

**Analisis Filosofis dan Yuridis Peraturan Menteri  
Perhubungan No. 108 Tahun 2017 Tentang  
Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan  
Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek**

**Muhammad Farhan**

Fakultas Syari'ah dan Hukum

Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta

Email : farhan19101995@gmail.com

**Abstrak**

*Perkembangan teknologi pada saat ini tidak dapat dibendung karena sudah menjadi konsekuensi logis modernisasi. Teknologi berkembang dengan cepat sampai telah memasuki semua dimensi kehidupan masyarakat, ditandai dengan output dari teknologi itu sendiri yang dinilai sangat memudahkan masyarakat. Kini teknologi sudah merambah ke sektor transportasi umum yang lebih tepatnya angkutan umum. Kolaborasi antara teknologi dan transportasi melahirkan terobosan baru yaitu transportasi online yang terdiri dari taksi online dan ojek online. Keberadaannya yang mampu mengakomodasi tingginya mobilitas dan menunjang kebutuhan sehari-hari masyarakat. Transportasi online bukan berarti tidak meninggalkan sejumlah persoalan, salah satunya adalah mengenai landasan hukum yang mengaturnya. Kemenhub berdasarkan kewenangannya di bidang transportasi sesuai dengan kewenangan delegasi mengeluarkan Permenhub No. 32 Tahun 2016 sebagai landasan hukum transportasi online, hanya mengatur taksi online. Selanjutnya disempurnakan menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 yang kemudian diuji materiilkan ke Mahkamah Agung (MA) dengan alasan merugikan keberadaan taksi online. Permohonan tersebut dikabulkan untuk seluruhnya oleh MA. Untuk ketiga kalinya, Kemenhub menerbitkan Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang mengatur taksi online. Beberapa ketentuan yang telah dibatalkan oleh MA diatur kembali dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017 dan hal tersebut tidak sejalan pada tataran filsafat hukum yaitu asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa substansi hukum dalam Permenhub 108/2017 tidak berpedoman terhadap asas pembentukan*

*peraturan perundang-undangan dan telah inkonsistensi karena tidak menjadikan Putusan MA sebagai acuan dalam proses pembentukan Permenhub. Dimuatnya kembali beberapa ketentuan yang sebelumnya dinyatakan oleh MA tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dalam Permenhub 108/2017, telah bertentangan dengan Pasal 3, 4, 5, dan 7 UU UMKM dan Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ.*

**Kata kunci:** Permenhub, angkuatn orang, trayek.

### **A. Pendahuluan**

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi menjadi bagian dari modernisasi. Sebagaimana pendapat Wilbert E. Moore yang mengemukakan bahwa modernisasi adalah suatu transformasi seluruh kehidupan bersama yang tradisional atau pra modern dalam arti teknologi serta organisasi sosial, ke arah pola ekonomi dan politis.<sup>1</sup>

Terminologi Yunani Kuno menyebutkan bahwa teknologi sebagai seni untuk menghasilkan sesuatu dan memanfaatkannya. Seiring dengan berkembangnya zaman, maka definisi teknologi pun berkembang menjadi penggunaan ilmu pengetahuan sesuai dengan hajat manusia. Teknologi juga dapat diartikan dengan “pengetahuan bagaimana membuat sesuatu” (*know-how to make something*).<sup>2</sup> Teknologi hampir memasuki seluruh aspek dimensi kehidupan manusia, mulai dari makanan, minuman, komunikasi, informasi, bahkan sampai kepada pemenuhan akses pelayanan transportasi umum, mengingat *output* dari teknologi itu sendiri yaitu perubahan, kemudahan, efektifitas, efisiensi, kecepatan, dan produktifitas.<sup>3</sup>

Transportasi sudah menjadi komponen utama bagi manusia sebagai prasarana pemenuhan akses kehidupan. Domisili setiap manusia tentu berbeda-beda, tidak semuanya tertumpu pada suatu lokasi tertentu. Jarak bentang letak geografis suatu wilayah ke wilayah yang lain menjadi alasan akan pentingnya transportasi, menjangkau kebutuhan dari suatu

---

<sup>1</sup> Elly Rosana, “Modernisasi dan Perubahan Sosial”, *Jurnal TAPIS*, Vol. 7, No. 12 (Januari-Juli 2011), hlm. 34.

<sup>2</sup> Nanang Martono, *Sosiologi Perubahan Sosial: Perspektif Klasik, Modern, Postmodern, & Postkolonial*, (Jakarta: PT Raja Grafindo, 2012), hlm. 276.

<sup>3</sup> *Ibid.*, hlm. 289-290.

tempat ke tempat yang lain. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (komoditi) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Secara filosofis transportasi hanya digunakan sebagai prasarana untuk pengangkutan barang semata, lain halnya dengan perkembangan yang pesat hingga saat ini bahwa transportasi sudah menjadi prasarana untuk menopang pertumbuhan ekonomi suatu Negara.<sup>4</sup>

Angkutan umum sebagai bagian dari transportasi umum menjadi kebutuhan masyarakat untuk menunjang produktifitas dan kegiatan sehari-hari. Berbagai kota di Indonesia memiliki jaringan transportasi umum yang beraneka ragam, mulai dari angkutan perkotaan, kereta api, kapal laut, pesawat terbang, taksi, bahkan ojek.<sup>5</sup> Keberadaan angkutan umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat yang berdampak pada pertumbuhan dan peningkatan ekonomi masyarakat.<sup>6</sup> Dasar hukum mengenai pengaturan transportasi diatur ketentuannya dalam Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>7</sup>

Konsekuensi logis kemajuan teknologi berdampak pada perkembangan transportasi dan sebagai reaksi atas kelemahan penyedia jasa transportasi umum yaitu transportasi umum berbasis online atau yang seringkali disebut sebagai transportasi online.<sup>8</sup> Kehadiran transportasi online menjadi perbincangan yang menarik dan menuai pro dan kontra bagi seluruh elemen masyarakat baik di tingkat regional maupun nasional. Transportasi online sendiri merupakan perpaduan antara transportasi konvensional dengan aplikasi berbasis internet, yang dimana cukup hanya dengan menggunakan aplikasi yang tersedia di *gadget*, dapat langsung mengakses dan menggunakan

---

<sup>4</sup> Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, cet. ke-12 (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 5-6.

<sup>5</sup> Rio Bagus Firmansyah al-Rasyid, "Kualitas Pelayanan Transportasi Publik," *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Vol. 3, No. 2 (Mei-Agustus 2015), hlm. 97.

<sup>6</sup> Ari Widayanti, dkk, "Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya," *Jurnal Transportasi*, Vol. 14, No. 1 (April 2014), hlm. 53-54.

<sup>7</sup> Lihat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>8</sup> Fania Darma Amajida, "Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online (Go-Jek) di Jakarta," *Jurnal Transportasi*, Vol. 46, No. 1 (Juni 2016), hlm. 115.

transportasi umum.<sup>9</sup> Kini transportasi online yang paling sering digunakan oleh masyarakat adalah “taksi online” dan “ojek online”. Kedua hal tersebut menjadi polemik di tengah masyarakat selain keberadaannya yang banyak membantu masyarakat, masyarakat pun menyambut baik akan hal ini.<sup>10</sup> Mengapa transportasi online sangat disukai dan digemari oleh masyarakat ? Karena transportasi online sangat mudah digunakan, efektif, aman, nyaman, dan yang tidak kalah penting adalah biaya yang murah. Sedangkan yang menjadi polemik akan keberadaan transportasi online adalah payung hukum yang mengatur transportasi online dinilai belum memadai dan mengakomodasi dengan baik.<sup>11</sup> Melihat polemik ini dari sudut pandang ekonomi, nampak jelas bahwa kehadiran transportasi online telah banyak menciptakan lapangan kerja baru, banyaknya pengemudi transportasi online (mitra) menggantungkan mata pencaharian utamanya dan sebagai sampingan dari transportasi online.<sup>12</sup> Tidak dapat dipungkiri bahwa perkembangan transportasi berdampak pada pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 menjelaskan bahwa perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi dengan prinsip efisiensi dan keadilan.<sup>13</sup> Amanat konstitusi ini dijalankan oleh Pemerintah guna mewujudkan masyarakat adil, makmur, dan sejahtera. Pemerintah melalui Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Menengah (UMKM) sebagai salah satu bentuk pertanggungjawaban Pemerintah atas amanat Konstitusi Pasal 33 UUD 1945, sesuai dengan konsideran UU UMKM yang menjelaskan bahwa masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 harus diwujudkan melalui pembangunan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi

---

<sup>9</sup><https://daily.oktagon.co.id/bagaimana-perkembangan-transportasi-online-menurut-pakar>, akses pada 28 September 2017.

<sup>10</sup> Disampaikan dalam Prosiding Seminar Nasional Indocompac di Universitas Bakrie pada tanggal 2-3 Mei 2016 tentang Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna pada Bisnis Transportasi Ojek Online.

<sup>11</sup> Rohani Budi Prihatin, “Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online”, *Info Singkat*, Vol. 8, No. 7, (April 2016), hlm. 10.

<sup>12</sup><http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06400081/Plus.Minus.Keberadaan.Ojek.Online?page=all>, akses pada 15 Oktober 2017.

<sup>13</sup> Pasal 33 ayat (4) UUD 1945.

ekonomi.<sup>14</sup> Pengemudi transportasi online merupakan salah satu pihak dalam operasional transportasi online. Pengemudi transportasi online adalah mitra dari perusahaan aplikasi transportasi online, dalam artian bahwa pengemudi transportasi online menjadi bagian dari usaha mikro dibawah naungan UU UMKM,<sup>15</sup> sehingga perlu dilakukannya pemberdayaan usaha mikro yang berasaskan demokrasi ekonomi, kekeluargaan, dan efisiensi berkeadilan demi terwujudnya struktur ekonomi nasional yang seimbang, berkembang, dan berkeadilan.<sup>16</sup>

Kemenuh mengeluarkan kebijakan berupa pengaturan transportasi online pada tahun 2016 melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 32 Tahun 2016 sebagai upaya untuk mengakomodasi dan memfasilitasi kemunculan dan maraknya penggunaan transportasi online pada tahun 2015.<sup>17</sup> Permenhub No. 32 Tahun 2016 hanya mengatur tentang “taksi online”, sedangkan “ojek online” tidak termasuk didalamnya. Sebelum ditandatangani Permenhub, sempat terjadi aksi demonstrasi besar-besaran sebagai bentuk penolakan keberadaan transportasi online pada tanggal 14 Maret 2016 yang berujung pada bentrokan antara pengemudi transportasi online dan konvensional.<sup>18</sup> Namun ternyata Permenhub tersebut tidak berjalan dengan efektif sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengemudi taksi online dan menuai kontroversi karena dianggap tidak melalui diskusi public (*public hearing*). Kemenuh harus lebih hati-hati dalam menangani dan memberlakukan Permenhub No. 32 Tahun 2016.<sup>19</sup> Kemudian Permenhub tersebut direvisi menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017, Polri, Kemenkominfo dan Kemenuh terus melakukan

---

<sup>14</sup> Lihat UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM.

<sup>15</sup> Pasal 1 UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM.

<sup>16</sup> Pasal 5 UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM.

<sup>17</sup> Permenhub ini ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan pada tanggal 1 April 2016 dan mulai berlaku pada tanggal 1 Oktober 2016, dimuat dalam [http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/04/160427\\_indonesia\\_kemenuh](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/04/160427_indonesia_kemenuh), akses pada 28 September 2017.

<sup>18</sup> <https://www.rappler.com/indonesia/125731-sopir-taksi-tolak-uber-grabtaxi>, akses pada 28 September 2017.

<sup>19</sup> Disampaikan oleh Wakil Ketua Komisi V DPR Muhidin M Said, dimuat dalam [www.beritasatu.com](http://www.beritasatu.com), akses pada 16 Oktober 2017.

sosialisasi revisi Permenhub 32/2016 sebelum diberlakukan pada 1 April 2017.<sup>20</sup>

Permenhub No. 26 Tahun 2017 yang masih seumur biji jagung sudah harus diuji materiilkan (*judicial review*) oleh pengemudi taksi online yang dirugikan haknya secara ekonomi atas keberadaan Permenhub tersebut ke Mahkamah Agung.<sup>21</sup> Mahkamah Agung mengabulkan seluruh permohonan yang didalilkan oleh pemohon atas empat belas Pasal dalam Permenhub No. 26 Tahun 2017 karena bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang di atasnya, yaitu UU UMKM dan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>22</sup> Berdasarkan Putusan MA, maka ketentuan empat belas Pasal dalam Permenhub No. 26 Tahun 2017 yang dikabulkan untuk seluruhnya tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat.

Kemenhub secara resmi mengeluarkan peraturan untuk ketiga kalinya, yaitu Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Tidak dalam Trayek sebagai revisi atas Permenhub No. 26 Tahun 2017. Revisi Permenhub ini sebagai sikap atau langkah yang ditempuh oleh Kemenhub dalam mengatur taksi online dan menjadi jawaban atas kekosongan hukum setelah jatuhnya putusan MA.<sup>23</sup>

Jika mengulas Permenhub No. 108 Tahun 2017, maka dapat ditemukan beberapa ketentuan terkait taksi online yang dimana sebelumnya telah dibatalkan oleh MA dan dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, diatur kembali dalam Permenhub ini. Pengaturan mengenai kuota dan wilayah operasi yang diatur kembali dalam Pasal 26 ayat (2) dan Pasal 29; pengaturan mengenai tarif batas bawah dan atas yang diatur kembali dalam Pasal 28 ayat (1), (2), (3), (4), dan (5);

---

<sup>20</sup> <http://news.liputan6.com/read/2893996/aturan-baru-transportasi-online-tetap-berlaku-1-april-2017>, akses pada 28 September 2017.

<sup>21</sup> Achmad Mulyanto, "Problematika Pengujian Peraturan Perundang-Undangan (Judicial Review) pada Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi," *Jurnal Yustisia*, Vol. 2, No. 1, 2013, hlm. 59.

<sup>22</sup> <http://news.liputan6.com/read/3067680/mahkamah-agung-batalkan-peraturan-menteri-soal-transportasi-online>, akses pada 28 September 2017.

<sup>23</sup> Permenhub No. 108 Tahun 2017 akan mulai berlaku secara efektif pada tanggal 1 November 2017 dimuat dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/3134189/berlaku-1-november-ini-rincian-revisi-aturan-taksi-online>, akses pada 30 Oktober 2017.

pengaturan mengenai larangan bagi penyedia aplikasi yang diatur kembali dalam Pasal 65; pengaturan mengenai pembatasan bagi tanda nomor kendaraan sesuai domisili cabang perusahaan yang diatur kembali dalam Pasal 43 huruf B; dan pengaturan mengenai penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe untuk keperluan perizinan dan uji berkala yang diatur kembali dalam Pasal 48 ayat (10), (11), Pasal 51 ayat (9), (10), dan Pasal 57 ayat (10), (11). Bahwa semua ketentuan yang disebutkan, semuanya telah dibatalkan oleh MA dan kemudian diatur kembali dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Bahwa Kemenhub sebagai pemangku kebijakan terlihat tidak serius dalam menyusun kembali pengaturan taksi online. Kemenhub seolah-olah mengabaikan putusan MA yang telah membatalkan empat belas Pasal dalam Permenhub No. 26 Tahun 2017. Pada tataran filsafat hukum dikaji tentang hakikat hukum untuk mencapai tujuan,<sup>24</sup> kemudian diejawentahkan dalam bentuk asas-asas yang memiliki nilai dasar dan universal, dalam hal ini yang dimaksud adalah asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Asas merupakan titik tolak bagi pembentukan undang-undang.<sup>25</sup> Sudah semestinya Kemenhub tetap memperhatikan putusan MA dan tetap berpedoman kepada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan dalam UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan guna menyusun kembali pengaturan taksi online yang baru. Konsekuensi hukum terbitnya Permenhub No. 108 Tahun 2017 untuk dipatuhi oleh semua pihak yang diatur.

## **B. Pembahasan**

### **1. Analisis Filosofis dengan Perspektif Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan**

Proses pembentukan suatu peraturan perundang-undangan yang meliputi tahap perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang telah diatur ketentuannya dalam UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (UU P3). Pengaturan tersebut terdiri dari asas, hirarki, jenis, materi

---

<sup>24</sup> Muhammad Erwin, *Filsafat Hukum (Refleksi Kritis terhadap Hukum)*, cet. ke-3 (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013), hlm. 17.

<sup>25</sup> Theo Huijbers, *Filsafat Hukum*, cet. ke-3 (Yogyakarta: Kanisius, 1995), hlm. 81.

muatan sampai mekanisme pembentukan peraturan perundang-undangan.

Penyusun menekankan bahwa perspektif yang digunakan dalam analisis ini adalah asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur ketentuannya pada Pasal 5 dan Pasal 6 UU 12/2011 tentang asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Pasal 5 menjelaskan tentang asas-asas pembentukannya, sedangkan Pasal 6 menjelaskan tentang asas-asas materi muatan dalam suatu peraturan perundang-undangan.

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan memiliki posisi penting dalam proses pembentukannya agar tidak menciderai nilai-nilai umum yang dikandung dalam asas tersebut. Asas menjadi pijakan dasar dan menjadi acuan dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan. Asas merupakan titik tolak bagi pembentukan undang-undang.<sup>26</sup> Suatu lembaga negara atau pejabat yang berwenang ketika akan mengeluarkan dan memberlakukan suatu peraturan perundang-undangan, pada proses pembentukannya harus dan tetap berpedoman terhadap asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 5 dan 6 guna mencapai maksud dan tujuan dari peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan.

Lahirnya Permenhub 108/2017 untuk revisi dan menyempurnakan aturan sebelumnya Permenhub 26/2017, dan sebagai sikap nyata Kemenhub pasca Putusan MA No. 37 P/HUM/2017. Setelah dinyatakan empat belas Pasal pada Permenhub 26/2017 tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat sebagaimana amar putusan MA, maka empat belas Pasal tersebut tidak berlaku kembali.

Hal yang menjadi permasalahan dan fokus dalam penelitian ini adalah bahwa dimuatnya kembali beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 yaitu ketentuan mengenai pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan; ketentuan mengenai tariff angkutan sewa khusus; ketentuan mengenai perusahaan aplikasi penyedia layanan angkutan umum; ketentuan SRUT untuk keperluan izin dan pelaksanaan uji berkala; dan ketentuan terkait TNKB sesuai domisili cabang perusahaan yang telah dianulir ketentuannya dalam Putusan

---

<sup>26</sup> Theo Huijbers, *Filsafat Hukum*,..., hlm. 81.

MA, telah menciderai beberapa asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan pada Pasal 5 dan Pasal 6 UU 12/2011.

Beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 yang tidak sejalan dengan beberapa asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang dimaksud adalah asas keterbukaan, asas kekeluargaan, asas keserasian, dan asas kepastian hukum. Adapun alasan ketidaksesuaian antara beberapa ketentuan Permenhub 108/2017 dengan asas keterbukaan, asas kekeluargaan, asas keserasian, dan asas kepastian hukum adalah sebagai berikut:

1. Beberapa ketentuan yang dimuat kembali pada Permenhub 108/2017 tidak sesuai dengan asas keterbukaan. Asas keterbukaan menjelaskan bahwa seluruh tahapan yang meliputi tahap perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan dilakukan secara terbuka dan transparan. Kemenhub dalam perumusan dan penyusunan Permenhub untuk ketiga kalinya, seharusnya dilakukan secara terbuka dan transparan kepada publik (lebih khusus kepada seluruh *stakeholders* di bidang jasa transportasi). ketidakterbukaan tersebut terlihat jelas pada Permenhub 26/2017 dan Permenhub 108/2017. Permenhub 26/2017 belum mampu menjadi wadah aspirasi untuk seluruh pihak yang berkepentingan, sehingga pada akhirnya secara jelas dan tegas dinyatakan oleh MA bahwa empat belas Pasal dalam Permenhub 26/2017 telah bertentangan dengan UU UMKM dan UU LLAJ, menjadi sebuah tanda tidak ditemukannya transparansi dan keterbukaan Kemenhub terhadap publik. Kemudian Permenhub 108/2017 yang memuat kembali beberapa ketentuan yang telah dianulir. Jika proses pembentukan Permenhub 108/2017 dilakukan secara terbuka dan transparan yang melibatkan seluruh *stakeholders*, maka akan menciptakan proses perumusan dan penyusunan yang baik dan benar, sehingga beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 yang telah dianulir oleh MA tidak dimuat kembali;
2. Beberapa ketentuan yang dimuat kembali pada Permenhub 108/2017 tidak sesuai dengan asas kekeluargaan. Asas kekeluargaan menekankan bahwa setiap pengambilan keputusan dilakukan dengan musyawarah untuk mufakat.

Pasca putusan MA, Kemenhub seharusnya dapat mengumpulkan semua pihak yang berkepentingan untuk duduk bersama, kemudian bermusyawarah untuk membahas perumusan dan penyusunan pengaturan baru tentang taksi online dan sebagai wadah aspirasi pihak-pihak yang berkepentingan, dengan harapan hal tersebut mampu menjadi jalan keluar, sehingga tidak menimbulkan polemik baru di kemudian hari;

3. Dimuatnya kembali beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 tidak mencerminkan asas kepastian hukum karena tidak menutup kemungkinan akan diuji materilkan kembali ke MA untuk kedua kalinya. Apabila diterima, maka akan terus berlanjut; dan
4. Juga tidak mencerminkan asas keserasian karena tidak menjadikan putusan MA sebagai rujukan dalam pembentukan Permenhub. Walaupun sudah mencantumkan Putusan MA dalam pertimbangan Permenhub 108/2017, namun beberapa substansi hukum yang diatur tidak jauh berbeda dengan empat belas Pasal Permenhub 26/2017 yang telah dianulir oleh MA, sehingga terjadinya ketidakserasian pasca putusan MA No. 37 P/HUM/2017 dengan Permenhub 108/2017 yang merevisi Permenhub 26/2017.

Kemenhub tentu berhak dan bebas untuk menentukan kebijakan hukum yang seperti apa, namun yang ingin penyusun garis bawahi adalah harus mengingat filsafat hukum yaitu asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan dari suatu peraturan sebagai bentuk pengamalan ilmu guna mencapai cita hukum yang diharapkan dan tetap berpedoman kepada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang tertuang dalam UU 12/2011, sehingga Permenhub yang diterbitkan mencerminkan asas keterbukaan, asas keserasian, dan asas kekeluargaan, dan asas kepastian huku, sehingga maksud dan tujuan yang ingin diwujudkan dan dicapai dalam Permenhub 108/2017 dapat terealisasikan dengan baik dan benar.

## **2. Analisis Yuridis Permenhub No. 108 Tahun 2017**

- a. Analisis Yuridis dengan Perspektif UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM

Bab XIV tentang Perekonomian Nasional dan Kesejahteraan Sosial UUD 1945 pada Pasal 33 merupakan amanah konstitusi yang wajib dilaksanakan oleh Pemerintah.

Amanah konstitusi Pasal 33 tersebut yang kemudian difasilitasi oleh Pemerintah bersama legislatif salah satunya melalui dikeluarkannya dan diberlakukannya UU No. 20 Tahun 2008 tentang UMKM bahwa masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 harus diwujudkan melalui pembangunan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi

Empat belas Pasal dalam Permenhub 26/2017 yang telah dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat oleh MA karena telah bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU UMKM dan dimuat kembali beberapa ketentuan dari empat belas Pasal tersebut ke dalam Permenhub 108/2017 sebagaimana yang telah diuraikan pada penjelasan sub bab sebelumnya yang substansi hukumnya tidak jauh berbeda dengan empat belas Pasal Permenhub 26/2017 seperti ketentuan mengenai pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan pada Pasal 26 ayat (2) huruf a, Pasal 29, Pasal 30, dan Pasal 31; penggunaan SRUT untuk keperluan perizinan dan Uji KIR pada Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 3, Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, dan Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2; serta pembatasan TNKB sesuai domisili cabang perusahaan pada Pasal 43 huruf b; dan ketentuan mengenai perusahaan aplikasi penyedia layanan angkutan umum pada Pasal 65, hal tersebut menurut penyusun menggambarkan secara tidak langsung telah bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU UMKM.

Sesuai Putusan No. 37 P/HUM/ 2017, MA berpendapat bahwa seharusnya Permenhub 26/2017 dapat memberdayakan dan menumbuhkembangkan Usaha Mikro sesuai dengan prinsip demokrasi ekonomi. MA menilai bahwa empat belas Pasal yang dimohonkan dapat menghambat pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Usaha Mikro. MA menambahkan bahwa penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh *stakeholder* di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkembangkan usaha mikro, kecil, dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

b. Analisis Yuridis dengan Perspektif UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ

Putusan MA No. 37 P/HUM/2017, dalam pertimbangan hukum hakim MA bahwa ketentuan terkait tarif angkutan sewa khusus pada Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub 26/2017 telah bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ, 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.

Ketentuan mengenai tarif angkutan sewa khusus yang sebelumnya diatur pada Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub 26/2017 dan telah dinyatakan oleh MA bahwa Pasal tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, kemudian ketentuan tarif angkutan sewa tersebut yang pada substansi hukumnya diatur dan dimuat kembali dalam Pasal 28 Permenhub 108/2017.

Berdasarkan penjelasan Pasal 28, penyusun berpendapat bahwa substansi hukum dan frasa pada Pasal 28 tidaklah jauh berbeda dengan Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub 26/2017 yang pada intinya adalah bahwa tarif angkutan sewa khusus tetap dan harus berpedoman kepada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal baik itu yang melampui satu daerah provinsi maupun yang berada dalam satu daerah provinsi. Pasal 28 ayat (1) memang telah menjelaskan bahwa tarif angkutan sewa khusus berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi (hal ini sejalan dengan Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ), namun tetap harus berpedoman pada tarif batas atas dan batas bawah. Penyusun menilai bahwa frasa pada Pasal 28 ayat (1) hanya sebagai formalitas belaka agar tetap mematuhi peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ dan Putusan MA No. 37 P/HUM/2017, akan tetapi tetap memuat kembali tarif batas atas dan batas bawah sebagaimana Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub 26/2017.

Jika memperhatikan substansi hukum Pasal 28 Permenhub 108/2017, maka terlihat tidak jauh berbeda dengan Pasal 19 ayat (2) huruf f Permenhub 26/2017 dengan masih memuat tarif

batas atas dan batas bawah. Hal tersebut telah bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ bahwa penentuan tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

c. Analisis Yuridis dengan Perspektif Putusan MA No. 37 P/HUM/2017

Melalui Putusan MA No. 37 P/HUM/2017, MA mengabulkan permohonan empat belas Pasal dalam Permenhub 26/2017. Sesuai dalam amar putusannya yang dengan tegas menyatakan bahwa empat belas pasal tersebut tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat. Putusan MA atas permohonan *judicial review* layaknya Putusan MK yang bersifat final dan banding.<sup>27</sup>

Akhir bulan Oktober 2017, Kemenhub resmi menerbitkan Permenhub No. 108 Tahun 2017 untuk mengganti dan menyempurnakan beberapa ketentuan yang mengatur taksi online pasca putusan MA. BAB X tentang Ketentuan Penutup pada Pasal 87 menyatakan bahwa pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Permenhub 26/2017 tentang Penyelenggaraan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Permenhub 108/2017 sesuai Pasal 88 akan berlaku pada 1 November 2017, namun Kemenhub menunda masa pemberlakuan sampai 1 Februari 2018 dengan alasan tahapan persiapan dan sosialisasi.

Hal yang menjadi perhatian dan catatan penyusun pasca penerbitan Permenhub 108/2017 pasca putusan MA yang menjadi pokok masalah dalam penelitian ini adalah terdapat beberapa ketentuan pengaturan taksi online yang dimuat kembali dalam Permenhub 108/2017, walaupun tidak semuanya karena terdapat ketentuan yang berubah. Penyusun beranggapan bahwa sikap yang ditempuh oleh Kemenhub pasca putusan MA melalui Permenhub 108/2017 merupakan sebuah "Inkonsistensi". Mengapa demikian? karena mencamtumkan putusan MA dalam pertimbangan (*consider*) Permenhub 108/2017, tapi pada substansinya atau kerangka bangunan

---

<sup>27</sup> Pasal 9 Perma No. 1 Tahun 1999 tentang Hak Uji Materiil.

hukum Permenhub 108/2017 tidak mencerminkan apa yang dituangkan dalam pertimbangan.

Penyusun menilai bahwa Kemenhub terkesan mengabaikan putusan MA yang itu merupakan bagian dari yurisprudensi yang seyogianya dihormati dan dihargai oleh siapapun pada umumnya dan Kemenhub pada khususnya. Mencamtumkan dan memuat kembali beberapa ketentuan taksi online dalam Permenhub 108/2017 terkesan bahwa Kemenhub tidak serius dalam merumuskan dan menentukan ketentuan pembentukan Permenhub baru pasca Putusan MA. Tenggang waktu yang diberikan oleh MA seharusnya dimanfa'atkan dengan sebaik dan semaksimal mungkin oleh Kemenhub untuk merangkul semua *stakeholder* untuk duduk bersama guna membahas perumusan ketentuan baru yang mampu menjadi wadah bagi seluruh aspirasi dan keinginan berbagai pihak. Dibutuhkannya keterlibatan langsung masyarakat dalam hal ini perwakilan pengemudi taksi online sebagai bentuk partisipasi publik dalam pembentukan Permenhub.<sup>28</sup> Terlihat jelas bahwa Kemenhub tidak bergerak cepat dan tidak mampu memaksimalkan waktu yang diberikan pasca putusan MA dengan sebaik mungkin.

Permenhub 108/2017 yang diharapkan menjadi solusi atas legitimasi keberadaan taksi online dan merupakan sikap nyata pasca putusan MA, malah justru sebaliknya menjadi *blunder* tersendiri bagi Kemenhub. Langkah yang diambil oleh Kemenhub dengan memuat kembali beberapa ketentuan taksi online bagi penyusun merupakan sebuah kesalahan yang cukup fatal. Mengapa demikian ? karena putusan MA sudah seharusnya dijadikan pedoman dalam perumusan untuk membentuk Permenhub baru agar dapat diterima oleh seluruh pihak dan berlaku secara efektif di mana kedepannya menutup kemungkinan untuk pengajuan permohonan *judicial review*. Dimuatnya kembali beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 tidak menutup kemungkinan diajukannya permohonan *judicial review* untuk kedua kalinya.

Di sisi lain, dengan dimuatnya kembali beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017, bagi Kemenhub hal tersebut tentu menjadi bagian dengan apa yang disebut sebagai konsep Kebijakan Hukum Terbuka (*Open Legal Policy*). Di mana

---

<sup>28</sup> Saifuddin, *Pertisipasi Publik dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*, cCer. ke-1 (Yogyakarta: UII Press, 2009), hlm. 4-5.

pembentuk peraturan yang dalam hal ini adalah Kemenhub diberikan kebebasan dan keleluasaan untuk menentukan dan merumuskan kebijakan hukum. Bahwa Kemenhub bebas untuk menentukan ketentuan apa yang akan diatur dan dituangkan di dalam Permenhub 108/2017, sehingga terlihat jelas bahwa beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 tidaklah jauh berbeda dengan beberapa ketentuan dalam Permenhub 26/2017 yang telah dinyatakan oleh MA tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat. Konsep *Open Legal Policy* ini bukan berarti diinterpretasi dengan bebas sebeb-bebasnya, namun juga dapat dibatasi, seperti yang dimaksudkan dalam Putusan MK No. 86/PUU-X/2012 mengenai UU Pengelolaan Zakat. Disebutkan bahwa “..... pengaturan/pembatasan oleh Pembentuk Undang-Undang tidak dapat dilakukan dengan sebeb-bebasnya, melainkan, antara lain, harus memperhatikan tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum”. Pada intinya, mempertimbangkan kemaslahatan bersama. Dengan batasan yang diberikan oleh MK melalui putusannya, Kemenhub mengeluarkan dan memberlakukan Permenhub 108/2017 sepatutnya mempertimbangkan ketertiban umum dan kemaslahatan bersama sebagai bentuk pengejawentahan konsep *Open Legal Policy* yang baik dan benar.

#### **d. Penutup**

Berdasarkan keseluruhan penjelasan penyusun di atas, maka penyusun merangkum beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Substansi hukum dalam Permenhub 108/2017 tidak sejalan dengan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan seperti asas keterbukaan, asas kekeluargaan, asas keserasian dan asas kepastian hukum yang termuat pada Pasal 5 dan Pasasl 6 UU 12/2011;
2. Dimuatnya kembali beberapa ketentuan taksi online yang sebelumnya sudah dinyatakan oleh MA bahwa beberapa ketentuan tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, mengindikasikan bahwa Kemenhub telah inkonsistensi karena apa yang dituangkan di dalam pertimbangan Permenhub 108/2017 tidak sejalan dengan substansi hukum. Bahwa Kemenhub telah mengabaikan

Putusan MA yang menjadi bagian dari yurisprudensi yang seyogianya dihormati, dihargai, dan dilaksanakan. Permenhub 108/2017 yang seharusnya menjadi solusi dan legitimasi atas taksi online malah terjadi sebaliknya menjadi *blunder* karena tidak menutup kemungkinan akan dilakukannya permohonan pengajuan keberatan hak uji materiil kembali untuk kedua kalinya ke MA; dimuatnya kembali beberapa ketentuan dalam Permenhub 108/2017 secara tidak langsung telah bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU 20/2008 tentang UMKM; dan dimuatnya kembali ketentuan tentang tarif batas atas dan tarif batas bawah bagi angkutan sewa khusus dalam Permenhub 108/2017 secara tidak langsung telah bertentangan Pasal 183 ayat (2) UU 22/2009 tentang LLAJ.

Adapun penyusun juga menyampaikan beberapa saran, berikut penjelasannya:

1. Kemenhub dalam penyusunan dan pembentukan Permenhub yang mengatur keberadaan taksi online seyogianya merangkul dan melibatkan semua pihak yang berkepentingan sebagai bentuk partisipasi publik untuk duduk bersama untuk membahas Permenhub yang akan dikeluarkan, mengingat telah adanya Putusan MA;
2. Kemenhub seharusnya dapat menghormati dan menjalankan Putusan MA yang bersifat *final and banding* dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dengan tidak memuat kembali beberapa ketentuan tertentu dalam empat belas Pasal pada Permenhub 108/2017. Kemenhub juga harus berpedoman terhadap asas-asas pembentukan peraturan perundangan, sehingga materi muatan Permenhub 108/2017 sejalan dan mencerminkan asas keterbukaan, asas kekeluargaan, asas keserasian dan asas kepastian hukum; dan
3. Mendorong Kemenhub untuk merevisi dan menyempurnakan Permenhub 108/2017 yang seharusnya mampu mendukung pengemudi taksi online yang masuk dalam sektor UMKM sebagaimana amanah UU UMKM dan relevan dengan amanat Pasal 183 ayat (2) UU LLAJ sebagaimana yang dimaksud dalam Putusan MA No. 37 P/HUM/2017.

### Daftar Pustaka

- Ari Widayanti, dkk, “Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya,” *Jurnal Transportasi*, Vol. 14, No. 1, April 2014.
- Bagus Firmansyah al-Rasyid, Rio, “Kualitas Pelayanan Transportasi Publik,” *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Vol. 3, No. 2, Mei-Agustus 2015.
- Budi Prihatin, Rohani, “Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online”, *Info Singkat*, Vol. 8, No. 7, April 2016.
- Darma Amajida, Fania, “Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online (Go-Jek) di Jakarta,” *Jurnal Transportasi*, Vol. 46, No. 1, Juni 2016.
- Erwin, Muhammad, *Filsafat Hukum (Refleksi Kritis terhadap Hukum)*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013.
- <http://bisnis.liputan6.com/read/3134189/berlaku-1-november-ini-rincian-revisi-aturan-taksi-online>, akses pada 30 Oktober 2017.
- <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06400081/Plus.Minus.Keberadaan.Ojek.Online?page=all>, akses pada 15 Oktober 2017.
- <http://news.liputan6.com/read/2893996/aturan-baru-transportasi-online-tetap-berlaku-1-april-2017>, akses pada 28 September 2017.
- <http://news.liputan6.com/read/3067680/mahkamah-agung-batalkan-peraturan-menteri-soal-transportasi-online>, akses pada 28 September 2017.
- [http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/04/160427\\_indonesia\\_kemenuhub](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/04/160427_indonesia_kemenuhub), akses pada 28 September 2017.
- <https://daily.oktagon.co.id/bagaimana-perkembangan-transportasi-online-menurut-pakar>, akses pada 28 September 2017.
- <https://www.rappler.com/indonesia/125731-sopir-taksi-tolak-uber-grabtaxi>, akses pada 28 September 2017.
- Huijbers, Theo, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta: Kanisius, 1995.
- Martono, Nanang, *Sosiologi Perubahan Sosial: Perspektif Klasik, Modern, Postmodern, & Postkolonial*, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2012.

- Mulyanto, Achmad, "Problematika Pengujian Peraturan Perundang-Undangan (Judicial Review) pada Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi," *Jurnal Yustisia*, Vol. 2, No. 1, 2013.
- Peraturan Mahkamah Agung No. 1 Tahun 1999 tentang Hak Uji Materiil.
- Prosiding Seminar Nasional Indocompac di Universitas Bakrie pada tanggal 2-3 Mei 2016 tentang Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna pada Bisnis Transportasi Ojek Online.
- Rosana, Elly "Modernisasi dan Perubahan Sosial", *Jurnal TAPIS*, Vol. 7, No. 12, Januari-Juli 2011.
- Saifuddin, *Pertisipasi Publik dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*, Yogyakarta: UII Press, 2009.
- Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2016.
- Undang-Undang Dasar 1945.
- Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- [www.beritasatu.com](http://www.beritasatu.com), akses pada 16 Oktober 2017.