

**PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM MENCIPTAKAN  
PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT DALAM PENETAPAN  
TARIF TAKSI ONLINE  
(STUDI PADA PEMERINTAH KOTA MEDAN)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
Program Studi Ilmu Hukum*

**Oleh:**

**ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION**

**NPM: 1106200204**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2018**



*Ilmu, 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](mailto:rektor@umsu.ac.id)

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

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 Jum'at, tanggal 25 Mei 2018, Jam 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

**MENETAPKAN**

**NAMA** : ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION  
**NPM** : 1106200204  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS  
**JUDUL SKRIPSI** : PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM MENCiptAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT DALAM PENERAPAN TARIF TAKSI *ONLINE* (Studi Pada Pemerintah 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. MUKHLIS, S.H., M.H
2. Hj. RABIAH Z. HARAHAHAP, S.H., M.H
3. Dr. RAMLAN, S.H., M.Hum
4. M. YUSRIZAL, S.H., M.Kn

1.

3.

4.



*lagu, 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](mailto: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 : ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION  
NPM : 1106200204  
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS  
JUDUL SKRIPSI : PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM  
MENCIPTAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT  
DALAM PENERAPAN TARIF TAKSI *ONLINE* (Studi Pada  
Pemerintah Kota Medan)

PENDAFTARAN : Tanggal 16 April 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

**Dr. RAMLAN, S.H., M.Hum**  
**NIDN: 0105057105**

Pembimbing II

**M. YUSRIZAL, S.H., M.Kn**  
**NIDN: 0121067605**





*Wajiz, Cerdas dan Sejujurnya*

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](mailto:rektor@umsu.ac.id)

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

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

**NAMA** : ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION  
**NPM** : 1106200204  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS  
**JUDUL SKRIPSI** : PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM  
MENCIPTAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT  
DALAM PENERAPAN TARIF TAKSI *ONLINE* (Studi Pada  
Pemerintah Kota Medan)


Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian

Medan, 13 April 2018

Pembimbing I

  
Dr. RAMLAN, S.H., M.Hum  
NIDN: 0106057105

Pembimbing II

  
M. YUSRIZAL, S.H., M.Kn  
NIDN: 0121067605

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adli Dzil Ikram Ahmad Nasution  
NPM : 1106200204  
Program : Strata – I  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Bisnis  
Judul : PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM  
MENCIPTAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT  
DALAM PENERAPAN TARIF TAKSI ONLINE (Studi Pada  
Pemerintah 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, April 2018

Saya yang menyatakan



ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION

## **ABSTRAK**

### **PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM MENCIPTAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT DALAM PENETAPAN TARIF TAKSI ONLINE (STUDI PADA PEMERINTAH KOTA MEDAN)**

**ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION**

**NPM: 1106200204**

Moda transportasi berbasis aplikasi muncul sebagai wujud dari perkembangan teknologi dan reaksi atas kelemahan penyedia jasa transportasi publik. Fenomena transportasi online merupakan fenomena dunia transportasi dan komunikasi yang terjadi saat ini, perkembangan transportasi online ini dipicu oleh berkembangnya inovasi yang semakin maju dan canggihnya transportasi dan komunikasi yang ada dalam masyarakat. Pada saat ini keberadaan taksi berbasis aplikasi online diberbagai daerah telah menjadi konflik dikarenakan dalam penerapan tarifnya dianggap terlalu murah, sehingga menimbulkan persaingan yang tidak sehat antara taksi konvensional dengan taksi online.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum yuridis empiris yaitu dengan penelitian studi lapangan dengan mengambil dari data primer dengan melakukan wawancara melalui informan dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa kedudukan hukum badan usaha taksi online dalam penyelenggara angkutan umum diatur berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Terkait dengan kewenangan Pemerintah Kota Medan dalam menentukan tarif taksi online hanya sebatas melakukan pengusulan kepada Gubernur mengenai tarif batas bawah dan atas setelah terlebih dahulu melalui pembahasan bersama dengan seluruh pemangku kepentingan.

Terkait dalam upaya menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam penerapan tarif taksi online, Pemerintah Kota Medan telah berupaya dengan mengusulkan kepada pembuatan kebijakan mengenai tarif taksi online disamakan dengan tarif taksi konvensional, kemudian pembatasan kuota taksi online dan mengadakan pertemuan kepada seluruh pengusaha taksi online dan pihak-pihak terkait dalam moda transportasi yang ada di Kota Medan.

**Kata kunci: persaingan usaha, tarif, taksi online**

## 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: “Peran Pemerintah Kota Medan Dalam Menciptakan Persaingan Usaha Yang Sehat Dalam Penetapan Tarif Taksi Online (Studi Pada Pemerintah Kota Medan)”.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani, M.AP., atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini.
2. 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.H.

3. Bapak Dr. Ramlan, SH., M.Hum, selaku Pembimbing I dan Bapak Muhammad Yusrizal, SH., M.Kn., selaku Pembimbing II, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan sehingga skripsi ini selesai.
4. Seluruh Staff Pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama menuntut ilmu pengetahuan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Seluruh Staff Pegawai Administrasi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. yang dengan sabar melayani urusan administrasi selama ini.

Secara khusus, penulis menghaturkan sembah sujud dan ucapan terima kasih yang tidak terhingga kepada kedua orang tua penulis yaitu ayahanda H.A. Surbein Nasution, ST., dan ibunda Dra. Khoiriah, yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, serta telah memberikan doa restunya sehingga penulis dapat melanjutkan dan menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Ucapan terima kasih disampaikan juga kepada untuk kakak, abang dan adikku tersayang Yulinda Mora Nasution, S.Pd., Zaini Kholis Nasution, ST., dan Qasrina Nazhira Nasution, yang selama ini selalu memberi semangat kepada penulis hingga selesainya skripsi ini.

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu, dalam kesempatan diucapkan terima kasih kepada sahabat-sahabat penulis yaitu: Agus Satria Pulungan, SH, Taufiqurrahman, S.Pd., Asyraf Arafat, SE., Yodi Rimanto, SE., Rizky Fatmantara Pulungan, SH., dan Rinaldi Maharaja, yang telah



banyak berperan membantu dalam menyelesaikan skripsi ini, 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 hamba-hambanya.

*Wassalamu'alaikum Wr Wb*

**Medan, Maret 2018**

**Penulis**

**(ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION)**

## DAFTAR ISI

### LEMBARAN BERITA ACARA UJIAN

### PERNYATAAN KEASLIAN

<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
A. Latar Belakang .....	1
1. Rumusan masalah .....	5
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 .....	9
D. Definisi Operasional.....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	11
A. Persaingan usaha sehat .....	11
1. Pengertian persaingan usaha.....	12
2. Hukum persaingan usaha di Indonesia.....	14
3. Asas-asas dalam melakukan persaingan usaha.....	16

4. Jenis-jenis persaingan usaha.....	18
B. Perihal Pengangkutan Secara Umum.....	24
1. Pengertian pengangkutan .....	24
2. Tujuan dan manfaat pengangkutan.....	27
3. Asas-asas pengangkutan.....	30
C. Angkutan Taksi Online.....	34
<b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>39</b>
A. Kedudukan Hukum Badan Usaha Taksi Online Dalam Penyelenggara Angkutan Umum.....	39
B. Peran Pemerintah Kota Medan Dalam Menetapkan Tarif Taksi Online.....	51
C. Upaya Pemerintah Kota Medan Dalam Menciptakan Persaingan Usaha Yang Sehat Dalam Penerapan Tarif Taksi Online .....	58
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>67</b>
A. Kesimpulan.....	67
B. Saran.....	68

**DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat yang semakin tinggi mobilitasnya, sehingga menjadikan pengangkutan itu sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap pengguna sarana transportasi, maka sedikit banyak akan berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu.

Transportasi yang semakin maju dan lancar, sudah pasti akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan dan pendidikan. Transportasi ditinjau dari sudut geografis, dapat dibagi ke dalam beberapa jenis:

1. Angkutan antar benua.

2. Angkutan antar kontinental.
3. Angkutan antar pulau.
4. Angkutan antar kota.
5. Angkutan antar daerah.
6. Angkutan di dalam kota (*intra city transportation* atau *urban transportation*).<sup>1</sup>

Pengangkutan bertujuan untuk menyangkut kebutuhan manusia dalam memenuhi kehidupannya sehari-hari. Salah satu cara pemenuhan kebutuhan itu adalah dengan memindahkan atau mengirimkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dengan mengirimkan barang bisa dilakukan dengan darat dan udara.

Banyaknya kebutuhan akan jasa pengangkutan menyebabkan banyaknya bermunculan perusahaan pengangkutan. Dalam hubungan antara perusahaan pengangkutan sebagai pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang, muncullah suatu perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, "dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama".<sup>2</sup>

Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan

---

<sup>1</sup> Rustian Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia), halaman 16.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra (Bandung: Aditya Bakti), halaman 21.



karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan. Pembangunan ekonomi sudah pasti akan membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya angkutan sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.<sup>3</sup>

Pada saat ini dengan laju modernisasi dan perkembangan teknologi yang begitu pesat, dimana transportasi atau pengangkutan juga ikut mengalami kemajuan yang begitu cepat. Berbagai layanan aplikasi berbasis online seperti Gojek, Uber dan GrabCar yang menyediakan jasa transportasi mulai bermunculan dengan menawarkan berbagai kemudahan baik bagi pengusaha angkutan maupun masyarakat sebagai pengguna, mulai dari sistem pemesanan hingga pada sistem pembayaran yang serba dipermudah melalui aplikasi berbasis online canggih dewasa ini.

Keberadaan taksi berbasis online yang menjamur ini sempat memunculkan sejumlah unjuk rasa dari sejumlah pengemudi taksi dan angkutan umum konvensional di beberapa kota besar salah satunya di Kota Medan. Para pendemo yang sebagian besar merupakan pengemudi taksi dan angkutan umum konvensional tersebut menuntut untuk segera ditutupnya taksi berbasis online. Mereka menganggap aplikasi tersebut telah menyebabkan menjamurnya jumlah penyedia taksi berbasis online sehingga berpengaruh terhadap penurunan penghasilan mereka.

---

<sup>3</sup> H.A. Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada), halaman 1.

Salah satu daya tarik transportasi taksi berbasis online penentuan tarif taksi berbasis online yang lebih transparan sehingga menjadi nilai daya tarik bagi masyarakat untuk memilih layanan tersebut. Selain itu tarif transportasi taksi berbasis online yang dianggap lebih murah apabila dibandingkan tarif taksi konvensional dengan taksi berbasis online tersebut memiliki tarif yang lebih murah dibandingkan tarif taksi konvensional.

Memperhatikan persaingan antar pelaku usaha yang bertambah ketat dan tidak, maka nilai-nilai persaingan usaha yang sehat perlu mendapat perhatian lebih besar dalam system 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.

Adanya persaingan tarif antara taksi konvensional dengan taksi berbasis online, dalam hal ini sangat diharapkan peran dari Pemerintah Kota Medan untuk dapat berlaku adil terhadap penerapan tarif. Dimana diperlukan aturan hukum dalam menerapkan tarif batas bawah dan tarif atas agar taksi konvensional dengan taksi berbasis online bisa saling bersaing secara sehat. Oleh karena itu, keberadaan Pemerintah Kota Medan dalam menciptakan suasana persaingan usaha yang sehat diantara kalangan pengusaha taksi tersebut merupakan suatu kajian yang menarik untuk diteliti serta perlu untuk dilakukan penelitian akademis, sehingga dirasa perlu untuk diangkat sebuah judul yaitu: "Peran Pemerintah Kota Medan Dalam Menciptakan Persaingan Usaha Yang Sehat Dalam Penetapan Tarif Taksi Online (Studi Pada Pemerintah Kota Medan)".

## **1. Rumusan masalah**

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah yang nantinya akan menjadi pokok bahasan dalam penelitian ini, adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana kedudukan hukum badan usaha taksi online dalam penyelenggara angkutan umum?
- b. Bagaimana peran Pemerintah Kota Medan dalam menetapkan tarif taksi online?
- c. Bagaimana upaya Pemerintah Kota Medan dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam penerapan tarif taksi online?

## **2. Faedah penelitian**

Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, yaitu:

### **a. Secara teoritis**

Secara teoritis hasil penelitian diharapkan dapat memberi masukan secara akademis dalam memberikan gambaran terhadap perkembangan hukum larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat terkait penerapan tarif taksi berbasis online, dengan demikian diharapkan dapat menambah khasanah kepustakaan yang berkaitan dengan larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

### **b. Secara praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa:

Masukan dan pemikiran-pemikiran yang baru bagi kalangan praktisi bisnis

khususnya bagi para kalangan pengusaha taksi, baik untuk pengusaha taksi konvensional maupun pengusaha taksi berbasis online.

## **B. Tujuan penelitian**

Setiap penelitian sudah barang tentu memiliki tujuan penyampaian, tujuan penyampaian yang merupakan maksud diadakan sebuah penelitian, tidak terlepas dari penelitian ini, maka penelitian ini juga mempunyai tujuan yang berusaha untuk dicapai sebagai perwujudan sebuah karya ilmiah yang baik, yaitu memberikan solusi, inovasi serta terobosan atas berbagai permasalahan yang timbul ditengah masyarakat, adapun yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kedudukan hukum badan usaha taksi online dalam penyelenggara angkutan umum.
2. Untuk mengetahui peran Pemerintah Kota Medan dalam menentukan tarif taksi online.
3. Untuk mengetahui upaya Pemerintah Kota Medan dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam penerapan tarif taksi online.

## **C. Metode penelitian**

Penelitian yang baik diperlukan ketelitian, kecermatan, dan usaha gigih hingga diperoleh hasil maksimal yang sesuai dengan standart penulisan ilmiah, menyusun dan mengimplentasikan data yang berkaitan dengan fenomena yang diselidiki maka digunakan penelitian meliputi:

## 1. Sifat Penelitian

Untuk melakukan penelitian dalam membahas skripsi ini diperlukan suatu spesifikasi penelitian deskriptif artinya penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan secara cermat karakteristik dari fakta-fakta (individu, kelompok atau keadaan), dan untuk menentukan frekuensi sesuatu yang terjadi.<sup>4</sup>

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 di Pemerintah Kota Medan yang dalam hal ini diwakilkan kepada 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 dapat melalui data primer dan data sekunder yaitu:

- a. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan dengan melalui hasil wawancara dengan informan.
- b. Data sekunder adalah bahan yang diperoleh dari studi kepustakaan atau studi literatur yang terdiri dari:

- 1). Bahan hukum primer.

Yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, dokumen resmi yang mempunyai otoritas yang berkaitan dengan permasalahan, yaitu Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab

---

<sup>4</sup> Rianto Adi. 2004. *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, (Jakarta: Garanit), halaman 58.



Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. PM 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

2). Bahan hukum sekunder.

Yaitu “semua bahan hukum yang merupakan publikasi dokumen tidak resmi meliputi buku-buku, karya ilmiah”<sup>5</sup> dan bahan hukum lainnya yang berkaitan dengan pengangkutan serta persaingan usaha tidak sehat.

3). Bahan hukum tersier.

Yaitu bahan yang memberikan maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus umum, kamus hukum, jurnal ilmiah, majalah, surat kabar dan internet.

### **3. Alat pengumpul data**

Alat pengumpulan data akan sangat menentukan hasil penelitian sehingga apa yang menjadi tujuan penelitian ini dapat tercapai. Untuk mendapatkan hasil penelitian yang objektif dan dapat dibuktikan kebenarannya serta dapat dipertanggung jawabkan hasilnya, maka dalam penelitian akan dipergunakan alat pengumpulan data.

---

<sup>5</sup> Peter Mahmud Marzuki. 2005. *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Grup), halaman 141.

Dalam penelitian ini untuk memperoleh data yang diperlukan, dipergunakan alat pengumpulan data sebagai berikut:

a. Studi dokumen.

Untuk memperoleh data sekunder perlu dilakukan studi dokumentasi yaitu dengan cara mempelajari peraturan-peraturan, dan dokumen-dokumen yang terkait dengan permasalahan yang akan diteliti.

b. Pedoman wawancara

Untuk memperoleh data primer, dilakukan wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Medan.

#### **4. Analisis data**

Data yang diperoleh dari studi lapangan (*field research*) dan studi kepustakaan kemudian akan 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.

Mengingat sifat penelitian maupun objek penelitian, maka semua data yang diperoleh akan dianalisa secara *kualitatif*, dengan cara data yang telah terkumpul dipisah-pisahkan menurut katagori masing-masing dan kemudian ditafsirkan dalam usaha untuk mencari jawaban terhadap masalah penelitian. Dengan menggunakan metode *deduktif* kemudian selanjutnya akan ditarik suatu kesimpulan dari analisis yang telah selesai diolah tersebut yang merupakan hasil penelitian.

#### **D. Definisi operasional**

Adapun yang menjadi definisi operasional dalam penelitian ada beberapa kata penting yaitu:

Persaingan usaha adalah suatu persaingan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang tertentu, agar memperoleh kemenangan atau hasil secara kompetitif.

Tarif adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut seseorang akan bersedia untuk memberikan jasanya.

Taksi online adalah jenis mobil penumpang yang hanya dapat dipesan melalui aplikasi berbasis online, dalam hal ini menjadi sarana transportasi angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana membantu manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, dan juga merupakan sebuah sarana alternatif di dalam kota, terutama masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Persaingan Usaha Sehat**

##### **1. Pengertian persaingan usaha**

Hukum persaingan usaha menjadi salah satu instrumen hukum ekonomi. Hal ini ditunjukkan melalui terbitnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Sebelum lahirnya Undang-Undang No.5 Tahun 1999, pengaturan mengenai hukum persaingan usaha diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang berlaku sebelumnya, diantaranya diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.<sup>6</sup>

Masyarakat Indonesia khususnya para pelaku bisnis sangat merindukan sebuah undang-undang yang secara komprehensif mengatur tentang persaingan sehat. Keinginan itu muncul karena adanya praktik-praktik persaingan usaha yang tidak sehat, terutama karena penguasa sering memberikan perlindungan khusus atau privileges kepada para pelaku bisnis tertentu, sebagai bagian dari praktik-praktik kolusi, korupsi, kroni, dan nepotisme.

Hukum persaingan usaha adalah hukum yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan persaingan usaha, maka hukum persaingan usaha

---

<sup>6</sup> Munir Fuady. 2003. *Hukum Anti Monopoli, Menyongsong Era Persaingan Sehat*, (Bandung: Citra Aditya Bakti), halaman 42.

merupakan instrumen hukum yang menentukan tentang bagaimana persaingan itu harus dilakukan.<sup>7</sup>

Pada hakikatnya orang menjalankan kegiatan usaha adalah untuk memperoleh keuntungan dan penghasilan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup, baik kebutuhan primer, skunder, maupun kebutuhan tersier. Atas dasar untuk memenuhi kebutuhan hidup itulah yang mendorong banyak orang menjalankan kegiatan usaha baik kegiatan usaha sejenis maupun kegiatan usaha yang berbeda. Keadaan yang demikian itulah sesungguhnya yang menimbulkan atau melahirkan persaingan usaha diantara pelaku usaha. Oleh karena itulah, persaingan dalam dunia usaha merupakan hal yang biasa terjadi. Bahkan dapat dikatakan persaingan dalam dunia usaha itu merupakan persyaratan mutlak bagi terselenggaranya ekonomi pasar. Walaupun diakui bahwa adakalanya persaingan usaha itu sehat dan dapat juga yang tidak sehat.

Usaha yang sehat akan menimbulkan akibat yang positif bagi para pelaku usaha, sebab dapat menimbulkan efisiensi, produktivitas dan 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 peningkatan kualitas produk, sebaliknya apabila terjadi persaingan usaha yang tidak sehat antara pelaku usaha tentu berakibat negatif tidak saja bagi pelaku usaha dan konsumen, tetapi juga memberikan pengaruh negatif bagi perekonomian nasional.

---

<sup>7</sup> Hermansyah. 2008. *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta: Kencana Prenada Media), halaman 1.



Secara umum, konsep dari persaingan usaha secara sehat ini ialah untuk melindungi pelaku usaha baru baik yang sejenis maupun yang berkaitan dengan usaha lain yang merupakan pesaingnya. Dengan adanya konsep persaingan usaha secara sehat ini, pelaku usaha tersebut akan tetap bisa bersaing. Sehingga kegiatan usaha yang dilakukan pelaku usaha baru ini nantinya tidak dapat dibendung oleh pelaku usaha yang sudah lama terdapat pada suatu pasar tertentu.

Masalah persaingan bukanlah masalah baru dalam dunia usaha, ini dapat dilihat dalam perkembangannya dimana kemajuan suatu perusahaan selalu diiringi oleh perusahaan lain untuk menuju kearah yang lebih baik. Setiap perusahaan tidak dapat menghindari persaingan dari perusahaan lain.

Persaingan berasal dari bahasa Inggris yaitu *competition* yang artinya persaingan itu sendiri atau kegiatan bersaing, pertandingan, kompetisi. sedangkan dalam kamus manajemen, persaingan adalah usaha-usaha dari 2 pihak/lebih perusahaan yang masing-masing bergiat, memperoleh pesanan dengan menawarkan harga/syarat yang paling menguntungkan. Persaingan ini dapat terdiri dari beberapa bentuk pemotongan harga, iklan/promosi, variasi dan kualitas, kemasan, desain, dan segmentasi pasar.<sup>8</sup>

Pengertian persaingan usaha secara yuridis selalu dikaitkan dengan persaingan dalam ekonomi yang berbasis pada pasar, dimana pelaku usaha baik perusahaan maupun penjual secara bebas berupaya untuk mendapatkan konsumen guna mencapai tujuan usaha atau perusahaan tertentu yang didirikannya.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> B.N Maribun. 2003. *Kamus Manajemen* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan), halaman 276.

<sup>9</sup> Budi Kagramanto. 2010. *Mengenal Hukum Persaingan Usaha*. (Sidoarjo: Laras), halaman 57.

Menurut Hermansyah persaingan usaha tidak sehat adalah "persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha".<sup>10</sup>

Sedangkan menurut pendapat Arie Siwanto dikatakan bahwa persaingan usaha sehat adalah:<sup>11</sup>

- a. Persaingan yang pelaku usahanya tidak terpusat pada tangan tertentu dan tersentralisasi pada beberapa pihak saja, akan tetapi berjalan sesuai mekanisme pasar yang sehat yaitu dalam dunia ekonomi semua pelaku usaha mempunyai hak kewajiban yang sama.
- b. Persaingan yang sehat adalah dimana bila ada perikatan berbentuk perjanjian tidak merugikan secara sepihak kepada pihak lain yang tidak terlibat dalam perjanjian tersebut;
- c. Persaingan yang sehat yaitu dalam kegiatannya tidak adanya penguasaan terhadap produksi barang dan jasa baik dari produksi sampai pada pemasarannya.

## **2. Hukum persaingan usaha di Indonesia**

Secara yuridis konstitusional, kebijakan dan pengaturan hukum persaingan usaha didasarkan kepada ketentuan dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945, yang mengamanatkan tidak pada tempatnya adanya monopoli yang merugikan masyarakat dan persaingan usaha yang tidak sehat.<sup>12</sup>

Secara tidak langsung pemikiran tentang demokrasi ekonomi telah tercantum dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945, dimana demokrasi memiliki ciri khas yang proses perwujudannya diwujudkan oleh semua anggota

---

<sup>10</sup> Hermansyah. 2008. *Op.cit*, halaman 160-161.

<sup>11</sup> Arie Siswanto. 2002. *Hukum Persaingan Usaha*, ( Jakarta: Ghalia Indonesia), halaman 17.

<sup>12</sup> Rachmadi Usman, 2013, *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*. (Jakarta: Sinar Gafika), halaman 62.

masyarakat untuk kepentingan seluruh masyarakat, dan harus mengabdikan kepada kesejahteraan seluruh rakyat.

Apabila dilihat secara mendalam terdapat persamaan antar Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dengan Undang-Undang Antitrust di Amerika Serikat. Secara umum Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 mengandung enam (6) bagian pengaturan yang terdiri dari: perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, posisi dominan, komisi pengawas persaingan usaha, penegakan hukum dan ketentuan lain-lain.

Tujuan dari lahirnya hukum persaingan usaha di Indonesia melalui Undang-Undang No 5 tahun 1999, sebagaimana yang dirumuskan dalam Pasal 3 yaitu meliputi:

1. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.
2. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui peraturan persaingan usaha yang sehat, sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah dan pelaku usaha kecil.
3. Mencegah praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat yang menimbulkan pelaku usaha.
4. Terciptanya efektifitas dalam kegiatan usaha.

Pada dasarnya tujuan yang hendak dicapai dengan dibuatnya undang-undang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, sebagaimana

dilakukan oleh negara-negara maju yang telah sangat berkembang masyarakat korporasinya adalah untuk menjaga kelangsungan persaingan (*competition*).

Berdasarkan dari tujuan di atas, menunjukkan bahwa persaingan usaha itu perlu dijaga eksistensinya demi terciptanya efisiensi, baik bagi masyarakat konsumen maupun bagi setiap perusahaan. Persaingan akan mendorong setiap perusahaan untuk melakukan kegiatan usahanya seefisien mungkin agar dapat menjual barang-barang dan atau jasa-jasanya dengan harga yang serendah-rendahnya.

Apabila setiap perusahaan berlomba-lomba untuk menjadi seefisien mungkin agar kemungkinan mereka dapat menjual barang-barang dan jasa-jasanya dengan semurah-murahnya dalam rangka bersaing dengan perusahaan-perusahaan lain yang menjadi pesaingnya, maka keadaan itu akan memungkinkan setiap konsumen membeli barang yang lebih murah yang ditawarkan dipasar yang bersangkutan. Dengan terciptanya efisiensi bagi setiap perusahaan, pada gilirannya efisiensi tersebut akan menciptakan pula efisiensi bagi masyarakat konsumen.

### **3. Asas-asas dalam melakukan persaingan usaha**

Perusahaan dalam melakukan strategi pemasaran, harus berpedoman pada asas untuk melakukan suatu persaingan usaha. Dalam Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, dinyatakan bahwa: “pelaku usaha di Indonesia

dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum”.

Adapun asas-asas dalam persaingan usaha yaitu sebagai berikut :

- a). Asas itikad baik (*good faith*) harus dimiliki oleh seluruh pelaku usaha ketika melakukan suatu persaingan usaha. Itikad baik menurut Sutan Remy Sjahdeini secara umum adalah niat dari pihak yang satu dalam suatu perjanjian untuk tidak merugikan mitra janjinya maupun tidak merugikan kepentingan umum.<sup>13</sup>
- b). Asas kepastian hukum, bahwa salah satu fungsi ditetapkan norma hukum adalah untuk menjamin adanya kepastian hukum itu sendiri. Gustav Radbruch sebagaimana dikutip oleh Esmi Warassih,<sup>14</sup> mengemukakan adanya tiga nilai dasar yang ingin dikejar oleh hukum, yakni nilai keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan. Dengan adanya fungsi kepastian hukum dari norma hukum, maka pengaturan tentang persaingan usaha tidak sehat dapat dilaksanakan dengan baik.
- c). Asas demokrasi ekonomi, adalah suatu asas yang mengarahkan pada setiap kegiatan ekonomi yang dilakukan harus berdasarkan pada kepentingan kerakyatan secara keseluruhan.

---

<sup>13</sup> Sjahdeini, Sutan Remy. 1993. *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit di Indonesia*, (Jakarta: Institut Bankir Indonesia). Halaman 112.

<sup>14</sup> Esmi Warassih, *Pranata Hukum, Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: PT.Suryandanu Utama), halaman 13.



- d). Asas kepentingan umum adalah suatu asas yang mendasarkan diri pada wewenang negara untuk melindungi dan mengatur kepentingan dalam kehidupan bermasyarakat.

#### 4. Jenis-jenis persaingan usaha

Persaingan usaha apabila dilihat dari jenisnya maka keberadaannya dapat dibagi atas 2 (dua) bagian, yaitu persaingan sehat (*perfect competition*) dan persaingan tidak sehat (*imperfect competition*).

##### a. Persaingan usaha sehat (*perfect competition*)

Keberadaan persaingan usaha sehat sangat dibutuhkan dalam kegiatan masyarakat, hal ini diperlukan untuk:

- 1). Menjamin persaingan di pasar yang *inheren* dengan pencapaian efisiensi ekonomi di semua bidang kegiatan usaha dan perdagangan.
- 2). Menjamin kesejahteraan konsumen serta melindungi kepentingan konsumen.
- 3). Membuka peluang pasar yang seluas luasnya dan menjaga agar tidak terjadi konsentrasi kekuatan ekonomi pada kelompok tertentu.<sup>15</sup>

Seperti yang telah disinggung di depan bahwa dalam menghadapi persaingan suatu perusahaan dapat bertahan dan unggul jika memiliki keunggulan atas biaya dan keunggulan produk, disamping tentunya peningkatan pelayanan terhadap konsumen. Namun bagi sebagian pelaku usaha, persaingan sering dipandang sebagai sesuatu yang kurang menguntungkan, karena dalam persaingan

---

<sup>15</sup> Suhasril dan Mohammad Taufik Makarao. 2010. *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia*, (Bogor: Ghalia Indonesia), halaman 42.

itu ada beberapa unsur yang berimplikasi kerugian. Jika banyak pelaku usaha yang terlibat proses persaingan, maka keuntungan semakin berkurang. Untuk bisa menang dalam persaingan sering pelaku usaha harus menekan harga untuk merebut konsumen, penekanan harga ini tentunya akan berakibat berkurangnya keuntungan yang diperoleh. Dengan demikian adalah merupakan suatu yang logis bila para pelaku usaha memilih untuk tidak bersaing, tindakan seperti ini digunakan karena ingin memonopoli pangsa pasar dengan menyingkirkan pesaing secara tidak wajar (anti persaingan).<sup>16</sup>

Berkaitan dengan kegiatan dan praktik-praktik yang dapat digolongkan sebagai antipersaingan, berikut ini akan dipaparkan secara detail tindakan-tindakan yang masuk dalam kategori tindakan antipersaingan.

1). Penetapan harga (*price fixing*)

Penetapan harga adalah termasuk dalam tindakan antipersaingan yang bisa terjadi secara vertikal maupun horizontal yang dianggap sebagai hambatan perdagangan, karena membawa akibat buruk terhadap persaingan harga. Jika penetapan harga dilakukan, kebebasan untuk menentukan harga secara bebas menjadi berkurang.

2). Tindakan boikot

Boikot dalam hubungannya dengan persaingan usaha merupakan tindakan mengorganisir suatu kelompok untuk menolak hubungan suatu usaha dengan pihak tertentu. Dengan demikian boikot merupakan suatu tindakan bersama yang dilakukan oleh sekelompok pengecer yang menolak

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, halaman 43.

membeli produk perusahaan tertentu yang karena suatu alasan tertentu tidak mereka sukai.<sup>17</sup>

3). Pembagian pasar secara horizontal

Tindakan ini merupakan salah satu cara untuk menghindari persaingan yang bisa diambil oleh suatu perusahaan yang saling bersaing dalam suatu usaha. Tujuannya adalah mengurangi persaingan dengan cara menentukan pasar yang bisa dikuasai secara eksklusif oleh masing-masing pesaing.<sup>18</sup>

4). Pembatasan perdagangan secara vertikal dengan menggunakan alat selain harga (*non-price vertical restraints*)

Hal ini menunjukkan bahwa perdagangan bisa terhambat ketika perusahaan yang berada pada level usaha tertentu mengikat perusahaan lain pada level usaha di bawahnya dengan cara menentukan harga. Di samping dengan menentukan harga secara vertikal juga bisa terhambat oleh perjanjian-perjanjian vertikal yang menggunakan alat selain harga (*non-price instruments*). Setidaknya ada dua instrumen non harga yang bisa dipakai untuk menghambat perdagangan serta sekaligus menghindari persaingan.

5). Diskriminasi harga (*price discrimination*)

Diskriminasi harga yaitu penetapan harga yang lebih murah bagi pelanggan tetap, umumnya harga ditetapkan oleh perusahaan yang sedang berupaya memperluas atau membuka pasaran baru bagi produknya. Dari sisi konsumen praktik diskriminasi harga bisa menguntungkan apabila mereka termasuk sebagai konsumen yang dikenai harga yang lebih rendah.

---

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*, halaman 44.

6). *Bid-rigging*

*Bid-rigging* adalah praktik anti persaingan yang bisa terjadi di antara para pelaku usaha yang seharusnya saling merupakan pesaing dalam suatu lelang. Secara sederhananya adalah kesepakatan untuk alih-alih bersaing mengatur pemenang dalam suatu penawaran lelang melalui pengelabuan harga penawaran.

7). Penyalahgunaan posisi dominan (*abuse of dominant position*)

Ketika seseorang pelaku usaha yang memiliki dominasi ekonomi melalui kontrak mensyaratkan supaya pelanggannya tidak berhubungan dengan pesaingnya, ia telah menyalahgunakan posisi dominan.

b. Persaingan tidak sehat (*unperfect competition*)

Sedangkan untuk persaingan tidak sehat dapat dibedakan menjadi 2 (dua)

kategori, yaitu:

- 1). Tindakan anti persaingan.
- 2). Tindakan persaingan curang.
  - a). Tindakan anti persaingan

Tindakan anti persaingan, adalah tindakan yang bersifat menghalangi atau mencegah terjadinya persaingan, yaitu suatu tindakan untuk menghindari persaingan jangan sampai terjadi. Tindakan seperti ini digunakan oleh pelaku usaha yang ingin memegang posisi monopoli,

dengan mencegah calon pesaing atau menyingkirkan pesaing secara tidak wajar.<sup>19</sup>

b). Tindakan persaingan curang

Ciri menonjol dari penggunaan istilah tindakan anti persaingan dan tindakan persaingan curang keduanya bisa dianggap memiliki pola-pola persamaan, dalam arti sama-sama merupakan perilaku usaha yang tidak dikehendaki.

Tindakan persaingan curang sebagai persaingan tidak sehat yang melanggar moral yang baik. Secara non-limitatif contoh tindakan yang tergolong dalam persaingan curang diantaranya:

- (1). mempengaruhi konsumen melalui tipuan atau informasi yang menyesatkan.
- (2). memalsukan merek dagang pihak lain.
- (3). mengirimkan barang yang tidak dipesan sehingga penerima dalam posisi dipaksa.
- (4). membuat iklan tandingan yang menjelek-jelekan pesaing.
- (5). penurunan harga secara tidak wajar.<sup>20</sup>

Konsep yang jujur (*fair competition*) dan persaingan curang muncul berkaitan dengan metode persaingan. Yang menyatakan bahwa persaingan curang sebagai persaingan yang melanggar moral yang baik.

---

<sup>19</sup> *Ibid.*, halaman 52.

<sup>20</sup> *Ibid.*, halaman 56.

Sedangkan konsep persaingan curang didasarkan pada pertimbangan etika usaha, tindakan-tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai metode persaingan curang yang dapat diidentifikasi, antara lain sebagai berikut:

- 1). Menyebar informasi palsu tentang produk pesaing.
- 2). Meremehkan produk pesaing.
- 3). Menyerang pribadi pesaing.
- 4). Mengganggu penjual produk pesaing.
- 5). Merusak produk pesaing.
- 6). Menghambat pengiriman produk pesaing.
- 7). Mengintimidasi konsumen produk pesaing.
- 8). Menjual produk dengan harga di bawah biaya produksi.
- 9). Memberikan harga secara tidak wajar, baik secara langsung maupun melalui diskon.
- 10). Membujuk pekerja perusahaan lain untuk mogok.
- 11). Menjual produksi dengan harga dibawah biaya produksi.
- 12). Memberikan harga secara tidak wajar.
- 13). Membuat kesepakatan untuk menyingkirkan pesaing dari pasar.
- 14). Mengganggu pesaing melalui pengajuan gugatan palsu.

Persaingan secara tidak jujur, mengartikan bahwa tidak adanya itikad baik pelaku usaha dalam kegiatannya untuk melakukan persaingan usaha. Melawan hukum artinya adanya ketentuan yang dilanggar akibat kegiatan usaha yang dijalankan tersebut. Sedangkan menghambat persaingan usaha, artinya ada usaha

lain yang terkena dampak berupa penghambatan produksi barang dan atau jasa yang dihasilkan oleh pesaing usaha tersebut.

Persaingan sering dikonotasikan negatif karena dianggap mementingkan kepentingan sendiri. Walaupun pada kenyataannya seorang manusia, apakah pada kapasitasnya sebagai individual maupun anggota suatu organisasi, secara ekonomi tetap akan berusaha mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Alfred Marshal, seorang ekonomi terkemuka sampai mengusulkan agar istilah persaingan digantikan dengan istilah “*economic freedom*” (kebebasan ekonomi) dalam menggambarkan atau mendukung tujuan positif dari proses persaingan. Oleh sebab itu pengertian kompetisi atau persaingan usaha dalam pengertian yang positif dan independent sebagai jawaban terhadap upaya dalam segi keuntungan untuk menarik pembeli agar mencapai untung.<sup>21</sup>

## **B. Perihal Pengangkutan Secara Umum**

### **1. Pengertian pengangkutan**

Transportasi adalah salah satu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dalam menjalani kehidupannya, masyarakat tidak dapat dipisahkan dari transportasi. Demikian juga transportasi tidak dapat dipisahkan oleh pengangkutan. Pengangkutan yang dimaksud tidak hanya dalam hal pengangkutan barang, akan tetapi juga merupakan sarana dalam mengangkut orang, dengan kata lain sebagai sarana mobilitas manusia. Pengangkutan dalam hal ini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang,

---

<sup>21</sup> Ningrum Natasya Sirait. 2004. *Hukum Persaingan di Indonesia*, (Medan: Pustaka Bangsa Press), halaman 1.

kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara dan lain-lain.<sup>22</sup>

Pentingnya pengangkutan tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan dalam memperlancar mobilitas barang atau orang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Pengangkutan merupakan sarana sangat penting dan strategis dalam memperlancar laju perekonomian, meningkatkan produktivitas Negara serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Istilah pengangkutan berasal dari kata dasar angkut yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana 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.<sup>23</sup>

Pengertian pengangkutan dalam Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas Jalan, disebutkan bahwa: “perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas”.

Menurut pendapat R. Soekardono pengertian pengangkutan adalah suatu kegiatan yang berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan

---

<sup>22</sup> H.M.N Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan), halaman 1.

<sup>23</sup> Setiawan Widagdo. 2012, *Kamus Hukum*, (Jakarta: Prestasi Pustaka), halaman 413.



meninggikan manfaat serta efisiensi. Sehingga dapat diartikan bahwa pengangkutan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>24</sup>

Kemudian pengertian pengangkutan menurut Abdulkadir Muhammad, yaitu: “proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.<sup>25</sup>

Sedangkan menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.<sup>26</sup>

a). Dalam arti luas

1. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
2. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

b). Dalam arti sempit

Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun, terminal, pelabuhan, bandara tempat keberangkatan atau ke bandara sampai tempat tujuan.

---

<sup>24</sup> R. Soekardono. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. (Jakarta: CV Rajawali), halaman 5.

<sup>25</sup> Abdulkadir Muhammad. *Op.cit.*, halaman 19.

<sup>26</sup> Lestari Ningrum. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung: Citra Aditya Bakti), halaman 134.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:<sup>27</sup>

- a. adanya sesuatu yang diangkut.
- b. tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
- c. ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

## **2. Tujuan dan manfaat pengangkutan**

Pada dasarnya pengangkutan bertujuan untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat dimana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat.

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak, sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu

---

<sup>27</sup> Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, (Yogyakarta: Gama Media), halaman 195.

menjadi relative singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

Perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya. Selain itu juga pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari satu tempat ke tempat lain karena tanpa adanya pengangkutan maka aktivitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan.

Menurut Abdulkadir Muhammad pengangkutan dilaksanakan bertujuan untuk:<sup>28</sup>

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan pengangkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda pengangkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat (Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Sedangkan manfaat pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang yang

---

<sup>28</sup> Abdulkadir Muhammad, Op.cit., halaman 18.

dirasakan kurang sempurna bagi kebutuhan di suatu tempat dimana barang tersebut menjadi lebih bermanfaat. Selain itu juga dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat ke tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat. Namun apabila jika tidak ada pengangkutan, manusia hanya bisa berjalan kaki kemana-mana bahkan dengan membawa barang yang sangat berat.

Pengangkutan memiliki nilai yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, hal tersebut didasari oleh berbagai faktor, yaitu antara lain:<sup>29</sup>

- a. Keadaan geografis Indonesia yang berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara.
- b. Menunjang pembangunan di berbagai sektor.
- c. Mendekatkan jarak antara desa dan kota.
- d. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa:<sup>30</sup>

- a. Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, halaman 30.

<sup>30</sup> Sri Rejeki Hartono. 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. (Semarang: UNDIP), halaman 8.

pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapan. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

b. Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

c. Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.

### **3. Asas-asas pengangkutan.**

Asas-asas hukum merupakan pondasi yang mendasarkan undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, akan tetapi melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat

diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam perturan konkrit tersebut.<sup>31</sup>

Asas-asas yang terdapat dalam hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (negara). Asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.<sup>32</sup>

a. Asas hukum publik

Asas yang bersifat publik ini merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah. Asas yang bersifat publik ini terdiri atas:<sup>33</sup>

1). Asas manfaat

Setiap pengangkutan harus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan prikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

2). Asas usaha bersama dan kekeluargaan

---

<sup>31</sup> Sudikno Mertokusumo. 2003. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. (Yogyakarta: Liberty), halaman 34.

<sup>32</sup> Abdulkadir Muhammad. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. (Bandung: Citra Aditya Bakti), halaman 12.

<sup>33</sup> *Ibid.*

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang mana didalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

3). Asas adil dan merata

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya terjangkau.

4). Asas keseimbangan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antar sarana dan prasarana antar kepentingan penggunaan dengan penyediaan jasa, antar kepentingan individu dengan masyarakat.

5). Asas kepentingan umum

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

6). Asas keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh terpadu saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antarmoda pengangkutan.

7). Asas kesadaran hukum

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

8). Asas keselamatan penumpang

Dalam asas ini mewajibkan kepada pengangkutan penumpang harus mengutamakan keselamatan penumpang.

b. Asas hukum perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:<sup>34</sup>

1). Asas konsensual

Makna dari asas ini yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.

2). Asas Koordinatif

Makna dari asas ini yaitu bahwa pihak-pihak yang terlibat di dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang.

3). Asas campuran

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan dari

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, halaman 14.



ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat.

4). Asas tanpa hak retensi

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

5). Asas pembuktian dengan dokumen

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

### **C. Angkutan Taksi Online**

Zaman demi zaman telah berlalu seiring dengan pola dan perilaku manusia dalam melakukan perjalanan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, kemudian ini dinamakan sebagai manusia atau masyarakat nomaden, yaitu suatu kelompok manusia atau masyarakat yang selalu berpindah-pindah menurut kondisi alam lingkungannya. Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti pada saat sekarang ini.

Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam

jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dan pada abad ke-20, pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir sampai saat ini.<sup>35</sup>

Transportasi jika ditilik dari sisi sosial lebih merupakan proses afiliasi budaya dimana ketika seseorang melakukan transportasi dan berpindah menuju daerah lain maka orang tersebut akan menemui perbedaan budaya dalam bingkai kemajemukan Indonesia. Disamping itu sudut pandang sosial juga mendeskripsikan bahwa transportasi dan pola-pola transportasi yang terbentuk juga merupakan perwujudan dari sifat manusia.

Transportasi serta teknik perencanaannya mengalami revolusi yang pesat sejak tahun 1980-an dan pada saat ini masih dirasakan banyak permasalahan transportasi yang sebenarnya sudah terjadi sejak tahun 1960-an dan 1970-an. Misalnya kemacetan, polusi suara dan udara, kecelakaan. Permasalahan transportasi yang sudah ada sejak dulu bisa saja masih dijumpai pada masa sekarang, tetapi dengan tingkat kualitas yang jauh lebih parah dan kuantitas yang jauh lebih besar, mungkin saja mempunyai bentuk lain yang jauh lebih kompleks karena semakin banyaknya pihak yang terkait sehingga lebih sukar diatasi.

Beberapa negara yang sedang berkembang, khususnya Indonesia, sektor angkutan konvensional secara perlahan terlihat semakin kurang menarik dan tidak lagi diminati, terutama oleh generasi muda. Disisi lain, perkotaan menawarkan begitu banyak kesempatan, baik di sektor formal maupun informal. Tambahan

---

<sup>35</sup> Abbas Salim. 2002. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: RajaGrafindo Persada), halaman 5.

lagi, pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman lebih lambat dibandingkan dengan di daerah perkotaan. Hal ini menyebabkan tersedia lebih banyak lapangan kerja serta upah gaji yang jauh lebih tinggi di daerah perkotaan dibandingkan dengan di daerah pedalaman.<sup>36</sup>

Awal tahun 70-an diresmikan transportasi umum modern di Indonesia yaitu Taksi. Taksi merupakan transportasi premium yang masih eksis di zaman sekarang ini, dengan menggunakan teknologi jaringan telephone. Masyarakat mudah mengakses taksi dengan cepat, masyarakat merespon baik. Sesuatu yang memunculkan inovasi akan mendatangkan persaingan yaitu keinginan untuk lebih dari orang lain, baik berupa kekuasaan, prestasi, atau popularitas akan selalu menimbulkan persaingan yang juga akan memunculkan konflik bila tidak disiasati dengan baik.

Kemudian pada awal tahun 2011 muncul ide seseorang untuk memanfaatkan teknologi *internet* dengan menyambungkannya ke handphone agar masyarakat dapat mudah memesan ojek yang berbasis online agar terhindar dari kemacetan. Ide tersebut direspon baik oleh masyarakat tetapi tidak untuk para angkutan umum lainnya yang merasa resah dengan kehadiran taksi berbasis online di Indonesia.

Perlu dipahami bersama bahwa arus kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang mau tidak mau harus kita ikuti. Jasa transportasi online merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi. Teknologi

---

<sup>36</sup> Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. (Bandung: ITB), halaman. 1-2.

diciptakan tujuannya untuk mempermudah segala aktivitas-aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari.

Begitu juga halnya dengan jasa transportasi online. Transportasi berbasis online diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin bepergian. Sebagai contoh: mudah memesannya, efisien dan efektif. Ini merupakan sebuah terobosan baru yang patut diberi apresiasi.

Penggunaan perangkat teknologi informasi sudah menjadi keharusan bagi perusahaan transportasi umum, yang dapat dilihat dari anggaran belanja sampai dengan implementasi teknologi informasi di sebuah perusahaan. Teknologi informasi sudah dipandang sebagai salah satu senjata untuk bersaing di kompetisi global, kecenderungan ini terlihat dari tidak digunakannya lagi teknologi informasi sebagai pelengkap dari proses bisnis perusahaan transportasi umum *online*, namun teknologi informasi dijadikan sebagai bagian dari proses bisnisnya.<sup>37</sup>

Layanan teknologi informasi memainkan peran penting dalam mengubah hubungan penyedia layanan transportasi umum dengan lingkungannya. Di masa lalu, pengguna layanan transportasi bukan merupakan perhatian utama dari layanan teknologi informasi. Namun, pengguna transportasi umum *online* menjadi semakin penting artinya dan akan menjadi fokus utama bagi sebagian besar penyedia transportasi umum *online* di masa mendatang. Seluruh antarmuka

---

<sup>37</sup> Aplikasi Berbasis Teknologi Transportasi, diakses melalui [www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123](http://www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123), pada tanggal 22 Desember 2018, Pukul 15.00 Wib.

transaksi dari pengguna layanan hingga pemasok hingga pemerintah dan pihak lainnya terkena dampak dari diterimanya transaksi elektronik secara luas.

Penerapan transaksi elektronik dewasa ini sudah digunakan berbagai bidang usaha salah satunya transportasi umum. Penerapan transaksi elektronik pada sistem transportasi di Indonesia merupakan hal baru yang memberikan dampak positif dan negatif pada saat bersamaan. Perusahaan penyedia transportasi umum harus mau mengikuti perkembangan zaman apabila tidak mau kalah dalam persaingan sehingga berujung pada kebangkurtan, transportasi umum yang mengandalkan transaksi elektronik ini disebut dengan transportasi umum berbasis aplikasi online.

Beberapa contoh penyedia layanan transportasi umum transportasi umum berbasis aplikasi online di Indonesia adalah:

1. Go-Car : bekerjasama dengan beberapa mitranya menawarkan layanan transportasi umum dimana untuk pemesanannya harus menggunakan aplikasi yang telah disediakan dengan tarif telah ditentukan pada saat pemesanan.
2. Grabtaxi : GrabTaxi menggandeng beberapa mitra sopir dan penyedia layanan Transportasi umum taksi yang pemesananya menggunakan aplikasi.
3. Uber : Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi taksi melalui aplikasi. Tujuannya membuat penumpang lebih mudah mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang.

### **BAB III**

#### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Kedudukan Hukum Badan Usaha Taksi Online Dalam Penyelenggara Angkutan Umum**

Berkembangannya kemajuan teknologi dan informasi merupakan sebuah keniscayaan. Kemajuan teknologi akan berjalan seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan kebutuhan manusia akan teknologi dan informasi. Berbagai inovasi diciptakan untuk memberikan manfaat positif bagi kehidupan manusia serta memberikan banyak kemudahan dalam melakukan aktifitas manusia. Dalam beberapa dekade terakhir ini, manusia telah merasakan keajaiban dari ilmu pengetahuan dan teknologi.

Kecanggihannya teknologi hadir disetiap sudut kehidupan manusia, termasuk dalam hal transportasi. Di zaman modern seperti saat ini, kebutuhan transportasi merupakan salah satu kebutuhan penting sebagai akibat dari kegiatan ekonomi, sosial, dan sebagainya yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat.

Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya oleh masyarakat karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini.

Apabila melihat pengertian ataupun batasan yang dimaksud dengan angkutan umum dalam Pasal 138 ayat (3) dinyatakan bahwa angkutan umum

orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor Umum. Kendaraan pribadi/plat hitam (sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang) dengan aplikasi internet bukanlah termasuk angkutan umum sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran lain yang dilakukan oleh transportasi *online* antara lain adalah terhadap Pasal 139 ayat (4) 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; dan Pasal 173 ayat (1) tentang angkutan jalan menyatakan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan dan atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Sementara untuk ojek atau angkutan darat beroda dua sudah diklasifikasikan dan diakui sebagai lapangan usaha berdasarkan Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 57 Tahun 2009 dalam lampiran Nomor 49424 yang mengatur perihal Angkutan Ojek Motor.

Transportasi online muncul di tengah kondisi sistem transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. Saat ini bermunculan berbagai perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi yang berfungsi mempertemukan antara masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dan pengusaha angkutan umum secara efektif dan efisien seperti Uber, Gojek dan Grab.

Untuk mengantisipasi kemajuan teknologi yang cepat serta inovasi-inovasi terkait transportasi yang murah, mudah dan nyaman maka Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu disempurnakan karena beberapa hal penting harus menjadi jelas misalnya persoalan badan hukum

asing dan kepemilikan sahamnya termasuk perizinan dan perjanjian kerja sama antara para pihak (perusahaan jasa, penyedia angkutan dan/atau pengemudi, konsumen) dan beberapa aspek hukum lain seperti persoalan perlindungan pengguna jasa tersebut.

Pemerintah harus segera merumuskan formulasi regulasi yang tepat dan tidak memihak salah satu pihak, mengingat bahwa angkutan umum berbasis aplikasi maupun yang konvensional juga memiliki hak yang sama untuk menjalankan usahanya dan mencari nafkah demi kehidupan mereka, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar 1945 bahwa setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. Menutup salah satu atau membiarkan salah satu tetap tidak memberikan solusi dan malah membuat persoalan dan polemik berkepanjangan, untuk itu diperlukan langkah hukum yang efektif dan tepat sasaran dalam menyelesaikan permasalahan transportasi di Indonesia saat ini.

Selain terkait aturan hukum transportasi *online*, pemerintah juga dituntut untuk melakukan pembenahan yang serius terhadap layanan transportasi umum massal yang berkualitas, nyaman, aman dan terjangkau. Pengadaan transportasi umum massal yang berkualitas diharapkan dapat menurunkan jumlah penggunaan kendaraan pribadi dan penggunaan bahan bakar fosil dapat berkurang.

Pembenahan sistem transportasi umum memang bukanlah hal yang mudah, namun bukan berarti tidak mungkin. Dibutuhkan waktu dan biaya yang tidak sedikit untuk mewujudkan sistem transportasi yang berkualitas. Bukan hanya Pemerintah dan instansi terkait yang harus bertanggung jawab memperbaiki



sistem transportasi umum Indonesia, seluruh masyarakat pun harus bisa berperan aktif dalam membantu pemerintah dalam proses membangun dan menjalankan sistem transportasi umum Indonesia saat ini.

Kontroversi yang muncul dalam kasus transportasi berbasis aplikasi dengan Menteri Perhubungan merupakan bukti nyata dengan membuat suatu peraturan yang berasal dari Kementerian Perhubungan. Benarlah jika dikatakan bahwa perkembangan masyarakat akan selalu menerbitkan benturan kepentingan, baik benturan kepentingan antar anggota masyarakat, antar kelompok masyarakat, hingga benturan kepentingan antar negara merupakan asal usul dari kelahiran hukum. Sesuai dengan fungsinya, hukum menjadi katalisator atas berbagai benturan kepentingan yang ada dalam masyarakat. L. J. Van Apeldoorn menyatakan dalam *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* bahwa tujuan hukum adalah mengatur pergaulan hidup secara damai.<sup>38</sup>

Mochtar Kusumaatmadja dalam buku Sudikno Mertokusumo berpendapat bahwa tujuan hukum adalah: "ketertiban sebagai syarat pokok (fundamental) serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamannya".<sup>39</sup> Hubungan-hubungan hukum yang muncul dari praktik transportasi online setidaknya terdiri atas hubungan hukum yang bersifat horizontal antara perusahaan transportasi dengan mitra kerjanya, seperti driver Go-Jek, Grab dan Uber. hubungan hukum yang bersifat horizontal antara penyedia jasa/layanan transportasi umum online dengan pengguna jasa, serta

---

<sup>38</sup> L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum* Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh Oetarid Sadino. (Jakarta: Pradnya Paramita), halaman 10.

<sup>39</sup> Sudikno Mertokusumo. *Op.cit.*, halaman 74-75.

hubungan hukum yang bersifat vertikal dengan pemerintah. Setiap kontroversi yang muncul dari setiap hubungan hukum harus diselesaikan melalui suatu pranata khusus yang didasarkan pada hukum yang berlaku.

Aplikasi berbasis teknologi informasi adalah hasil inovasi yang dikembangkan oleh para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dengan menghubungkan masyarakat sebagai pengguna jasa dengan pelaku usaha. Akses ke pasar yang secara mudah dan cepat, menjadi nilai jual dari aplikasi berbasis teknologi informasi. Karenanya, penggunaan teknologi juga tidak lepas dari unsur-unsur seperti penggunaan uang elektronik, penyimpanan data elektronik, dan unsur-unsur lain yang merupakan bagian dari perdagangan elektronik.

Perusahaan taksi berbasis online seperti Uber, Grab dan Gojek yang beroperasi di Indonesia berstatus sebagai perseroan terbatas (PT) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan telah memperoleh izin penanaman modal asing (PMA) dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Dimana izin operasional perusahaan taksi berbasis online tersebut berupa izin portal *website*.<sup>40</sup>

Dalam menjalankan operasionalnya perusahaan taksi online melakukan perjanjian kemitraan dengan para driver. Hubungan yang timbul dari perjanjian tersebut membuat perusahaan taksi online sebagai perusahaan penyedia aplikasi transportasi berfungsi sebagai penghubung atau *channel*. Kegiatan usaha perusahaan taksi online adalah menjalankan dan mengembangkan suatu teknologi

---

<sup>40</sup> Hani Nur Fajrina, Menkominfo Grabcar dan Uber Berbadan Hukum, diakses melalui <http://m.cnnindonesia.com/teknologi.20160401185956-185-121084/menkominfo-grabcar-dan-uber-berbadan-hukum>, pada tanggal 23 Desember 2017, Pukul 15.30 Wib.

aplikasi yang kemudian digunakan untuk menghubungkan penyedia jasa dan pengguna jasa.<sup>41</sup>

Perjanjian kemitraan ini adalah bentuk umum suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya atas dasar hubungan kemitraan (*partnership agreement*). Ketentuan umum perjanjian kemitraan adalah Pasal 1338 jo Pasal 1320 KUHPerdara. Sedangkan ketentuan khusus, bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 KUH Perdata Pasal 1641 KUH Perdata, yakni hubungan hukum para pihak antara mitra satu dengan mitra lainnya dengan memasukkan suatu modal sebagai pertukaran.

Perusahaan taksi online mengembangkan aplikasi berbasis teknologi informasi yang menghubungkan antara penumpang dan pengusaha angkutan sewa. Keberadaan perusahaan taksi online tersebut tidak berkedudukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum karena keduanya tidak memiliki izin berdasarkan ketentuan Pasal 173 Ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Pada awalnya kegiatan operasional perusahaan taksi online di Indonesia hanya berstatus perusahaan penyedia aplikasi, dimana kedudukan perusahaan taksi online hanyalah sebagai perantara dalam bertransaksi antara penumpang

---

<sup>41</sup> Bimo Prasetyo dan Sekar Ayu Primandani, Menyibak Tanggung Jawab Hukum Penyedia Aplikasi Transportasi, diakses melalui <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt6795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi>, pada tanggal 23 Desember 2017, Pukul 15.30 Wib.

dengan pemilik kendaraan (driver) dalam rangka memberikan kemudahan akses bagi konsumen dalam memesan kendaraan sewa.

Untuk itu kemudian pemerintah melalui Kementerian Perhubungan membuat regulasi hukum terkait keberadaan taksi online, dengan lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat dilakukan secara mandiri oleh perusahaan angkutan umum atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang berbadan hukum indonesia.

Berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 mengatur mengenai penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Ketentuan pengaturan tersebut terdiri atas tiga pasal yakni Pasal 40, Pasal 41, dan Pasal 42. Dimana dalam ketentuan Pasal 40 mengatur mengenai tata cara penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dalam meningkatkan kemudahan operasional kegiatan pengangkutan oleh perusahaan angkutan umum. Kemudian Pasal 41 mengatur mengenai hubungan hukum antara perusahaan teknologi informasi dengan perusahaan angkutan umum dalam kegiatan pengangkutan dengan menggunakan aplikasi teknologi informasi. Sedangkan dalam ketentuan Pasal 42 mengatur mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek oleh perusahaan teknologi informasi

Selanjutnya Kementerian Perhubungan melakukan revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, pada tanggal 1 April 2017. Revisi yang terdapat didalam Peraturan Menteri No. 26 tahun 2017 tersebut diantaranya memuat 11 poin yaitu antara lain:<sup>42</sup>

1. Jenis angkutan sewa

Kendaraan Bermotor Umum yang memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) warna hitam hanya kendaraan angkutan sewa; Nomenklatur angkutan sewa khusus untuk mengakomodir pelayanan angkutan taksi online.

2. Kapasitas silinder mesin kendaraan

Angkutan sewa umum minimal 1.300 cc, sedangkan untuk angkutan sewa khusus minimal 1.000 cc.

3. Batas tarif angkutan sewa khusus

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

---

<sup>42</sup> Ini 11 Poin Aturan Taksi Online Dalam Revisi PM 32/2016, diakses melalui <https://news.detik.com/berita/d-3446817/ini-11-poin-aturan-taksi-online-dalam-revisi-pm-322016>, pada tanggal 10 Januari 2018, pukul 16.30 Wib.

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 dan 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. Sanksi

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.

Akta tetapi kemudian Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek tersebut dicabut oleh Mahkamah Agung. Dimana dalam putusannya tersebut Majelis Hakim menilai peraturan itu bertentangan dengan aturan yang lebih tinggi. Putusan Mahkamah Agung tersebut memerintahkan Kementerian Perhubungan untuk mencabut 14 pasal yang terdapat didalamnya dan putusan itu berlaku mulai sejak tanggal 1 November 2017.

Menurut Mahkamah Agung beberapa ketentuan dalam yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dianggap bertentangan dengan Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Kecil, Mikro dan Menengah dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Terdapat beberapa pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Agung dalam amar putusannya, yaitu antara lain:<sup>43</sup>

1. Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu.
2. Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep sharing economy yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat Pasal 33 ayat (1) UUD 1945.
3. Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat

---

<sup>43</sup> 4 Alasan MA Cabut Aturan Transportasi Online, diakses melalui <https://news.detik.com/berita/d-3609348/4-alasan-ma-cabut-aturan-transportasi-online>, pada tanggal 10 Januari 2018, pukul 11.20 Wib



menumbuh-kembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

4. Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut:

- a). Bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah.
- b). Bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus.

Akibat dari adanya pencabutan Peraturan Menteri tersebut oleh Mahkamah Agung dan untuk mengisi kekosongan hukum yang mengatur operasional taksi online di Indonesia, maka pihak Kementerian Perhubungan merasa sesegera mungkin untuk membuat peraturan yang baru guna memberi perlindungan kepada pengguna masyarakat sebagai pengguna taksi online.

Melalui serangkaian proses pembahasan, uji publik, dan sosialisasi, Kementerian Perhubungan menerbitkan peraturan pengganti Peraturan Menteri

No. 26 Tahun 2017. Peraturan pengganti tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 24 Oktober 2017 dan mulai berlaku secara efektif mulai 1 November 2017.

Dalam proses lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan tersebut terlebih dahulu pihak Kementerian Perhubungan melakukan dialog publik di beberapa kota di Indonesia seperti di Bandung, Semarang, Surabaya, Medan dan Makassar untuk mendengar langsung respon masyarakat diberbagai daerah terkait dengan aturan taksi online ini. Berdasarkan masukan dari berbagai pihak di berbagai kota tersebut, semua pihak mengharapkan agar diatur kembali.<sup>44</sup>

## **B. Peran Pemerintah Kota Medan Dalam Menetapkan Tarif Taksi Online**

Transportasi online menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi online. Seiring dengan waktu, kehadiran transportasi online ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, baik ojek, taksi, bus dan lain sebagainya.

Transportasi online dituding sebagai biang kerok menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes, penolakan, penghadangan

---

<sup>44</sup> Kemenhub Terbitkan PM 108/2017 Sebagai Payung Hukum Angkutan Online, diakses melalui <http://www.kemendagri.go.id/news/2017/10/31/kemenhub-terbitkan-pm-1082017-sebagai-payung-hukum-angkutan-online>, pada tanggal 7 Januari 2018, pukul 14.30 Wib.

dan puncaknya adalah demo besar-besaran yang menolak kehadiran Gojek, Uber dan Grab dilakukan oleh para pengemudi transportasi konvensional.

Aksi protes yang dilakukan pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis online melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. UM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri ini dicabut karena pernyataan Presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Asas dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dibuka kemungkinan untuk partisipasi dalam menyelenggarakan usaha angkutan, asas manfaat, asas efisien efektif dan asas mandiri. Manfaat bagi pengguna jasa dan efisien efektif dalam tarif dan tujuan angkutan yang aman nyaman, mendapat perlindungan. Mandiri dalam hal penyedia jasa tidak harus korporasi atau badan hukum cukup orang perorang sebagai driver yang berkedudukan sebagai penyedia jasa langsung bagi pemakai jasa atau konsumen jasa angkutan online.

Keberadaan transportasi online dengan segala kemudahannya memang masih menyisakan masalah hukum. Belum adanya aturan atau payung hukum sering kali menjadikan transportasi online sebagai sesuatu yang dianggap ilegal. Lambatnya pemerintah dalam menyediakan payung hukum menjadi penyebab munculnya permasalahan terkait transportasi berbasis aplikasi online. Saat ini, payung hukum untuk aktivitas transportasi online berbasis teknologi aplikasi adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 108 Tahun 2017 tentang

Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan Menteri tersebut mengatur jenis pelayanan, perusahaan, penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan angkutan umum serta peran serta masyarakat dan pemberian sanksi administrasi.

Meskipun layanan taksi berbasis online mempunyai sistem tarif yang berbeda-beda, tarif taksi berbasis online tetap lebih murah dibandingkan tarif taksi konvensional. Murahannya tarif taksi berbasis online dibandingkan konvensional disebabkan oleh investasinya yang tergolong kecil, karena tidak memiliki pool seperti taksi konvensional. Pool sendiri merupakan investasi yang mahal. Selain berfungsi sebagai tempat berkumpulnya armada taksi konvensional, pool juga berfungsi untuk memeriksa kondisi kendaraan. Pemeriksaan tersebut, juga membutuhkan biaya. Berbeda jauh dengan layanan taksi berbasis online yang berisiko rendah, contohnya jika mobil rusak, pemilik perusahaan taksi berbasis online bisa langsung tidak memakai mobil tersebut.

Tarif transportasi online yang murah dinilai terancam mematikan omset transportasi konvensional. Para pemberi jasa transportasi konvensional menilai transportasi berbasis aplikasi telah memonopoli harga. Oleh karenanya, penumpang lebih memilih menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi konvensional.

Penurunan penghasilan pengemudi taksi konvensional itu tentu saja berimbas pada penurunan omzet perusahaan. Untuk menghindari konflik persaingan antara perusahaan taksi konvensional dengan taksi berbasis online,

pemerintah melalui Kementerian Perhubungan melakukan revisi Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, merupakan hasil kajian tim yang terdiri dari pemerintah, akademisi, komunitas, LSM, dan *stakeholder* terkait.

Revisi Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dibuat bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi keberadaan angkutan berbasis online di Indonesia. Selain itu, juga untuk memberi perlindungan kepada angkutan konvensional dari dominasi berlebihan angkutan berbasis online.

Bahwasannya didalam upayanya untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat bidang angkutan kota di Kota Medan, maka Pemerintah Kota Medan diharuskan untuk memaksimalkan perannya yakni sebagai pembuat kebijakan (regulator), penyedia fasilitas (fasilitator) dan sebagai pengawas (*evaluator*). Sebab sebagaimana sasaran yang ingin dicapai oleh Pemerintah Kota Medan adalah terciptanya pelayanan dibidang transportasi yang efektif, dalam arti aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, tarif terjangkau, tertib, teratur, lancar dan cepat, selamat, aman, mudah, tepat waktu dan nyaman, serta efisien dalam suatu kesatuan jaringan transportasi nasional

Begitu besar pentingnya moda transportasi umum ini Pemerintah Kota Medan melalui Dinas Perhubungan yang bertugas untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan diberikan kewenangan untuk membuat suatu aturan atau kebijakan

yang nantinya dapat memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat. Aturan tersebut diantaranya adalah (1) menetapkan jalur trayek angkutan kota, (2) Penetapan tarif, dan (3) Penetapan waktu beroperasi angkutan kota.<sup>45</sup>

Berbeda dengan penetapan tarif taksi konvensional, dimana dalam menentukan tarif terhadap taksi berbasis online, Pemerintah Kota Medan tidak memiliki kewenangan dalam menentukan tarif taksi online yang beroperasi di Kota Medan. Untuk menentukan tarif taksi online Pemerintah Kota Medan hanya sebatas melakukan pengusulan kepada Gubernur mengenai tarif batas bawah dan atas setelah terlebih dahulu melalui pembahasan bersama dengan seluruh pemangku kepentingan. Selanjutnya atas usulan dari Pemerintah Kota Medan tersebut akan disampaikan oleh Gubernur kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai penetapan tarif batas bawah dan atas taksi online yang akan diberlakukan di Kota Medan.<sup>46</sup>

Mengenai kewenangan Pemerintah Kota Medan dalam penetapan taksi online tersebut telah sesuai dengan ketentuan Pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017, yang berbunyi:

- 1). Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.

---

<sup>45</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.

<sup>46</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.

- 2). Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- 3). Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul dari Kepala Badan.
- 4). Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.
- 5). Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.

Atas dasar Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dapat diketahui bahwa kewenangan Pemerintah Kota Medan dalam menetapkan tarif taksi online yang menjalankan kegiatan operasionalnya di Kota Medan hanya sebatas pada tahap pengusulan saja, dimana dari usulan tersebut akan menjadi pertimbangan Direktur

Jenderal Perhubungan Darat dalam menetapkan tarif taksi online yang berlaku di Kota Medan.

Mengenai adanya pengaturan tarif batas atas terhadap pengusaha taksi online dilakukan untuk melindungi konsumen agar tidak ada kenaikan tarif yang sewenang-wenang diwaktu tertentu, terutama pada saat jam sibuk dimana permintaan (*demand*) sangat tinggi. Sedangkan pengaturan tarif batas bawah perlu ditetapkan untuk melindungi pengemudi dan agar tidak terjadi perang tarif/banting harga yang dapat menjatuhkan usaha pesaing. Oleh karena itu, adanya pengaturan tarif batas atas ini semata-mata demi melindungi kepentingan masyarakat.<sup>47</sup>

Untuk pengaturan tarif batas bawah terhadap pengusaha taksi online dilakukan agar terjadi persaingan usaha yang sehat dan ada keseimbangan atau kesetaraan dalam usaha angkutan. Seperti halnya dalam penerbangan yang sudah ada tarif batas bawahnya, layanan taksi berbasis *online* ini juga dibolehkan memberikan potongan harga asal. Dengan diberlakukannya tarif batas atas dan bawah bagi taksi berbasis *online*, tentu akan memberikan dampak positif kepada masyarakat.

Penyesuaian tarif taksi berbasis *online* dengan penentuan batas atas dan bawah tarif juga bisa berdampak positif, mencegah dinamika yang terjadi selama ini agar pemanfaatan teknologi digital bisa dirasakan masyarakat secara maksimal dan tidak merugikan taksi konvensional yang sudah terlebih dahulu beroperasi.

---

<sup>47</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.



Untuk itu, Kementerian Perhubungan juga mendorong taksi konvensional untuk terus berbenah, dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.<sup>48</sup>

Oleh karena itu, pengaturan mengenai tarif taksi online bukan bertumpu pada tinggi rendahnya tarif tersebut melainkan menciptakan standar persaingan antar sesama pelaku usaha di bidang penyedia jasa transportasi, baik taksi berbasis *online* maupun taksi konvensional. Selain itu juga pemerintah harus mempertimbangkan masyarakat sebagai konsumen taksi berbasis online yang kehilangan akses mobilitas murah yang dapat diandalkan. Sebagian masyarakat berpendapat bahwa perusahaan taksi konvensional yang seharusnya membenahi diri dan mengikuti perkembangan pasar agar dapat bersaing dengan taksi berbasis online.

### **C. Upaya Pemerintah Kota Medan Dalam Menciptakan Persaingan Usaha Yang Sehat Dalam Penerapan Tarif Taksi Online**

Transportasi online, transportasi konvensional dan transportasi tradisional saling bersaing dalam memberikan pelayanan jasa transportasi kepada masyarakat. Meskipun ketiganya memiliki perbedaan yang sangat mendasar, namun saling bersaing. Perkembangan teknologi menuntut untuk menciptakan inovasi baru agar perusahaan dapat bertahan.

Beberapa bulan belakangan, tarif taksi online dibanderol dengan harga murah, selain itu juga taksi online menawarkan berbagai promosi menarik hingga sampai perjalanan gratis. Adanya promosi yang dilakukan oleh perusahaan taksi

---

<sup>48</sup> Diakses melalui berkas [http://www.dpr.go.id/puslit/files/info\\_singkat/Info%2520Singkat-IX-6-II-P3DI-Maret-2017-213.pdf+%&cd=1&hl=id&ct=clnk&gl=id](http://www.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%2520Singkat-IX-6-II-P3DI-Maret-2017-213.pdf+%&cd=1&hl=id&ct=clnk&gl=id), pada tanggal 12 Januari 2018, Pukul 13.20 Wib

online sudah pasti konsumen yang akan diuntungkan dengan penerapan tarif. Akan tetapi hal tersebut ternyata menimbulkan kemarahan dari para pengemudi taksi konvensional dan dianggap merusak tarif yang telah ada. Salah satu kerusakan tersebut adalah hilangnya kompetisi di pasar angkutan umum terutama angkutan taksi. Pengemudi taksi konvensional merasa dirugikan dengan keberadaan taksi berbasis online dan menduga adanya praktik *predatory pricing* yang dilakukan oleh taksi online.

Tawaran harga dan promo yang diberikan membuat masyarakat berburu angkutan berbasis online. Namun dibalik kemudahan yang diberikan, keselamatan perjalanan belum tentu terjamin. Tarif yang ditentukan tidak termasuk dalam asuransi, semua tarif merupakan penghasilan dari mitra pengemudi. Sedangkan pengguna angkutan umum terjamin oleh jasa raharja, dalam tarif yang ditentukan sudah ada persentase asuransi.

Selain itu faktor yang menyebabkan tarif taksi konvensional sedikit lebih mahal jika dibandingkan dengan taksi *online* maupun ojek *online* adalah karena taksi konvensional wajib membayar pajak, biaya perizinan, KIR kendaraan, asuransi penumpang, dan investasi pool kendaraan yang tentunya membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Keadaan tersebut berbeda jauh dengan taksi maupun ojek online yang tidak dibebankan dengan biaya-biaya tersebut. Hal inilah yang sering memicu konflik antara supir taksi konvensional dan supir taksi atau ojek online.

Perbedaan harga yang cukup signifikan antara taksi online dan konvensional pada akhirnya akan menjadi pemicu utama konflik horizontal.

Dalam kacamata hukum persaingan usaha yang diatur melalui Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, penetapan tarif di bawah harga pasar tidak dilarang, melainkan penetapan harga pemangsa yang seharusnya dilarang.

Ketika pelaku usaha secara sengaja menetapkan harga di bawah harga keuntungan jangka pendek dengan harapan akan tertutupi dikemudian hari melalui keuntungan monopoli yang akan diterimanya. Salah satu potensi bentuk tindakan *predatory pricing* adalah pengenaan biaya lonjakan di waktu tertentu yang diberlakukan oleh perusahaan.

Secara umum *predatory pricing* adalah suatu strategi usaha menetapkan harga yang sangat rendah untuk barang dan atau jasa yang dihasilkannya dalam suatu periode yang cukup lama, untuk menyingkirkan pelaku usaha lain yang menjadi pesaing pesaingnya dari pasar, atau juga untuk menghambat pelaku usaha-pelaku usaha lain masuk ke dalam pasar tersebut.

Penerapan harga yang sangat rendah tersebut seringkali menimbulkan kekhawatiran dan kecurigaan bagi beberapa pihak seperti yang terjadi pada taksi konvensional. Mereka mungkin secara otomatis berasumsi adanya *predatory pricing* ketika harga competitor berada di bawah *reviews costs* mereka, tanpa memerhatikan bahwa mungkin saja biaya taksi online berada di bawah biaya mereka.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Berla Wahyu Pratama, *Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Taksi Bandara di Seluruh Indonesia (Studi Kasus : Bandara Hang Nadim)*, Jurnal Persaingan Usaha, Edisi 10 Tahun 2017, halaman 12.

Untuk mengatasi masalah *predatory pricing*, penerapan tarif batas bawah dianggap bukan merupakan solusi yang paling tepat, melainkan dengan penetapan tarif batas atas, maka praktik *predatory pricing* akan dapat teratasi. Ketika tarif batas atas diatur, perusahaan *sharing economy* tidak dapat menaikkan harga secara semena-mena untuk memaksimalkan keuntungan, sehingga *predatory pricing* tidak mungkin terjadi. Adanya regulasi terkait tarif batas atas dari prinsip persaingan usaha, merupakan upaya untuk melindungi konsumen dari penerapan *excessive pricing*. Regulasi tersebut selaras dengan prinsip persaingan usaha yang sehat.<sup>50</sup>

Adanya dugaan bahwa taksi online telah melakukan praktik *predatory pricing* kenyataannya tidak hanya terjadi di Indonesia saja. Beberapa bulan yang lalu di San Fransisco, dimana Uber dilaporkan melakukan praktik *predatory pricing*. Harga yang murah serta berbagai macam promosi yang dilakukan oleh perusahaan taksi online menjadi salah satu alasan mengapa para pengemudi angkutan konvensional menduga bahwa taksi online melakukan praktik *predatory pricing*. Namun adanya dugaan taksi online melakukan praktik *predatory pricing* ternyata tidak cukup untuk dijadikan bukti, hal ini sebagaimana pernyataan dibawah:<sup>51</sup>

1. Menurut Areeda dan Turner, tarif murah yang dikarenakan oleh promosi bukanlah sebuah bentuk *predatory pricing*. Hal ini dikarenakan harga promosi hanyalah sementara alias harga rendah yang dirancang untuk

---

<sup>50</sup> Ibid., halaman 15.

<sup>51</sup> Irmayanti, Tarif Murah Taksi Online: Benarkah Terdapat Praktik Predatory Pricing? diakses melalui <http://kopi-s1.feb.unpad.ac.id/tarif-murah-taksi-online-benarkah-terdapat-praktik-predatory-pricing>, pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 15.30 Wib

memperluas pasar dengan harapan bahwa pelanggan akan terus membeli produk di masa mendatang pada harga yang lebih tinggi.

2. Perusahaan tidak dapat dikatakan melakukan *predatory pricing* karena penetapan harga yang rendah, jika harga tersebut didapat karena skala produksi. Bagi perusahaan taksi online yang merupakan perusahaan berbasis aplikasi, bertambahnya jumlah pengguna baru mendorong turunnya biaya per unit dan meningkatkan posisinya dalam persaingan. Taksi online juga digerakkan oleh *network effect*. *Network effect* ini mengakibatkan taksi online menjadi lebih bernilai kepada penggunanya ketika jumlah penggunanya meningkat. Taksi online lebih menarik bagi pengguna saat banyaknya jumlah driver yang tersedia, begitupun sebaliknya banyaknya pengguna menarik lebih banyak driver. Semakin banyaknya pengguna, mengakibatkan biaya produksi rata-rata menjadi turun. Oleh karena itu, *network effect* ini memperkuat *economies of scale* bagi taksi online. Lebih rendahnya biaya produksi saat perusahaan taksi online mendapatkan pengguna baru bisa menjadi indikasi mengapa harga taksi online lebih murah.
3. Taksi online mungkin saja berperilaku lebih efisien dibandingkan pesaingnya. Taksi online mempunyai kemampuan manajemen yang lebih baik dan penerapan teknologi yang lebih canggih sehingga dapat berproduksi pada biaya yang lebih rendah. Misalnya sistem Uber, dengan memanfaatkan kemampuan dari sistem operasional *modern mobile* dapat menyediakan pelayanan yang lebih baik pada pengguna seperti akurasi

waktu menunggu dan *live map readouts* dari kedatangan taksi. Uber juga telah mengenalkan *demand-responsive pricing* untuk pelayanan taksi, yang secara hasilnya terlihat pada operasional yang efisien dibandingkan taksi konvensional.

4. Untuk menetapkan apakah taksi online melakukan *predatory pricing* atau tidak kita harus mengetahui struktur biaya perusahaan. Menurut Areeda dan Turner, suatu pelaku usaha dapat dicurigai mempunyai maksud untuk menyingkirkan pesaingnya atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan, apabila penetapan harga suatu barang atau jasa ditetapkan di bawah biaya variabel rata-rata atau biaya operasionalnya. Penetapan harga tersebut dapat dikatakan tidak wajar (*unreasonable*). Pelaku usaha yang menetapkan harga di bawah variabel rata-rata lebih dapat dipastikan telah mempraktekkan *predatory pricing*, karena biasanya penetapan harga di bawah biaya variabel rata-rata dalam jangka waktu yang lama akan menyebabkan kerugian yang besar (karena harga yang ditetapkan itu hanya mampu menutupi biaya variabel dan mengabaikan biaya tetap), dan hal itu hanya akan dilakukan oleh suatu pelaku usaha predator.

Melakukan *predatory pricing* atau tidak, pemerintah harus tetap melakukan pengawasan persaingan usaha terhadap penyedia transportasi. Pada saat ini Komisi Pengawas Persaingan Usaha masih terus mengkaji apakah dugaan taksi online melakukan *predatory pricing* ini benar atau tidak. Akan tetapi, tanpa memperhatikan hasil selanjutnya, Komisi Pengawas Persaingan

Usaha harus terus mengawasi persaingan usaha antara taksi online dan taksi konvensional. Hal ini dikarenakan, dalam jangka pendek jika praktik *predatory pricing* ini memang ada, mungkin penetapan harga rendah tersebut dapat menguntungkan konsumen. Namun, meskipun penetapan harga rendah dapat menguntungkan konsumen, keuntungan tersebut hanya untuk beberapa waktu saja. Karena setelah jangka waktu tertentu, dimana saat sejumlah pelaku usaha pesaing tersingkir dari pasar, konsumen justru akan dirugikan setelah pelaku usaha menetapkan harga yang sangat tinggi yang mengarah atau dapat merupakan harga monopoli.<sup>52</sup>

Terkait dalam upaya menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam penerapan tarif taksi online di Kota Medan, maka dalam hal ini Pemerintah Kota Medan telah berupaya semaksimal mungkin dengan mengusulkan kepada pembuatan kebijakan mengenai tarif taksi online agar dapat disamakan dengan tarif taksi konvensional. Hal ini dilakukan agar terjadi persaingan yang sehat antara keduanya dan akhirnya mampu untuk meredam konflik horizontal yang selama ini terjadi.<sup>53</sup>

Upaya lain yang dilakukan oleh Pemerintah Kota dalam menciptakan persaingan usaha yang sehat antara pengelola taksi, yaitu dengan melakukan pembatasan kuota terhadap keberadaan taksi online. Hal ini dilakukan untuk

---

<sup>52</sup> KPPU Dalam Dugaan Predatory Pricing Angkutan Online, diakses melalui <https://www.wartaekonomi.co.id/read132821/kppu-dalami-dugaan-predatory-pricing-angkutan-online.html>, pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 15.50 Wib.

<sup>53</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.

menyesuaikan antara kebutuhan masyarakat terhadap penggunaan taksi selama ini, sehingga tidak terjadinya monopoli dalam operasional taksi.<sup>54</sup>

Selain itu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Medan adalah mengadakan pertemuan-pertemuan dengan seluruh pengusaha taksi online dan pihak-pihak yang terkait dalam pengelolaan moda transportasi yang ada di Kota Medan. Hal ini dilakukan agar para pihak pengusaha pengelola taksi dapat menjaga persaingan usaha yang sehat dalam menjalankan kegiatan operasionalnya di Kota Medan.<sup>55</sup>

Menurut Syarkawi, penetapan tarif batas bawah akan berdampak pada inefisiensi di industri jasa angkutan taksi secara keseluruhan dan bermuara pada mahalannya tarif bagi konsumen. Tarif batas bawah juga akan menghambat inovasi untuk meningkatkan efisiensi industri jasa transportasi. Lebih jauh batas bawah tarif dapat menjadi sumber inflasi. Kedua, KPPU menyarankan pemerintah agar tidak mengatur kuota atau jumlah armada baik taksi konvensional maupun online yang beroperasi di suatu daerah.

Atas dasar itu, maka penentuan jumlah armada bagi pelaku usaha angkutan diserahkan kepada mekanisme pasar. Setiap pelaku usaha akan menyesuaikan jumlah armadanya sesuai kebutuhan konsumen. Pengaturan oleh pemerintah akan mengurangi persaingan dan pada akhirnya akan merugikan konsumen. Pemerintah sudah seharusnya dapat melihat potensi dari industri transportasi. Hanya saja dalam penerapannya, pengawasan yang dilakukan oleh

---

<sup>54</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.

<sup>55</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.



pemerintah harus lebih ketat lagi. Dan bagi para pengemudi taksi konvensional, satu-satunya cara untuk menghadapi persaingan dari perusahaan transportasi online yaitu melakukan inovasi seperti apa yang dilakukan oleh perusahaan taksi online.<sup>56</sup>

Pemerintah Kota Medan mendukung dengan adanya transportasi online, karena munculnya transportasi online merupakan wujud dari inovasi dalam pasar transportasi. Pada saat ini masyarakat juga membutuhkan transportasi yang cepat, mudah diakses dan terprediksi. Kebutuhan masyarakat ini ada dalam transportasi online, hanya dengan menggunakan smartphone masyarakat sudah bisa mendapatkan transportasi yang bisa mengantarkan ke tempat tujuan.<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> KPPU Dalam Dugaan Predatory Pricing Angkutan Online, diakses melalui <https://www.wartaekonomi.co.id/read132821/kppu-dalami-dugaan-predatory-pricing-angkutan-online.html>, pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 15.50 Wib.

<sup>57</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Harry Sugraha, Humas Dinas Perhubungan Kota Medan, pada tanggal 10 Januari 2018.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Adapun kesimpulan dalam penelitian ini yang berusaha untuk menjawab permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pada awalnya kedudukan hukum badan usaha taksi online dalam penyelenggara angkutan umum tidak diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dimana keberadaan perusahaan taksi online tersebut tidak berkedudukan sebagai perusahaan penyelenggara angkutan umum namun sebagai penyedia aplikasi sebagai perantara pemilik mobil dengan pengguna jasa. Untuk itu kemudian pemerintah melalui Kementerian Perhubungan membuat regulasi hukum terkait keberadaan taksi online yang dipergunakan pada saat ini yaitu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 24 Oktober 2017 dan mulai berlaku secara efektif mulai 1 November 2017.
2. Pemerintah Kota Medan tidak memiliki kewenangan dalam menentukan tarif taksi online yang beroperasi di Kota Medan. Untuk menentukan tarif taksi online Pemerintah Kota Medan hanya sebatas melakukan pengusulan kepada Gubernur mengenai tarif batas bawah dan atas setelah terlebih dahulu melalui pembahasan bersama dengan seluruh pemangku kepentingan. Selanjutnya atas usulan dari Pemerintah Kota Medan tersebut akan disampaikan oleh Gubernur

kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai penetapan tarif batas bawah dan atas taksi online di Kota Medan.

3. Terkait dalam upaya menciptakan persaingan usaha yang sehat dalam penerapan tarif taksi online, maka dalam hal ini Pemerintah Kota Medan telah berupaya dengan mengusulkan kepada pembuatan kebijakan mengenai tarif taksi online disamakan dengan tarif taksi konvensional. Hal ini dilakukan agar terjadi persaingan yang sehat antara keduanya dan akhirnya mampu meredam konflik horizontal yang selama ini terjadi. Upaya lain yang dilakukan oleh Pemerintah Kota yaitu dengan melakukan pembatasan kuota terhadap keberadaan taksi online. Hal ini dilakukan untuk menyesuaikan antara kebutuhan masyarakat terhadap penggunaan taksi selama ini, sehingga tidak terjadinya monopoli dalam operasional taksi. Selain itu Pemerintah Kota Medan mengadakan pertemuan kepada seluruh pengusaha taksi online dan pihak-pihak terkait dalam moda transportasi yang ada di Kota Medan, agar para pihak pengusaha pengelola taksi dapat menjaga persaingan usaha yang sehat dalam menjalankan kegiatan operasionalnya di Kota Medan.

## **B. Saran**

1. Hendaknya regulasi hukum terkait keberadaan taksi online di Indonesia dibuat dalam bentuk undang-undang, sehingga keberadaannya memiliki payung hukum yang kuat dan memberi perlindungan kepada pengusaha maupun masyarakat penggunanya.
2. Hendaknya Pemerintah Pusat memberikan kewenangan penuh kepada Pemerintah Daerah untuk membuat kebijakan dalam penetapan tarif di daerah,

hal ini diperlukan karena masing-masing daerah mempunyai karakteristik yang berbeda-beda dalam bidang transportasi.

3. Hendaknya Pemerintah Kota Medan dapat melakukan bekerjasama dengan Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam mengawasi dugaan adanya pelanggaran terkait persaingan usaha yang tidak sehat dalam menerapkan tarif taksi online.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abbas Salim. 2002. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: RajaGrafindo Persada).
- Abdulkadir Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti), halaman 19.
- \_\_\_\_\_. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. (Bandung: Citra Aditya Bakti).
- Arie Siswanto. 2002. *Hukum Persaingan Usaha*, ( Jakarta: Ghalia Indonesia).
- Budi Kagramanto. 2010. *Mengenal Hukum Persaingan Usaha*. (Sidoarjo: Laras).
- Esmi Warassih, *Pranata Hukum, Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: PT. Suryandanu Utama).
- B.N Maribun. 2003. *Kamus Manajemen* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan).
- H.A. Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada).
- H.M.N Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan).
- Hermansyah. 2008. *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta: Kencana Prenada Media).
- L.J. Van Apeldoorn. 1996. *Pengantar Ilmu Hukum* Diterjemahkan dari buku *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Recht* oleh Oetarid Sadino. (Jakarta: Pradnya Paramita).
- Lestari Ningrum. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung: Citra Aditya Bakti).
- Munir Fuady. 2003. *Hukum Anti Monopoli, Menyongsong Era Persaingan Sehat*, (Bandung: Citra Aditya Bakti).
- Ningrum Natasya Sirait. 2004. *Hukum Persaingan di Indonesia*, (Medan: Pustaka Bangsa Press).
- Peter Mahmud Marzuki. 2005. *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Grup).

- R. Soekardono. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. (Jakarta: CV Rajawali).
- Rachmadi Usman, 2013, *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*. (Jakarta: Sinar Gafika).
- Rianto Adi. 2004. *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, (Jakarta: Garanit).
- Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, (Yogyakarta: Gama Media).
- Rustian Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia).
- Setiawan Widagdo. 2012, *Kamus Hukum*, (Jakarta: Prestasi Pustaka).
- Sjahdeini, Sutan Remy. 1993. *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Seimbang bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit di Indonesia*, (Jakarta: Institut Bankir Indonesia).
- Sudikno Mertokusumo. 2003. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. (Yogyakarta: Liberty)
- Suhasril dan Mohammad Taufik Makarao. 2010. *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia*, (Bogor: Ghalia Indonesia).
- Sri Rejeki Hartono. 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. (Semarang: UNDIP).
- Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. (Bandung: ITB).

## **B. Internet**

- Aplikasi Berbasis Teknologi Transportasi, diakses melalui [www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123](http://www.hukumonline.com/aplikasi-berbasis-teknologi-transportasi/1123), pada tanggal 22 Desember 2018, Pukul 15.00 Wib.
- Hani Nur Fajrina, Menkominfo Grabcar dan Uber Berbadan Hukum, diakses melalui <http://m.cnnindonesia.com/teknologi.20160401185956-185-121084/menkominfo-grabcar-dan-uber-berbadan-hukum>, pada tanggal 23 Desember 2017, Pukul 15.30 Wib.

Bimo Prasetyo dan Sekar Ayu Primandani, Menyibak Tanggung Jawab Hukum Penyedia Aplikasi Transportasi, diakses melalui <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt6795249c6e94/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi>, pada tanggal 23 Desember 2017, Pukul 15.30 Wib.

Irmayanti, Tarif Murah Taksi Online: Benarkah Terdapat Praktik Predatory Pricing? diakses melalui <http://kopi-s1.feb.unpad.ac.id/tarif-murah-taksi-online-benarkah-terdapat-praktik-predatory-pricing>, pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 15.30 Wib

Ini 11 Poin Aturan Taksi Online Dalam Revisi PM 32/2016, diakses melalui <https://news.detik.com/berita/d-3446817/ini-11-poin-aturan-taksi-online-dalam-revisi-pm-322016>, pada tanggal 10 Januari 2018, pukul 16.30 Wib.

KPPU Dalami Dugaan Predatory Pricing Angkutan Online, diakses melalui <https://www.wartaekonomi.co.id/read132821/kppu-dalami-dugaan-predatory-pricing-angkutan-online.html>, pada tanggal pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 15.50 Wib.

Kemendag Terbitkan PM 108/2017 Sebagai Payung Hukum Angkutan Online, diakses melalui <http://www.kemendagri.go.id/news/2017/10/31/kemendag-terbitkan-pm-1082017-sebagai-payung-hukum-angkutan-online>, pada tanggal 7 Januari 2018, pukul 14.30 Wib.

4 Alasan MA Cabut Aturan Transportasi Online, diakses melalui <https://news.detik.com/berita/d-3609348/4-alasan-ma-cabut-aturan-transportasi-online>, pada tanggal 10 Januari 2018, pukul 11.20 Wib

### **C. Jurnal**

Berla Wahyu Pratama, *Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Taksi Bandara di Seluruh Indonesia (Studi Kasus : Bandara Hang Nadim)*, Jurnal Persaingan Usaha, Edisi 10 Tahun 2017.

### **D. Undang-Undang**

Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Republik Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. PM 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.





MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

**FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

**KARTU BIMBINGAN  
SKRIPSI MAHASISWA**

NAMA : ADLI DZIL IKRAM AHMAD NASUTION  
NPM : 1106200204  
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS  
JUDUL SKRIPSI : PERAN PEMERINTAH KOTA MEDAN DALAM MENCIPTAKAN PERSAINGAN USAHA YANG SEHAT DALAM PENERAPAN TARIF TAKSI ONLINE (Studi Pada Pemerintah Kota Medan)  
PEMBIMBING I : Dr. RAMLAN, S.H., M.Hum  
PEMBIMBING II : MUHAMMAD YUSRIZAL, S.H., M.Kn

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONSULTASI LANJUTAN	PARAF
01/02/2018	Skripsi diterima		<i>R</i>
08/02/2018	- Perbaiki Abstrak, metodel, hasil Penelitian, kesimpulan & saran		<i>R</i>
26/02/2018	- Perbaiki hasil Penelitian & kesimpulan		<i>R</i>
08/03/2018	- Perbaiki Kesimpulan		<i>R</i>
26/03/2018	- ACC lanjut Pembimbing I		<i>R</i>
6/4/2018	Perbaiki sesuai petunjuk - metodel		<i>R</i>
	- perubahan penulisan		<i>R</i>
9/4/2018	perbaiki sesuai petunjuk		<i>R</i>
13/4/2018	ACC untuk sidang maka selesai		

Diketahui Dekan

*JP*  
(Ida Hanifah, S.H., M.H)

Pembimbing I

*Ramlan*  
(Dr. Ramlan, S.H., M.Hum)

Pembimbing II

*Muhammad Yusrizal*  
(Muhammad Yusrizal, S.H., M.Kn)