pihak-pihak yang terkait dalam bisnis tersebut.

Salah satu bisnis dalam arti kegiatan jasa meliputi jasa transportasi atau pengangkutan. Pengertian “angkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkut atau membawa, memuat dan membawa, atau mengirim. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkatan atau pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan diartikan sebagai suatu kegiatan memuat barang atau mengangkut orang yang biasa disebut penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat yang lain. Apabila dirumuskan dalam satu kalimat, yang dimaksud angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dari alat angkut ke tempat yang telah ditetapkan.²²

²² lawfirm website design, “Pengertian dan Dasar Hukum Pengangkutan”, <http://www.suduthukum.com> , diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 12.54 Wib.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang tidak memberikan pengertian mengenai pengangkutan, tetapi menurut KUHD dalam Buku II Bab VA Pasal 466 tentang pengangkut adalah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau *carter* menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut. Sedangkan pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Adapun arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat dikatakan sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (KUHD dan KUH Perdata) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan pengangkutan/ekspedisi.

Pengangkutan sangat dibutuhkan baik dalam kegiatan sehari-hari maupun kegiatan bisnis maka perlu ada hukum yang mengatur.

Hukum pengangkutan di Indonesia mengatur tentang jenis-jenis pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

1. Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
2. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Buku II KUHD Indonesia;
4. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.²³

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.²⁴

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Ditinjau dari karakteristik

²³ lawfirm website design, "Pengertian dan Dasar Hukum Pengangkutan", <http://www.suduthukum.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 12.54 Wib.

²⁴ Unpas, "BAB I Pendahuluan", <http://repository.unpas.ac.id>, diakses jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 12.18 Wib.

jenis penggunaan, moda transportasi orang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Kendaraan umum adalah kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan memungut biaya. Kendaraan umum dapat dikategorikan menjadi kendaraan yang disewakan (*paratransit*) dan kendaraan umum biasa (*transit*).

Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V. Syarat utama adalah berbadan hukum. Sebagai perusahaan angkutan umum, maka Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:²⁵

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

Berikut ketentuan-ketentuan yang wajib dipatuhi perusahaan angkutan umum atau penyedia jasa angkutan umum, antara lain:

- a. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan, usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

²⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 1 Angka 21

- b. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.
- c. Tanda nomor kendaraan bermotor umum adalah dasar kuning, tulisan hitam.
- d. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang baik dalam Trayek maupun tidak dalam trayek adalah menggunakan Mobil Penumpang Umum & Mobil Bus Umum.

Pembahasan pembangunan aspek hukum transportasi tidak terlepas dari efektivitas hukum pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata dan Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada buku II titel ke V. Undang-undang no. 22 Tahun 2009 bahwa pada saat Undang-undang LLAJ ini berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang no.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini. Pasal 2 dan Pasal 3 UULLAJ mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Adapun asas penyelenggaraan lalu lintas adalah diatur dalam Pasal 2 UULLAJ yakni:

1. Asas transparan
2. Asas akuntabel
3. Asas berkelanjutan
4. Asas partisipatif

5. Asas bermanfaat
6. Asas efisien dan efektif
7. Asas seimbang
8. Asas terpadu
9. Asas mandiri

Di era globalisasi saat ini, jasa transportasi terbagi menjadi 2 versi yaitu transportasi konvensional dan transportasi berbasis aplikasi online. Transportasi konvensional yaitu transportasi reguler seperti taksi reguler, becak, angkutan umum dan sejenisnya. Sedangkan transportasi online adalah transportasi yang dimana pembayarannya dilakukan secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis teknologi seperti ojek online, taksi online, dan transportasi lain yang menggunakan sistem pemesanan online. Definisi online adalah keadaan komputer yang terkoneksi/ terhubung ke jaringan internet. Sehingga apabila komputer kita online maka dapat mengakses internet/ browsing, mencari informasi-informasi di internet.²⁶

Mengenai transportasi online kini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 yang terdapat pada Bab IV tentang penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi yang dimana tercantum dalam perusahaan/ lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 melakukan usaha di bidang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak

²⁶ Juita Jauharotus Saadah, "Transportasi Konvensional Dengan Transportasi Online", <http://juwitasaa.blogspot.co.id> diakses Rabu Tanggal 26 Juli 2017, Pukul 09.30 Wib.

dalam trayek, wajib mengikuti ketentuan di bidang pengusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21, 22 dan Pasal 23.

Internet sebagai jawaban atas kebutuhan masa kini hingga beberapa waktu ke depan. Perubahan sosial Menurut seorang Sosiolog, Mascionis, terdapat empat karakter utama perubahan sosial:

1) Perubahan sosial terjadi sepanjang waktu.

Pada zaman dulu transportasi yang umum yang banyak dipakai oleh masyarakat adalah delman dan becak, kemudian berkembang dengan adanya bajaj, angkutan umum dan bus kota. Lalu masyarakat mencari satu transportasi yang lebih nyaman, maka muncullah taksi. Dan pada saat ini masyarakat lebih mementingkan kecepatan seiring dengan kemacetan yang terjadi di Ibu kota, maka muncullah transportasi berbasis online sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

2) Perubahan sosial terkadang dapat diketahui, namun seringkali tidak direncanakan.

Munculnya transportasi berbasis online sudah dapat diprediksi dengan semakin meningkatnya penggunaan internet di Indonesia dan semua perubahan ini tidak ada rencana

3) Perubahan sosial selalu kontroversial.

Kasus ini menimbulkan pro dan kontra di dalam kalangan banyak kalangan yang mendukung adanya transportasi online dan ada juga yang tidak mendukung.

4) Suatu perubahan sosial lebih menonjol dibanding yang lainnya.

Pada kasus ini perubahan sosial dibidang transportasi lebih terlihat jelas. Karena adanya perubahan teknologi dan komunikasi yang akan membuat banyak dampak didalam transportasi.²⁷

Asas dari UU No. 5 Tahun 1999 sebagaimana diatur pada pasal 2 bahwa “pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antar kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum”. Asas demokrasi ekonomi tersebut merupakan penjabaran Pasal 33 UUD 1945 dan ruang lingkup pengertian demokrasi ekonomi yang dimaksud dahulu dapat ditemukan dalam penjelasan atas Pasal 33 UUD 1945. Adapun tujuan dari UU No. 5 Tahun 1999 sebagaimana diatur pada Pasal 3 adalah untuk:

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah dan pelaku usaha kecil;
- c. Mencegah praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha;
- d. Terciptanya efektivitas dan
- e. efisiensi dalam kegiatan usaha.

Efisiensi yang mendorong perekonomian masyarakat melalui taksi berbasis aplikasi online ini membuat segala sesuatu menjadi lebih efisien,

²⁷Dewi Nurjannah, “Transportasi Konvensional dan Transportasi Online”, [http:// dewi-nurjanah8.blogspot.co.id](http://dewi-nurjanah8.blogspot.co.id), diakses Kamis Tanggal 27 Juli 2017 Pukul 09.47 Wib.

termasuk biaya. Efisiensi yang mendorong perekonomian kita ternyata datang terlalu cepat. Banyak pelaku usaha yang belum menyadarinya termasuk taksi konvensional bahkan pemerintah. Banyak pihak yang terjebak dengan model bisnis lama, manakala sebuah model bisnis baru menyergap, mereka tak siap. Indonesia sedang dihadapkan dengan permasalahan *economic security* atau pertahanan ekonomi di sector pengemudi dan penyedia layanan transportasi. Pertahanan ekonomi adalah sebuah situasi dimana memiliki pendapatan financial yang stabil untuk memenuhi kebutuhan standar hidup saat ini dan di masa depan. Hukum bisnis pada dasarnya dapat diartikan sebagai perangkat hukum yang mengatur berbagai kegiatan bisnis yaitu suatu kegiatan yang mengefektifkan waktu dan modal dalam rangka memperoleh keuntungan. Guna memenuhi dan mengantisipasi peluang yang ada, lembaga pembentuk hukum kajian hukum termasuk pendidikan hukum seharusnya mampu memberikan solusinya sesuai dengan perkembangan dunia bisnis. Jadi hukum bisnis pada hakekatnya selalu dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan melalui titik-titik simpul yang bersumber dari hukum perdata (yaitu dari hukum perikatan/perjanjian). Yang dimaksud dengan titik simpul adalah asas-asas hukum perdata yang mengandung norma hukum bersifat universal. Pertumbuhan ekonomi yang menjadi tumpuan bagi perkembangan dunia bisnis, sangat membutuhkan berbagai perangkat hukum/perangkat peraturan baru yang mampu memenuhi kebutuhan. Hukum sebagai nilai-nilai yang menggambarkan abstraksi dari nurani manusia dan kemanusiaan mengenai adil dan tidak adil, benar dan tidak benar, sah dan tidak sah, patut dan tidak patut, pada hakikatnya mampu mengimbangi perkembangan

ilmu pengetahuan dan teknologi. Secara rinci hukum akan menampakkan diri sebagai seperangkat peraturan yang didalamnya mengandung nilai mengenai, antara lain:²⁸

1. Pemanfaatan IPTEK secara maksimal yang tidak membahayakan kehidupan manusia
2. Tidak melanggar kepentingan dan hak pribadi maupun hak publik masyarakat
3. Pengakuan dan prosedur pengakuan hak oleh negara di bidang hak kekayaan intelektual
4. Pengaturan tentang/mengenai keseimbangan kepentingan publik terhadap kepentingan individu kelompok publik, sebagai keseimbangan kepentingan para pihak.

Mengingat luasnya dan tipisnya batas antara nilai kemanfaatan dengan dampak yang timbul dari teknologi, maka sangat dibutuhkan berbagai aspek hukum sekaligus untuk mengatur penggunaan teknologi pada umumnya. Berbagai aspek tersebut meliputi aspek hukum publik (hukum pidana dan administrasi) maupun aspek hukum perdata. Ada beberapa macam bentuk intervensi yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan masalah dalam dunia IPTEK ini, yaitu:

1. *Business to business*;
2. *Government to business*;
3. *Personal to business*.

C. Tarif

²⁸ Melisa Safitri, "Keadilan Progresif", *jurnal.ubl.ac.id*, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 16.02 Wib.

Pengertian tarif sering kali diartikan sebagai daftar harga (sewa, ongkos dan sebagainya) sehingga dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa tarif sama dengan harga. Berikut ini akan dikemukakan beberapa pendapat ahli mengenai pengertian tarif, sehingga menjadi jelas pengertian antara tarif dan harga.

Tarif disebut juga *bea* atau *duty* yaitu sejenis pajak yang dipungut atas barang-barang yang melewati batas negara. Bea yang dibebankan pada impor barang disebut bea impor atau bea masuk (*import tariff*, *import duty*) dan bea yang dibebankan pada ekspor disebut bea ekspor, sedangkan bea yang dikenakan pada barang-barang yang melewati daerah pabean negara pemungut disebut *bea transit* atau *transit duty*.²⁹ Beberapa definisi mengenai tarif dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Tarif adalah pungutan bea masuk yang dikenakan atas barang impor yang masuk untuk dipakai/ dikonsumsi habis di dalam negeri.
2. Tarif yaitu suatu pembebanan atas barang yang melintasi daerah pabean (*custom area*). Daerah pabean adalah suatu daerah geografis, yang mana barang-barang bebas bergerak tanpa dikenakan cukai (bea pabean).
3. Tarif adalah salah satu instrumen dari kebijakan perdagangan luar negeri yang membatasi arus perdagangan internasional.

²⁹ Nanang Budianas, "Pengertian Tarif dan Jenis-jenis Tarif", <https://ilmu.manajemen.dan.akuntansi.blogspot.co.id>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 13.52 Wib.

4. Tarif sebagai pengaturan yang sistematis dari bea yang dipungut atas barang dan jasa yang melewati batas-batas Negara.

Dari definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa tarif merupakan pungutan yang dibebankan untuk semua barang-barang yang melewati batas negara baik untuk barang yang masuk maupun keluar. Tarif merupakan salah satu kebijakan pemerintahan dalam mengatasi perdagangan dalam negeri dan merupakan salah satu devisa negara.

Beberapa jenis-jenis tarif adalah sebagai berikut:

1. Tarif nominal adalah besarnya presentase tarif suatu barang tertentu yang tercantum dalam Buku Tarif Bea Masuk Indonesia (BTBMI). Buku Tarif Bea Masuk Indonesia yang digunakan saat ini adalah buku tarif berdasarkan ketentuan harmonized system atau HS yang menggunakan penggolongan barang dengan sistem 9 digit.

Penggolongan barang dengan sistem digit ini akan mempermudah dan memperlancar arus perdagangan internasional karena adanya kesatuan kode barang untuk seluruh negara, terutama yang telah menjadi anggota *World Customs Organization* (WCO) yang bermarkas di Brussel.

2. Tarif proteksi efektif adalah Tarif proteksi efektif ini disebut juga sebagai *Effective Rate of Protection* (ERP), yaitu kenaikan *Value Added Manufacturing* (VAM) yang terjadi karena perbedaan antara presentase tarif nominal untuk barang jadi atau CBU (*Completely Built-Up*) dengan tarif nominal untuk bahan baku/ komponen input impornya atau CKD (*Completely Knock Down*).

3. Tarif berdasarkan harga (*burden rate*) adalah tarif yang digunakan dalam pembebanan *overhead* pra produksi.
4. Tarif bunga efektif (*effective rate of interest*) adalah tarif bunga di pasaran pada saat pengeluaran obligasi.
5. Tarif dasar (*basing rate*):
 - a. Tempat yang dipilih untuk dijadikan dasar penentu dari tarif-tarif pengangkutan dari satu tempat ke tempat lain.
 - b. Tarif untuk menentukan tarif-tarif lainnya.
6. Tarif diskonto (*discount rate*) adalah tarif yang digunakan untuk menghitung bunga yang harus dipotongkan dari nilai jatuh tempo dari wesel.
7. Tarif pajak (*tax rate*): adalah tarif yang diterapkan atas penghasilan kena pajak untuk menghitung pajak penghasilan yang terhutang. Tarif ini ditetapkan dalam undang-undang.
8. Tarif pajak marjinal (*marginal tax rate*) adalah tarif pajak tertinggi yang dikenakan terhadap laba dari wajib pajak.
9. Tarif transito (*cut back rate*) adalah tarif pengangkutan yang dikenakan untuk pengapalan transito.
10. Tarif varian upah langsung (*direct labor rate variance*) adalah perbedaan biaya antara tarif sebenarnya yang dibayar untuk upah langsung dengan tarif standar untuk memproduksi barang.

11. Tarif yang ditentukan lebih dulu (*predetermined transfer price*) adalah beban biaya tidak langsung yang ditentukan terlebih dahulu untuk tiap departemen yang menggunakannya. Jadi disini beban-beban yang dianggarkan, sehingga setelah terjadi dicari selisih efisiensi (*spending variance*).³⁰

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ditetapkan oleh pemerintah dalam mengindikasikan penetapan tarif angkutan umum harus melibatkan tiga pihak, yaitu:

1. Pengelola jasa angkutan kota sebagai pihak yang mengharapkan tarif dapat seimbang dengan jasa pelayanan yang diberikan.
2. Pengguna jasa angkutan kota sebagai pihak yang mengeluarkan biaya setiap kali menggunakan angkutan kota, dengan harapan memperoleh layanan yang baik dan nyaman.
3. Pemerintah sebagai pihak yang menentukan tarif resmi dan sebagai regulator yang menyeimbangkan kepentingan masyarakat pengguna dengan pengelola, tanpa mengesampingkan pendapatan asli daerah dari sektor transportasi.

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi (*what the traffic will bear*). Adapun jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:³¹

1. Tarif menurut trayek

³⁰ Nanang Budianas, "Pengertian Tarif dan Jenis-jenis Tarif", <https://ilmu.manajemen.dan.akuntansi.blogspot.co.id>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 13.52 Wib.

³¹ Andik Suhariyadi, "Tarif Angkutan Umum", [file:///G:/SKRIPSI %20IPUL / TRANSPORTATION%20ARTICLE_%20Tarif%20Angkutan%20Umum.html](file:///G:/SKRIPSI%20IPUL/TRANSPORTATION%20ARTICLE_%20Tarif%20Angkutan%20Umum.html), diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 23.01 Wib.

Tarif ini berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transport tersebut (km/miles).

2. Tarif lokal

Tarif ini berlaku dalam satu daerah tertentu.

3. Tarif diferensial

Tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

4. Tarif peti kemas (*container*)

Jenis tarif ini diberlakukan untuk membawa kotak atau box diatas truk berdasarkan ukuran boks atau kotak yang diangkut (20 feet atau 40 feet) dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang. Atau biasa disebut dengan container on flat car (COFC).

Sistem penetapan tarif jasa angkutan kota dapat dilakukan dengan menggunakan tiga cara, yaitu :

1. Sistem penetapan tarif berdasarkan produksi jasa angkutan kota. Sistem penetapan ini berdasarkan biaya produksi jasa angkutan kota ditambah dengan keuntungan yang layak bagi keberlanjutan dan pengembangan pengelola jasa angkutan kota. Tarif yang ditetapkan berdasarkan sistem ini dinyatakan sebagai tarif minimum, dimana pengelola jasa angkutan kota tidak akan menawarkan lagi tarif jasa pelayanannya lebih rendah dari tarif tersebut. Sistem ini digunakan setelah menghitung biaya operasi kendaraan (biaya langsung dan biaya tidak langsung) yang di dalamnya juga sudah termasuk keuntungan dan

overhead.

2. Sistem penetapan tarif berdasarkan nilai jasa angkutan kota. Sistem penetapan ini berdasarkan nilai yang dapat diberikan jasa pelayanan angkutan kota, dengan fokus pada mutu pelayanan dan kepuasan penumpang misalnya kenyamanan, ketertiban dan sebagainya. Biasanya tarif yang ditetapkan berdasarkan nilai jasa angkutan kota dinyatakan sebagai tarif maksimum.
3. Sistem penetapan tarif berdasarkan bentuk layanan apa yang dapat diberikan jasa angkutan kota.

Tarif yang ditetapkan berdasarkan hal tersebut berada diantara tarif maksimum dan tarif minimum. Dengan menitik beratkan pada usaha untuk menutup seluruh variabel biaya yang timbul akibat pelayanan jasa angkutan tersebut. Ada beberapa bentuk tarif yang biasa digunakan dalam angkutan di daerah perkotaan, yaitu:³²

1. Tarif sama rata/seragam (*Flat Fare*)

Tarif sama rata ini dikenakan sama rata terhadap penumpang dalam trayek yang bersangkutan tanpa memperhatikan jarak tempuh, tarif jenis ini cocok untuk trayek di daerah perkotaan karena memungkinkan transaksi yang cepat dan mudah dalam pengumpulan ongkos di dalam kendaraan. Tetapi sistem ini mempunyai kelemahan bila diterapkan untuk trayek yang panjang. Kelemahan lain dari sistem ini adalah ada kecenderungan panjang perjalanan rata-rata menjadi lebih panjang.

2. Tarif berdasarkan jarak

³² Andik Suhariyadi, "Tarif Angkutan Umum", file :/ //G :/SKRIPSI% 20IPUL/TRANSPORTATION%20ARTICLE_%20Tarif%20Angkutan%20Umum.html, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 23.01 Wib.

Tarif ini disebut juga tarif pos, ditentukan berdasarkan jarak tempuh, yaitu tarif diperoleh dari hasil perkalian panjang perjalanan dikalikan dengan harga satuan per kilometer.

3. Tarif berdasarkan zona

Sistem tarif ini adalah penyederhanaan dari tarif bertahap dimana daerah pelayanan pengangkutan dibagi ke dalam zona-zona. Pusat kota biasanya sebagai zona terdalam. Kerugian berdasarkan zona ini adalah penumpang yang hanya melakukan perjalanan pendek di dalam dua zona yang berdekatan membayar ongkos untuk dua zona, begitu juga sebaliknya ongkos akan menjadi murah bila perjalanan panjang tetapi dilakukan dalam satu zona saja.

4. Tarif Waktu

Pada sistem ini yang menjadi penetapan tarif adalah waktu, misalnya waktu 30 menit, 1 jam, 1 jam 30 menit dan seterusnya. Dengan pentarifan yang demikian walaupun seseorang pindah moda selama dalam waktu tertera dalam tiket, yang bersangkutan tidak perlu membayar lagi.

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Dalam Kegiatan Usaha Jasa Transportasi Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan Yang Berlaku Di Indonesia

Kegiatan usaha perdagangan disediakan untuk warga Negara Indonesia, kecuali apabila ditetapkan lain secara tersendiri oleh menteri (Pasal 2). Dalam Pasal 3 ditegaskan bahwa:³³

1. Kegiatan usaha perdagangan dibedakan dalam:
 - a. Bidang usaha perdagangan barang;
 - b. Bidang usaha perdangan jasa.
2. Masing-masing bidang usaha tersebut pada ayat (1) terdiri dari golongan usaha yaitu besar, menengah dan kecil.
3. Golongan usaha perdagangan didasarkan pada besarnya modal atau kekayaan bersih (neto) perusahaan pada saat mengajukan SPI sebagai faktor utama dan

³³ Kansil dan Christine S.T. Kansil. 2001. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Jakarta: Pradnya Paramita, hlm. 178.

jenis kegiatan usaha perdagangan serta jenis barang-barang yang diperdagangkan sebagai faktor pendukung.

4. Ketentuan tentang besarnya modal atau kekayaan bersih perusahaan untuk tiap-tiap golongan usaha dimaksud dalam ayat (3) pasal ini akan ditetapkan lebih lanjut.

Setiap pengusaha yang melakukan kegiatan usaha jasa perdagangan barang atau jasa wajib memiliki SIUP secara tersendiri sesuai dengan bidang usaha dan golongan usahanya. Jenis-jenis kegiatan usaha perdagangan barang dan jasa atau jasa sesuai dengan bidang usaha dan golongan usahanya (besar, menengah dan kecil) akan ditetapkan lebih lanjut (Pasal 4).

Kegiatan usaha perdagangan meliputi bidang perdagangan barang dan jasa. Kegiatan usaha perdagangan dibedakan antara bidang perdagangan barang dan bidang perdagangan jasa mengingat pada kenyataan bahwa yang diperdagangkan adalah barang dan jasa yang mempunyai ciri-ciri khusus, misalnya dalam bidang usaha perdagangan jasa, pihak pemakai selalu berhubungan dengan pihak penjual. Selain itu ada kegiatan jasa-jasa tertentu yang tidak dapat dilakukan bersama dengan kegiatan usaha perdagangan barang. Demikian juga jenis-jenis kegiatan jasa tertentu memerlukan izin teknis dari departemen/ instansi teknis yang bersangkutan untuk menjamin mutu jasa yang ditawarkan dan yang benar-benar memberi manfaat bagi para pemakai. Terhadap pengusaha yang melakukan 2 sekaligus di bidang usaha perdagangan barang dan jasa yang satu sama lain mempunyai kaitan erat dapat dibenarkan memiliki 1

SIUP sesuai dengan jenis kegiatan pokok, sepanjang kegiatan usaha yang kedua tersebut tidak melebihi kegiatan pokok.³⁴

Seseorang baru dapat dikatakan menjalankan suatu perusahaan apabila ia engan teratur dan terang-terangan bertindak keluar dalam pekerjaan tertentu untuk memperoleh keuntungan dengan suatu cara dimana ia menurut imbangan lebih banyak mempergunakan modal dari mempergunakan tenaganya sendiri.

Suatu perusahaan dalam arti kata hukum, ialah perusahaan yang:

1. Wajib membuat catatan-catatan dengan cara sedemikian rupa hingga sewaktu-waktu dari catatan itu dapat diketahui segala hak dan kewajibannya (Pasal 6 KUHD).
2. Wajib menyimpan surat-surat dan kawat-kawat.
3. Dijalankan secara teratur (HR tanggal 25-XI-1925).
4. Memiliki domisili, karena harus didaftarkan, berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Perindustrian dan Mneteri Perdagangan tertanggal 5 Juni 1958 No. 4293/Perind. Dan No. 3547b/M.Perdag.³⁵

Perusahaan adalah suatu pengertian ekonomis yang banyak dipakai dalam KUHD. Perusahaan Negara adalah semua perusahaan dalam bentuk apa pun yang modalnya merupakan kekayaan Negara RI, kecuali jika ditentukan lain dengan atau berdasarkan undang-undang.

Fungsi perusahaan adalah:

1. Pemasaran
2. Pembelanjaan

³⁴ *Ibid.*, hlm. 176.

³⁵ Ida Nadirah. 2010. *Hukum Dagang*. Medan: Ratu Jaya, hlm. 19.

3. Personalia, dan
4. Produksi atau produktivitas.

Pimpinan perusahaan adalah pemegang kuasa pertama peri penguasa perusahaan.ia yang mengemudikan seluruh perusahaan yang bertanggung jawab tentang maju mundurnya perusahaan dalam istilah direktur utama membawahi direktur-direktur. Direktur adalah orang yang diberi wewenang untuk memegang salah satu bidang perusahaan tertentu, direktur inilah yang memegang prokurasi.

Perusahaan dagang adalah salah satu bentuk perusahaan perseorangan, sedangkan perusahaan perseorangan adalah perusahaan yang dilakukan oleh satu orang pengusaha.³⁶

Berdasarkan PP No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota, telah dibagi-bagi kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi dalam bidang transportasi dan perhubungan.

Melihat lingkup kewenangannya, dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan/Transportasi di Kabupaten/Kota memiliki fungsi dan tugas yang luas. Penerbitan izin trayek diperuntukkan untuk angkutan kota bagi permohonan izin trayek baru, permohonan perubahan, dan atau perpanjangan masa berlakunya.

Permohonan izin trayek meliputi:

1. Perpanjangan masa berlaku izin,
2. Penambahan jumlah kendaraan bermotor,
3. Pengalihan kepemilikan perusahaan,

³⁶ Farida Hasyim. 2011. *Hukum Dagang*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 133.

4. Perubahan lintasan trayek,
5. Penggantian kendaraan, dan
6. Perubahan domisili pemilik.

Izin usaha angkutan (dikenal dengan Surat Izin Pengusaha Angkutan, SIPA) ditujukan untuk kegiatan usaha angkutan penumpang umum dan atau angkutan barang yang dilakukan oleh BUMN, BUMD, Koperasi, dan perorangan. Adapun jenis usaha angkutan yang dikenai ketentuan ini adalah:³⁷

1. Angkutan antarkota,
2. Angkutan kota,
3. Angkutan taksi,
4. Angkutan pariwisata,
5. Angkutan sewa,
6. Angkutan khusus, dan
7. Angkutan barang.

Izin usaha angkutan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain tanpa persetujuan pejabat pemberi izin (di daerah oleh Bupati/ Walikota). Izin usaha angkutan ini berlaku selama perusahaan dan atau perseorangan masih menjalankan usahanya.

Sementara pengujian kendaraan bermotor, izin insidental, dan izin operasi masih dilakukan secara langsung di Dinas Perhubungan, hal ini dirasakan cukup efektif dan efisien bagi para pengguna izin dalam mengurus pengujian kendaraan bermotor. Izin operasi ditujukan untuk melakukan kegiatan pengangkutan (taksi,

³⁷ Adrian Sutedi. 2011. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 313.

angkutan sewa, angkutan pariwisata, dan angkutan khusus), yang berlaku selama 5 tahun dengan kewajiban melakukan registrasi kartu pengawasan setiap tahun.³⁸

Pada dasarnya, penyelenggaraan transportasi umum angkutan orang itu terbagi 2 (dua), yakni penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, terdiri dari:

1. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
2. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;
3. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata;

³⁸ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

4. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek dengan kendaraan bermotor umum, untuk perusahaan angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Pemberian izin dikenakan biaya sebagai penerimaan Negara bukan pajak.³⁹

Perusahaan angkutan umum harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Badan hukum Indonesia berbentuk:

1. Badan usaha milik Negara;
2. Badan usaha milik daerah;
3. Perseroan terbatas;
4. Koperasi.

Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum wajib memenuhi syarat sebagai berikut:

1. Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan dan surat tanda bukti lulu uji berkala kendaraan bermotor;
2. Memiliki tempat penyimpanan kendaraan (pool);
3. Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain;
4. Mempekerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan kendaraan.

³⁹ Sovia Hasana, “ Hal-hal yang perlu disiapkan jika ingin membuka jasa angkutan umum”, <http://m.hukumonline.com>, diakses Sabtu Tanggal 23 September 2017 Pukul 00.20 Wib.

Permohonan izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dapat berupa:

1. Izin bagi pemohon baru;
2. Pembaharuan masa berlaku izin, terdiri dari:
 - a. Pembaharuan masa berlaku izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek;
 - b. Pembaharuan masa berlaku kartu pengawasan;
3. Perubahan dokumen izin, terdiri atas:
 - a. Penambahan kendaraan;
 - b. Penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak;
 - c. Perubahan pengurus perusahaan;
 - d. Penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan.

Permohonan izin bagi pemohon baru diajukan kepada pejabat pemberi izin dengan melengkapi:⁴⁰

1. Akta pendirian perusahaan dan/atau perubahan terakhir;
2. Bukti pengesahan sebagai badan hukum dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia;
3. Tanda Daftar Perusahaan;
4. Surat keterangan domisili perusahaan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang;

⁴⁰ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

5. Memiliki dan/atau menguasai tempat penyimpanan kendaraan (*pool*) yang memenuhi persyaratan teknis dan memiliki izin dari Pemerintah Daerah yang ditujukan dengan Surat Izin Tempat Usaha (SITU);
6. Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin penyelenggara angkutan tidak dalam trayek, bermaterai dan ditandatangani pimpinan perusahaan; dan
7. Surat pernyataan kesanggupan memiliki dan/atau bekerjasama dengan pihak lain yang mampu menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan bermotor.

Permohonan dinilai telah memenuhi persyaratan, Direktur Jenderal Perhubungan Darat memberikan surat persetujuan prinsip. Surat persetujuan prinsip menjadi dasar bagi pemohon untuk dipergunakan dalam proses pengajuan persetujuan atau rekomendasi penguningan oleh Dinas yang membidangi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sesuai domisili pemohon.

Setelah mendapatkan tanda nomor kendaraan, untuk kendaraan baru hanya menyampaikan salinan registrasi uji tipe (SRUT) kendaraan bermotor dan salinan STNK. Untuk kendaraan bukan baru harus melampirkan salinan STNK dan salinan kartu lulus uji berkala.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat menerbitkan izin Penyelenggara Angkutan beserta Kartu Pengawasan tidak dalam trayek paling lama 7 (tujuh) hari sejak diterimanya dokumen secara lengkap.

Perusahaan Angkutan Umum yang telah mendapat izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diwajibkan:

1. Melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan yang diberikan;
2. Mematuhi ketentuan standar pelayanan minimal;
3. Melaksanakan sistem manajemen keselamatan;
4. Menerbitkan bukti pembayaran kepada pengguna jasa;
5. Melaporkan kegiatan usaha setiap tahun kepada pejabat pemberi izin penyelenggaraan angkutan;
6. Melaporkan apabila terjadi perubahan susunan kepengurusan badan hukum atau domisili badan hukum.

Mengenai perizinan Angkutan berbasis online atau taksi online yang berada di Kota Medan memperbolehkan berstempel khusus beroperasi di Kota Medan. Namun dari keseluruhan jumlah Angkutan Sewa Khusus (ASK) di Sumut sekira 3.500 unit kendaraan, ternyata baru 30 persen yang berizin untuk operasional. Sejauh ini total ASK di Sumut berjumlah sekitar 3.500 unit. Namun, baru 30 persen yang mengantongi izin resmi. Ada lima perusahaan terdaftar yang telah mendapatkan izin untuk beroperasi menggunakan aplikasi. Selanjutnya, akan menyusul sedang dalam proses empat perusahaan lagi. Kepada pemilik mobil berbasis angkutan aplikasi yang belum berizin, pihak Dinas Perhubungan Kota Medan menghimbau agar segera mendaftarkan diri ke perusahaan. Atau, mendaftarkan perusahaannya ke Dinas Perhubungan dan dinas Perizinan agar memiliki legalitas sebagai ASK. Masyarakat Kota Medan juga diperingatkan agar tidak menggunakan jasa ASK yang illegal. Sebelum menggunakan jasa ASK,

masyarakat harus melihat kendaraan yang akan digunakan. Harus ada stiker di kaca depan atau belakang bagian kanan.

Keberadaan angkutan berbasis online ini akhirnya secara resmi dilegalkan beroperasi. Hal ini seiring dengan diberikannya izin operasional untuk mengangkut penumpang oleh dinas Perhubungan Sumut. Pemberian izin tersebut dilakukan dengan penempelan stiker tanda khusus bertuliskan 'Sumut' terhadap taksi online pada kaca depan bagian kanan. Dengan demikian, angkutan online tersebut diperbolehkan mengangkut penumpang. Untuk wilayah operasionalnya tak hanya di Medan, melainkan di Kab. Deli Serdang, Karo, dan Kota Binjai.⁴¹

B. Persaingan Usaha Yang Terjadi Dalam Bisnis Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Menetapkan Tarif

Memperhatikan persaingan antar pelaku usaha yang bertambah ketat dan tidak sempurna (*imperfect competition*), maka nilai-nilai persaingan usaha yang sehat perlu mendapat perhatian lebih besar dalam sistem ekonomi Indonesia. Penegakan hukum persaingan merupakan instrument ekonomi yang sering digunakan untuk memastikan bahwa persaingan antar pelaku usaha berlangsung dengan sehat dan hasilnya dapat terukur berupa peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dalam perkembangan system ekonomi di Indonesia, persaingan usaha menjadi salah satu instrument ekonomi sejak saat reformasi digulirkan. Hal ini ditunjukkan melalui terbitnya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-Undang tersebut merupakan tonggak bagi diakuinya persaingan usaha yang sehat sebagai

⁴¹ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

pilar ekonomi dalam system ekonomi Indonesia berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar tahun 1945. Salah satu persoalan hukum di bidang persaingan usaha di ibukota adalah konflik antara taksi konvensional dan taksi online.⁴²

Kisruh taksi online berpangkal pada tuduhan bahwa kehadiran mereka dianggap ilegal, karena tidak memenuhi aturan penyelenggaraan transportasi umum. Hal paling mendasar, pada awalnya taksi online tidak memiliki badan hukum Indonesia, tidak memiliki izin usaha angkutan umum, serta tidak adanya kewajiban melakukan uji kelayakan (KIR). Dampaknya, mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tarif yang lebih mudah. Hal tersebut membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat mampu menggerus pasar taksi konvensional.

Penggunaan teknologi untuk kemudahan transportasi tidak ada bedanya dengan penggunaan *e-book* meski sudah untuk penerbit buku, jasa pengiriman barang dengan titipan kilat, internet banking terhadap bank konvensional atau keberadaan alat telekomunikasi dan pertukaran pesan meski sudah ada pos yang melayani surat menyurat. Transportasi online berdasarkan aplikasi tidak bisa dihindarkan karena ia timbul dari perkembangan teknologi. Kehadiran model bisnis baru, berupa taksi berbasis aplikasi online harus disadari merupakan hal yang bisa dihindari. Kemajuan teknologi informasi, telah memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, termasuk urusan dalam mencari moda transportasi umum. Online menjawab kebutuhan konsumen, sudah

⁴² Melisa Safitri, "Keadilan Progresif", *jurnal.ubl.ac.id* , diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 16.02 Wib.

sepantasnya usaha-usaha transportasi berkembang dengan kreativitasnya masing-masing. Pemerintah juga harus mengawal agar pelayanan transportasi baik yang konvensional maupun online menjamin keselamatan penumpang. Perseteruan antara pengemudi taksi konvensional dan taksi data jaringan (daring) bukanlah hal yang baru di negara-negara besar.

Beberapa negara bagian di Amerika Serikat masih dalam proses membuat regulasi yang adil untuk semua pihak. Di China, pemerintahnya sudah melarang perusahaan taksi online beroperasi sejak Januari 2015.⁴³ Konflik semacam ini terjadi dikarenakan perebutan sumber penghasilan yaitu penumpang. Eskalasi konflik memanas karena terjadinya perpindahan penghasilan dari jasa taksi konvensional ke taksi daring ditambah belum siapnya negara dengan undang-undang yang mengatur hal ini.

Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, metode pendekatan yang dapat digunakan untuk menilai apakah suatu tindakan tertentu dari pelaku usaha melanggar undang-undang dapat dilakukan dengan dua pendekatan:

1. *Rule of Reason*, yaitu pendekatan yang digunakan untuk membuat evaluasi mengenai akibat perjanjian atau kegiatan usaha tertentu menghambat atau mendukung persaingan.

Hal ini dapat dilihat dari ketentuan pasal-pasal yang mencantumkan kata-kata “yang dapat mengakibatkan” dan atau “patut diduga”. Misalnya kartel (Pasal 11) dan praktek monopoli (Pasal 17) Kata tersebut menyiratkan

⁴³ Melisa Safitri, “Keadilan Progresif”, *jurnal.ubl.ac.id*, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 16.02 Wib.

perlunya penelitian secara lebih mendalam, apakah suatu tindakan dapat menimbulkan praktek monopoli yang bersifat menghambat persaingan.

2. *Per se illegal*, yaitu pendekatan yang menyatakan setiap perjanjian atau kegiatan usaha tertentu sebagai ilegal, tanpa pembuktian lebih lanjut atas dampak yang ditimbulkan dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut, biasanya digunakan dalam pasal-pasal yang mencantumkan istilah “dilarang”.

Kegiatan yang dianggap sebagai *per se illegal* biasanya meliputi penetapan harga secara kolusif, serta pengaturan harga penjualan kembali. (Pasal 5).

Permasalahan dalam penetapan harga yang kontras antara taksi konvensional dan taksi online menjadi poin permasalahan yang dapat dikaitkan dengan indikasi persaingan usaha tidak sehat antara dua kubu taksi yang bermasalah ini. Perjanjian penetapan harga yang dilarang oleh UU Antimonopoli diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 8 Undang-Undang ini, terdiri dari perjanjian penetapan harga (*Price Fixing Agreement*), diskriminasi harga (*Price Discrimination*), harga pemangsa atau jual rugi (*Predatory Pricing*).

1. Perjanjian Penetapan Harga (*Price Fixing Agreement*)

Perjanjian penetapan harga merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang bertujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya. Kekuatan untuk mengatur harga, pada dasarnya merupakan perwujudan dari kekuatan menguasai pasar dan menentukan harga yang tidak masuk akal. Apabila dilihat dari rumusnya, maka pasal yang mengatur mengenai penetapan

harga ini dirumuskan secara *per se illegal*, sehingga penegak hukum dapat langsung menerapkan pasal ini kepada pelaku usaha yang melakukan perjanjian penetapan harga tanpa harus mencari alasan-alasan mereka melakukan perbuatan tersebut atau tidak diperlukan membuktikan perbuatan tersebut menimbulkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat.

Jika dikaitkan dengan konflik antara taksi konvensional dan taksi online terkait penetapan harga, tidak ada kesepakatan apapun antara kedua belah pihak untuk menetapkan harga yang dapat menyebabkan kurangnya persaingan dan meniadakan alternatif pilihan tarif baik yang akan ditawarkan oleh penyedia jasa sesuai variasi kualitas pelayanannya, maupun yang akan dipilih oleh konsumen sesuai dengan kebutuhannya. Tidak ada indikasi kesepakatan penetapan harga pun antar sesama pelaku usaha, masing-masing pelaku usaha dalam hal ini bergerak masing-masing menyesuaikan tarif dengan pelayanan masing-masing. Tidak ada kesepakatan harga antar pelaku usaha yang dimaksudkan untuk menciptakan hambatan masukn (*entry barriers*) yang cukup besar yang akan menghambat pelaku usaha baru untuk memasuki pasar bersangkutan. Sehingga apabila lihat perumusan Pasal 5, maka ketentuan dalam pasal ini tidak terbukti secara *Per Se Illegal* sama sekali dan tidak perlu dibuktikan lebih lanjut.

2. Perjanjian Diskriminasi Harga (*Price Discrimination Agreement*)

Perjanjian diskriminasi harga adalah perjanjian yang dibuat oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lainnya dimana untuk suatu produk yang sama dijual kepada setiap konsumen dengan harga yang berbeda-beda. Pasal 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 melarang setiap perjanjian diskriminasi harga tanpa

memperhatikan tingkatan yang ada pada diskriminasi harga, dengan pasal yang berbunyi: “Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar dengan harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang dan/atau jasa yang sama”.

Apabila dilihat dari rumusan diatas, maka nampaknya pembuat undang-undang tidak membedakan siapa pembelinya, apakah perseorangan ataukah pelaku usaha. Dengan adanya praktek diskriminasi harga seperti dirumuskan dalam Pasal 6 Undang-undang No. 5/1999, maka dapat menyebabkan pembeli tertentu (dimana pembeli tersebut merupakan pelaku usaha juga) terkena kewajiban harus membayar dengan harga yang lebih mahal dibandingkan pembeli lain (yang juga merupakan pelaku usaha) yang sama-sama berada dalam pasar yang sama, sehingga dapat menyebabkan pembeli mengalami diskriminasi tersebut tersingkir dari pasar karena dia akan kalah bersaing dengan pelaku usaha lainnya yang memperoleh harga lebih rendah.

Jika dilihat dari pengertian diskriminasi harga tersebut dan dari rumusan terkait dari diskriminasi harga dalam UU Antimonopoli, maka dalam konflik antara taksi konvensional dan taksi online tidak terjadi diskriminasi harga yang terjadi antara sesama pelaku usaha dalam hal ini baik taksi konvensional dan taksi online. Masing-masing pihak yang dalam hal ini menjual jasa hanya terfokus pada kualitas pelayanan masing-masing dengan penyesuaian tarif masing-masing sehingga satu sama lain tidak ada ketergantungan dan saling mempengaruhi.

3. Harga Pemangsa atau Jual Rugi (*Predatory Pricing*)

Predator berkonotasi secara sengaja merusak persaingan atau pesaing melalui penetapan harga dibawah harga keuntungan jangka pendek (*short-run profit maximizing price*) atau penetapan harga dibawah biaya dengan harapan akan tertutupi di kemudian hari melalui keuntungan monopoli yang akan diterimanya. *Predatory Pricing* adalah salah satu bentuk strategi yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam menjual produk dengan harga dibawah biaya produksi (*average cost* atau *marginal cost*).

Tujuan utama dari *Predatory Pricing* adalah untuk menyingkirkan pelaku usaha pesaing dan juga mencegah pelaku usaha yang berpotensi menjadi pesaing untuk masuk ke dalam pasar yang sama. Setelah berhasil membuat pelaku usaha pesaing keluar dari pasar dan menunda masuknya pelaku usaha pendatang baru, maka selanjutnya dia dapat menaikkan harga kembali dan memaksimalkan keuntungan yang mungkin didapatkan. Untuk dapat melakukan perbuatan tersebut, maka pelaku usaha tersebut haruslah mempunyai pangsa pasar yang besar dan keuntungan yang akan diperoleh dapat menutupi kerugian yang diderita selama masa predator. Dilihat dari sisi konsumen, untuk sementara waktu atau dalam jangka pendek praktek *predatory pricing* memang menguntungkan bagi konsumen karena harga produk barang/jasa yang dijual oleh pelaku usaha menjadi jauh lebih murah. Pasal 7 UU Antimonopoli melarang pelaku usaha untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha lainnya untuk menetapkan harga dibawah harga pasar (*predatory pricing*) yang dapat mengakibatkan terjadinya

persaingan usaha tidak sehat.⁴⁴ Oleh karena rumusan terkait apa yang dapat diakibatkan, maka terkait sistem jual rugi oleh pelaku usaha ini harus dilihat melalui pendekatan *rule of reason*, maka sesungguhnya dapat dikatakan sebenarnya pelaku usaha tidak dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lainnya untuk menetapkan harga dibawah harga pasar, asalkan tidak mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dikemudian hari dengan menaikkan harga setinggi-tingginya agar pengorbanan yang pernah dilakukan selama melakukan *predatory pricing* terbayarkan.

Terkait konflik taksi online, sekilas tampak bahwa taksi online memang memasang tarif yang sangat rendah dan dalam tempo singkat dapat menggerus pasar taksi konvensional. Namun, jika melihat dari rumusan *Predatory Pricing*, taksi online yang memasang tarif jauh lebih murah dibanding taksi konvensional tersebut bukan dikarenakan untuk menaikkan harga dikemudian hari, dikarenakan harga produksi barang/jasa dalam hal ini produk jasa yang dijual oleh taksi online dapat ditekan karena memang proses pengurusan bisnis taksi online ini tidak sebanyak pengurusan taksi konvensional yang berplat kuning. Dampaknya mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tarif yang lebih mudah. Hal tersebut lah yang membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat menembus pasar taksi konvensional, dan tidak ada indikasi *Predatory pricing*.

C. Upaya Untuk Mewujudkan Persaingan Usaha Yang Sehat Antara Angkutan Berbasis Online Dengan Angkutan Taksi Konvensional Dalam Penetapan Tarif

⁴⁴ Melisa Safitri, "Keadilan Progresif", *jurnal.ubl.ac.id* , diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 16.02 Wib

Sektor perhubungan adalah sebuah sektor yang menjadi tulang punggung bagi perkembangan ekonomi sebuah negara. Melalui sektor perhubungan maka ekonomi bergerak secara dinamis dari waktu ke waktu. Sistem perhubungan (transportasi) yang baik akan mendorong tumbuhnya ekonomi yang efisien dan berdaya saing.⁴⁵ Sebaliknya sistem perhubungan yang buruk dari sebuah negara juga akan sangat berpengaruh terhadap munculnya ekonomi biaya tinggi di negara tersebut.

Taksi dan angkutan kota merupakan dua jenis angkutan darat di Indonesia, yang perannya sangat melekat erat dalam keseharian masyarakat perkotaan. Terkait dengan industri taksi di Kota Medan dan kota-kota besar lain di Indonesia, pengaturan mengenai tarif taksi menjadi isu yang menarik.

Meskipun prinsip persaingan usaha mentolerir adanya penerapan batas atas oleh Pemerintah, tidak demikian halnya dengan penerapan tarif batas bawah. Penerapan batas bawah akan melindungi operator yang tidak efisien untuk tetap dapat berada dalam industri tersebut. Penerapan batas bawah juga dapat merugikan konsumen karena konsumen terpaksa harus membayar harga minimal sebesar tarif batas bawah, meskipun mungkin layanan yang diberikan kurang dari itu. Selain itu penetapan tarif batas bawah akan menyebabkan pelaku usaha yang bisa beroperasi dengan efisien dan bisa melahirkan tarif yang besarnya berada di bawah tarif batas bawah, maka dia terhambat untuk mengimplementasikan keunggulan bersaingnya tersebut. Akibatnya masyarakat kehilangan pilihan tarif

⁴⁵ Hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

murah, secara jangka panjang hal ini akan menimbulkan inefisiensi yang sangat besar.

Sementara itu, terkait dengan penetapan tarif yang dilakukan asosiasi pelaku usaha baik tarif batas atas maupun tarif batas bawah, maka hal tersebut merupakan bentuk nyata dari kartel yang dipastikan melanggar UU No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Penetapan tarif oleh pelaku usaha menghilangkan terjadinya persaingan harga diantara mereka sehingga tidak dapat diperoleh harga terbaik berdasarkan mekanisme pasar bagi konsumen.

Sejak munculnya jasa transportasi berbasis aplikasi seperti taksi online menambah persaingan tarif antara pelaku usaha jasa transportasi semakin kuat. Ketidakadilan mengenai penetapan harga menjadi salah satu faktor yang dianggap para pihak dapat merugikan jasa transportasi lain. Taksi online merupakan babak baru untuk transportasi Indonesia.⁴⁶ Dengan adanya taksi online kini pengguna jasa tidak perlu repot pergi ke jalan untuk memanggil taksi.

Cukup lewat aplikasi di smartphone pengguna jasa bisa dapat memesan taksi online kapan saja dan di mana saja. Hal tersebut merupakan salah satu keunggulan yang disajikan taksi online. Namun, kehadiran taksi online membuat resah taksi konvensional. Taksi konvensional melayangkan aksi demonstrasi untuk menolak taksi online. Taksi Konvensional menuntut untuk kepada pemerintah untuk melarang taksi online beroperasi. Sebab, pendapatan sopir taksi konvensional turun sejak adanya taksi online. Menurut mereka, taksi online tidak

⁴⁶ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan

bisa sebagai dibidang transportasi. Karena, taksi online menggunakan mobil pribadi yang tidak mempunyai badan hukum. Untuk menanggapi persetujuan dua pihak tersebut, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengatur taksi online lewat sebuah regulasi, yakni, Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Namun, peraturan itu ditolak habis-habisan oleh taksi online. Aturan tersebut dianggap memihak taksi konvensional. Sehingga, taksi online meminta pemerintah untuk merevisi PM 32/2016 tersebut. Seakan luluh pemerintah pun mengiyakan permohonan taksi online. Pemerintah hanya memberikan sosialisasi selama enam bulan yang dimulai dari November agar taksi online dapat mengikuti aturan. Sosialisasi ini sejalan dengan revisi PM 32/2016 ini.

Upaya Pemerintah pun masih berlanjut dalam mewujudkan keadilan antara keduanya dengan melakukan revisi pemerintah berkoordinasi seluruh pemangku kepentingan, seperti pengamat, akademisi, Organisasi Angkutan Darat (Organda), dan pihak taksi *online*. Dan terdapat 11 poin tentang aturan taksi online yang direvisi dari pengaturan kuota sampai tarif. Penjelasan terkait 11 poin tersebut meliputi:⁴⁷

1. Jenis angkutan sewa

Kendaraan Bermotor Umum yang memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) warna hitam hanya kendaraan angkutan sewa; Nomenklatur

⁴⁷ Hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

angkutan sewa khusus untuk mengakomodir pelayanan angkutan taksi online.

2. Kapasitas silinder mesin kendaraan

Angkutan Sewa Umum minimal 1.300 cc; Angkutan Sewa Khusus minimal 1.000 cc.

3. Batas tarif angkutan sewa khusus

Tarif angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi; Penentuan tarif berdasarkan tarif batas atas/bawah; Penetapan tarif diserahkan sepenuhnya kepada Gubernur sesuai domisili perusahaan dan Kepala BPTJ untuk wilayah JABODETABEK.

4. Kuota jumlah angkutan sewa khusus

Penetapan kebutuhan jumlah kendaraan dilakukan oleh Gubernur sesuai domisili perusahaan; dan Kepala BPTJ untuk wilayah JABODETABEK.

5. Kewajiban STNK berbadan hukum

Jika sebelumnya ketentuan STNK atas nama perusahaan, direvisi menjadi STNK atas nama badan hukum. Selanjutnya STNK yang masih atas nama perorangan masih tetap berlaku sampai dengan habis masa berlakunya. Sebelum masa peralihan STNK menjadi atas nama badan hukum harus dilampirkan akta notaris yang memuat kesediaan STNK menjadi badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi perorangan.

6. Pengujian berkala (KIR)

Tanda uji berkala kendaraan bermotor (kir) pertama semula dilakukan dengan cara pengetokan, disesuaikan menjadi dengan pemberian plat yang di-emboss; Kendaraan bermotor yang paling lama 6 bulan sejak dikeluarkannya

STNK tidak perlu diuji KIR, dapat dengan melampirkan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

7. Pool

Persyaratan izin penyelenggaraan angkutan umum semula harus memiliki 'pool' disesuaikan menjadi memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan; Harus mampu menampung jumlah kendaraan yang dimiliki.

8. Bengkel

Dapat menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel); atau Kerjasama dengan pihak lain.

9. Pajak

Substansi untuk kepentingan perpajakan pada penyelenggaraan angkutan umum taksi online dikenakan terhadap perusahaan aplikasi sesuai usul dari Ditjen Pajak.

10. Akses Dashboard

Pokok bahasan Akses Dashboard merupakan ketentuan baru yang ditambahkan dalam revisi peraturan ini. Wajib memberikan akses digital dashboard kepada Dirjen Hubdat dan pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum. Untuk kepentingan pengawasan operasional taksi online.

11. Saksi

Pemberian sanksi dikenakan baik ke perusahaan angkutan umum maupun perusahaan aplikasi. Sanksi atas pelanggaran perusahaan aplikasi diberikan oleh Menteri Kominfo dengan melakukan pemutusan akses (pemblokiran) sementara terhadap aplikasi sampai dengan dilakukan perbaikan.

Pemerintah telah berupaya sebaik mungkin untuk mengatasi persoalan mengenai tarif taksi online tersebut. Salah satunya dengan membuat aturan-aturan terkait keadilan dari pelaksanaan angkutan tersebut. Upaya yang terakhir datang dari Mahkamah Agung yang melakukan pembatalan aturan taksi online terkait Putusan MA No. 37 P/HUM/2017. Sedikitnya terdapat 14 pasal dalam PM 26 Tahun 2017 yang dianggap bertentangan dengan undang-undang. Kemenhub akan berkoordinasi dengan semua pihak untuk memberikan yang terbaik untuk masyarakat dan mencari upaya agar putusan MA tersebut tidak menimbulkan permasalahan di kemudian hari. Kementerian Perhubungan akan taat azas pada hukum dan peraturan yang berlaku, termasuk apa yang menjadi keputusan MA. Selanjutnya akan berkoordinasi dengan semua pihak guna menyusun penataan yang terbaik yang dapat memberi ruang yang sama pada semua operator transportasi, khususnya di bidang angkutan jalan. Putusan MA tersebut terdapat sejumlah pasal dari hasil pembahasan dalam persidangan yang dinyatakan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat. Berikut rincian 14 pasal tersebut:⁴⁸

1. Pasal 5 ayat (1) huruf e:

Pelayanan Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib memenuhi pelayanan tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi.

2. Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e:

Pasal 19 ayat (2) huruf f:

⁴⁸ M. Agus Yozami, "Aturan Taksi Online Dibatalkan MA, Kemenhub Siap Taat Azas Hukum", <http://www.hukumonline.com>, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 19.31 Wib.

“Angkutan Sewa Khusus wajib memenuhi pelayanan 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”.

Pasal 19 ayat (3) huruf e:

“Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Khusus wajib memenuhi persyaratan dilengkapi dokumen perjanjanaan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji dan kartu pengawasan”.

3. Pasal 20:

- (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 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.

4. Pasal 21:

- (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.
- (6) Penyusunan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), paling sedikit meliputi kegiatan:
- a. penelitian potensi bangkitan perjalanan
 - b. penentuan variable yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan
 - c. penentuan model perhitungan bangkitan perjalanan.

5. Pasal 27 huruf a:

Untuk memperoleh izin sebagaimana 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;

6. Pasal 30 huruf b:

Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut : menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai domisili cabang tersebut.

7. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3:

Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2:

Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk kendaraan bermotor baru berupa salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

Ayat (10) huruf a angka 3:

“Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan kendaraan baru, meliputi salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor”.

8. Pasal 36 ayat (4) huruf c:

Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yakni permohonan pembaruan masa berlaku izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya paling lambat 30 (tiga puluh) hari kalender sebelum berakhir masa berlaku dan dilengkapi dengan persyaratan administrasi antara lain: salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan.

9. Pasal 37 ayat (4) huruf c:

Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan.

10. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3:

Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2:

“Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk: kendaraan baru, sebagai berikut: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor”.

Pasal 38 Ayat (10) huruf a angka 3:

“Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan kendaraan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut: kendaraan baru, meliputi: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor”.

11. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b:

Setelah mendapatkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

12. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2:

Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2:

Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk kendaraan baru, sebagai berikut: Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

Ayat (11) huruf a angka 2:

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 kendaraan baru, sebagai berikut: Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

13. Pasal 51 ayat (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

14. Pasal 66 ayat (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 menja di badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi.

Pasar bergejolak, tentu Pemerintah harus bersikap. Tugas Pemerintah adalah menciptakan lingkungan persaingan, pasar yang kondusif, serta memberikan kesejahteraan dan keamanan bagi masyarakat. Selain aspek legalitas dan layanan, pemerintah harus merancang kebijakan ekonomi guna mengatasi sejumlah permasalahan yang mungkin timbul di kemudian hari.

Pemerintah harus menciptakan lingkungan persaingan yang adil. Poin utama yang menjadi sasaran protes adalah perusahaan transportasi online tidak terbebani sejumlah kewajiban dan aturan. Kewajiban-kewajiban tersebut adalah:

1. memakai plat kuning,
2. membangun pul taksi,
3. meminta perizinan dari Dinas Perhubungan,
4. memiliki badan hukum atau usaha, memiliki jumlah minimum kendaraan, penentuan tarif batas atas dan bawah.⁴⁹

Permenhub No. 32 tahun 2016 harusnya sudah terimplementasi per 1 Oktober 2016 lalu, namun dalam perjalanannya peraturan itu direvisi menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang

⁴⁹ Hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

dengan Angkutan Umum Tidak dalam Trayek. Perlu diakui bahwa Permenhub 32 tahun 2016 maupun Permenhub 26 Tahun 2017 hanya mengatur soal angkutan roda empat, sedangkan seperti ojek online belum memiliki legalitas.

Perbedaan substansial antara Permenhub No. 32 Tahun 2016 dengan Permenhub 26 tahun 2017 ini salah satunya adalah soal penyebutan jenis angkutan berbasis aplikasi ini sebagai jenis angkutan sewa khusus, bukan taksi online. Ada 11 poin krusial yang terdapat dalam Permenhub 26 tahun 2017 serta tahapan-tahapan implementasinya. Tahapan-tahapan tersebut adalah:

1. Tahap pertama, diimplementasikan per 1 April 2017.

Implementasi itu meliputi penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus, persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan kepemilikan atau kerja sama dengan bengkel yang merawat kendaraan.

2. Tahap kedua, diimplementasikan secara efektif per 1 Juni 2017.

Tahapan ini antara lain pengujian berkala (kir) kendaraan, digital *dashboard*, dan stiker penyediaan akses.

3. Tahap ketiga, diimplementasi efektif per 1 Juli 2017

Tahap ini meliputi pengenaan pajak pada perusahaan penyedia aplikasi, pemberlakuan tarif atas bawah, STNK atas nama badan hukum, dan kuota.

Fakta di lapangan menunjukkan banyak daerah yang diwilayahnya ada angkutan sewa khusus masih belum ada perubahan dalam melaksanakan

Permenhub 26 tahun 2017 tersebut, terutama soal STNK atas nama badan hukum, tarif batas dan batas bawah, serta kuota.⁵⁰

Jika belum ada regulasi baru di daerah-daerah, berarti yang terjadi kondisi seperti saat ini, yaitu STNK angkutan sewa khusus masih banyak yang atas nama perorangan, tetap terjadi persaingan tarif yang kurang sehat karena tidak ada tarif batas atas maupun bawah.

Meskipun formula penentuan tarif sudah ada, tidak semua daerah memiliki kapasitas yang cukup dalam menentukan tarif dan kuota, mengingat tidak semua daerah memiliki ahli transportasi yang dapat dimintai bantuan perhitungan tarif dan kuota.

Permenhub 26 tahun 2017 ini merupakan penyempurnaan dari Permenhub 32 Tahun 2016, yang dalamnya telah mengakomodasi berbagai masukan dari pelaku transportasi sewa khusus, utamanya pemilik mobil dan driver, serta masukan dari pelaku taksi plat kuning. Selama ini konflik dipicu oleh persaingan usaha yang tidak sehat. Di satu sisi, regulasi taksi plat kuning terlalu rigid, dan di sisi lain taksi plat hitam tanpa regulasi sama sekali sehingga tarifnya menjadi murah. Dengan regulasi ini, keduanya dipersilakan bersaing secara sehat. Bahwa ada pihak yang tidak puas dengan Permenhub No. 26 Tahun 2017 adalah konsekuensi logis dari suatu kebijakan yang tidak mungkin menyenangkan semua pihak seratus persen. Dua-duanya sama-sama merasa tidak puas.⁵¹

⁵⁰ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan

⁵¹ Darmaningtyas, “ Mengimplementasikan Peraturan soal Taksi Online secara Konsisten”, <http://ekonomi.kompas.com>, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 pukul 21.36 Wib.

Pengusaha taksi plat kuning mengatakan Permenhub No. 26 tahun 2017 itu condong memberi ruang bebas kepada taksi plat hitam dengan diizinkan mobil 1.000 cc sebagai moda angkutan umum. Sebaliknya, para pelaku taksi plat hitam mengatakan bahwa aturan baru ini lebih mengakomodasi kepentingan perusahaan taksi plat kuning.⁵²

Pihak Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang telah memberlakukan peraturan baru tentang taksi online melalui Permenhub No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, salah satunya mengatur mengenai penetapan tarif batas atas dan batas bawah pada taksi online. Penetapan tarif ini dibagi dalam dua wilayah, yakni wilayah I mencakup Sumatera, Jawa dan Bali. Sedangkan wilayah II berlaku di daerah Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Adapun tarif batas bawah untuk wilayah I sebesar Rp. 3.500,- dan batas atasnya sebesar Rp. 6.000,-, sedangkan untuk wilayah II tarif batas bawahnya sebesar Rp. 3.700,- dan batas atasnya sebesar Rp. 6.500,-.⁵³

Jika terjadi suatu pelanggaran terhadap pelaksanaan PM 26 tahun 2017 akan dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan atas pelaksanaannya ada evaluasi dalam kurun waktu enam bulan.

Implikasi dari penerapan tarif atas bawah adalah akan terjadi kenaikan tarif yang harus dibayarkan oleh penumpang, tapi itu diperlukan justru untuk melindungi konsumen dalam jangka panjang. Bila tidak ada batasan tarif bawah, lalu angkutan sewa khusus ini memasang tarif semurah-murahnya lalu taksi plat

⁵² Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

⁵³ Hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

kuning tutup, maka angkutan sewa khusus dapat memonopoli layanan dan akhirnya dapat menentukan tarif secara sepihak. Pada saat itu, konsumen tidak memiliki pilihan lain lagi kecuali hanya memakai jasa angkutan sewa khusus yang tarifnya ditentukan secara sepihak. Agar Permenhub No. 26 tahun 2017 dapat dilaksanakan secara konsisten, selain perlu adanya pendampingan kepada Pemerintah daerah biar tidak galau atau gamang, pemerintah sendiri perlu kompak.

BAB III

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum dalam kegiatan usaha jasa transportasi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia adalah Setiap pengusaha yang melakukan kegiatan usaha jasa perdagangan barang atau jasa wajib memiliki SIUP secara tersendiri sesuai dengan bidang usaha dan golongan usahanya. Pengujian kendaraan bermotor, izin insidental, dan izin operasi masih dilakukan secara langsung di Dinas Perhubungan. Kegiatan usaha jasa transportasi juga harus memiliki Izin usaha angkutan (dikenal dengan Surat Izin Pengusaha Angkutan, SIPA) ditujukan untuk kegiatan usaha angkutan penumpang umum dan atau angkutan barang yang dilakukan oleh BUMN, BUMD, Koperasi, dan perorangan.
2. Persaingan usaha yang terjadi dalam bisnis angkutan berbasis online taksi konvensional berpangkal pada tuduhan bahwa kehadiran mereka dianggap ilegal, karena tidak memenuhi aturan penyelenggaraan transportasi umum. Pada awalnya taksi online tidak memiliki badan hukum Indonesia, tidak

memiliki izin usaha angkutan umum, serta tidak adanya kewajiban melakukan uji kelayakan (KIR). Dampaknya, mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tarif yang lebih mudah. Hal tersebut membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat mampu menggerus pasar taksi konvensional. Kewajiban angkutan konvensional yang lebih berat membuat pelaku usahanya sulit bersaing dengan angkutan jasa transportasi online, misalnya dalam hal pemberian tarif.

3. Upaya untuk mewujudkan persaingan usaha yang sehat antara angkutan berbasis online dengan angkutan taksi konvensional dalam penetapan tarif adalah penerapan tarif atas dan bawah oleh Pemerintah, menetapkan peraturan seperti Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 yang telah di revisi pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017.

B. Saran

1. Penulis berharap Pemerintah dapat menerapkan Kebijakan di sektor jasa transportasi, regulasi yang digunakan baik untuk angkutan konvensional maupun online harus sama. Sehingga, masing-masing pelaku usaha bisa bersaing satu sama lain
2. Diharapkan agar Pemerintah menindak tegas pelaku usaha yang melanggar peraturan yang menimbulkan persaingan usaha tidak sehat.
3. Semoga Pemerintah dapat lebih siap menghadapi perubahan globalisasi yang membuat teknologi semakin canggih dan dapat mengeluarkan Peraturan yang

konsisten terhadap pengaturan tarif dan izin taksi online di Indonesia agar taksi online dan konvensional dapat bersaing dengan sehat.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ahmad Yani & Gunawan Widjaja. 2006. *Seri Hukum Bisnis Anti Monopoli*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Adrian Sutedi. 2011. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Abdul Rasyid Saliman. 2010. *Hukum Bisnis untuk Perusahaan: Teori dan Contoh Kasus*. Jakarta: Kencana.
- Bambang Sunggono. 2015. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Farida Hasyim. 2011. *Hukum Dagang*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*.
- Ida Nadirah. 2010. *Hukum Dagang*. Medan: Ratu Jaya.
- Kansil dan Christine S.T. Kansil. 2001. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Kansil dan Christine S.T. Kansil. 2010. *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Mustafa Kamal Rokan. 2010. *Hukum Persaingan Usaha: Teori dan Praktiknya di Indonesia*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Purwosutjipto. 2007. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- Sentosa Sembiring. 2015. *Hukum Dagang*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Susanti Adi Nugroho. 2012. *Hukum persaingan Usaha Di Indonesia, Dalam Teori dan Praktik Serta Penerapan Hukumnya*. Jakarta: Kencana.

B. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

C. Internet

Rizke Diana, “*Kumpulan Materi Ilmu Hukum*”, <http://kekemateriilmuhukum.blogspot.co.id> diakses Selasa Tanggal 25 Juli 2017, Pukul 10.02 Wib.

Maria Anindita Nareswari, “*Fenomena Transportasi Konvensional vs Online dari Pandangan Hukum dan Moral*”, <http://www.kompasiana.com> diakses Selasa Tanggal 25 Juli 2017, Pukul 10.21 Wib.

Wikipedia, “Bisnis”, <https://id.wikipedia.org>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 21.00 wib.

Satriagi, “Jasa transportasi Online”, <http://songtusong.blogspot.co.id>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 21.43 Wib.

Lucachristiani, “Transportasi Konvensional VS Online”, <https://lucakristiani.wordpress.com>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 22.00 Wib.

Billyyuda, “Jelaskan apa yang dimaksud dengan tarif?”, <https://brainly.co.id>, diakses Rabu Tanggal 20 September 2017 Pukul 22.30 Wib.

Master Admin, “Hukum Persaingan Usaha”, <http://hadspartnership.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 11.55 Wib.

Irfandi Rahman “Pengertian Hukum, Bisnis Dan Hukum Bisnis”, <http://www.tugasku4u.com>, diakses Jumat tanggal 22 September 2017 Pukul 12.40 wib.

lawfirm website design, “Pengertian dan Dasar Hukum Pengangkutan”, <http://www.suduthukum.com>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 12.54 Wib.

Unpas, “BAB I Pendahuluan”, <http://repository.unpas.ac.id>, diakses jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 12.18 Wib.

Juita Jauharotus Saadah, “Transportasi Konvensional Dengan Transportasi Online”, <http://juwitasaa.blogspot.co.id> diakses Rabu Tanggal 26 Juli 2017, Pukul 09.30 Wib.

Dewi Nurjannah, “Transportasi Konvensional dan Transportasi Online”, http://dewi_nurjanah8.blogspot.co.id, diakses Kamis Tanggal 27 Juli 2017 Pukul 09.47 Wib.

Nanang Budianas, “Pengertian Tarif dan Jenis-jenis Tarif”, <https://ilmumanajemendanakuntansi.blogspot.co.id>, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 13.52 Wib.

Andik Suhariyadi, “Tarif Angkutan Umum”, *file :/ //G :/SKRIPSI% 20IPUL/TRANSPORTATION%20ARTICLE_%20Tarif%20Angkutan%20Umum.html*, diakses Jumat Tanggal 22 September 2017 Pukul 23.01 Wib.

Sovia Hasana, “ Hal-hal yang perlu disiapkan jika ingin membuka jasa angkutan umum”, <http://m.hukumonline.com>, diakses Sabtu Tanggal 23 September 2017 Pukul 00.20 Wib.

Melisa Safitri, “Keadilan Progresif”, <jurnal.ubl.ac.id>, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 16.02 Wib.

M. Agus Yozami, “Aturan Taksi Online Dibatalkan MA, Kemenhub Siap Taat Azas Hukum”, <http://www.hukumonline.com>, diakses Senin Tanggal 25 September 2017 Pukul 19.31 Wib.

Darmaningtyas “ Mengimplementasikan Peraturan soal Taksi Online secara Konsisten”, <http://ekonomi.kompas.com>, diakses Senin tanggal 25 September 2017 pukul 21.36 wib.