

**PROBLEMATIKA PELAKSANAAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108 TAHUN 2017
TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM
TIDAK DALAM TRAYEK DI SURABAYA**

Dwiky Purwanu Dharmacaraka

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

dwikydharmacaraka@mhs.unesa.ac.id

Arinto Nugroho

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

arintonugroho@unesa.ac.id

Indri Fogar Susilowati

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)

indrifogar@unesa.ac.id

Abstrak

Angkutan merupakan sebuah kebutuhan bagi masyarakat untuk melakukan perpindahan tempat dari satu tempat ke tempat lain. Seiring dengan berkembangnya teknologi, jenis angkutan semakin banyak. Inovasi yang dilakukan untuk memudahkan masyarakat dalam menggunakan angkutan yaitu dengan adanya taksi *online*. Di Indonesia, taksi *online* telah menjadi angkutan yang menjawab keluhan dari masyarakat yang tidak nyaman dengan angkutan umum. Kendaraan yang digunakan sebagai taksi *online* harus mematuhi persyaratan perizinan yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (selanjutnya disebut Permenhub No. 108 Tahun 2017). Di Surabaya, masih kendaraan yang digunakan sebagai taksi *online* yang belum mematuhi persyaratan perizinan yang telah diatur.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis problematika pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017 di Surabaya dan untuk menganalisis upaya Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam memfasilitasi para pengemudi taksi *online* dan angkutan umum tidak dalam trayek. Penelitian ini dilakukan secara yuridis empiris, yaitu dengan mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data primer dan sekunder. Penelitian dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi, lalu hasil dari penelitian ini dianalisis secara deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Permenhub No. 108 Tahun 2017 belum dilaksanakan secara sepenuhnya. Adapun yang dilaksanakannya itu pengawasan persyaratan perizinan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, sedangkan KIR, STNK yang harus di atasnamakan badan hukum, dan SIM A Umum masih belum dilakukan secara sepenuhnya. Upaya yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan perusahaan penyedia aplikasi yaitu dengan memberikan pengawasan, teguran, dan sosialisasi kepada para mitra yang masih belum memenuhi persyaratan perizinan. Rekomendasi atas problematik tersebut adalah dengan memeriksa para mitra sesuai dengan data yang pasti dari perusahaan penyedia aplikasi agar pemeriksaan bisa dilakukan bukan karena hanya mengira-ngira. Selain itu, Pasal 27, 39, dan 41 Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang dianggap memberatkan para mitra sebaiknya diubah agar taksi *online* dan angkutan konvensional bisa diuntungkan sehingga persaingan dapat terjadi secara sehat.

Kata kunci: Problematika, Permenhub, Angkutan.

Abstract

Transport is a need for people to move from one place to another. Along with the development of technology, there's more types of transportation. Innovation is done to make people easier to use transportation with having an online taxi. In Indonesia, online taxis have become a vehicle that answers complaints from people who are not comfortable with public transportation. Vehicles used as online taxis must obey the stipulated licensing requirements in the Minister of Transportation Regulation Number 108 of 2017 concerning the Implementation of Public Transport of People with Motor Vehicles Not in Route (hereinafter referred to as Minister of Transportation No. 108 of 2017). In Surabaya, there are still vehicles that are used as online taxis that have not obey the stipulated licensing requirements.

This research aims to analyze the problematic implementation of Regulation of Ministry of Transportation Number 108 Year 2017 in Surabaya and to analyze the Departement of Transportation efforts in facilitating online taxi drivers and non-route public transports. This research are being done with empirical-yuridical, which is done by reviewing valid legal provisions and also what really

happened in society. This research is done using primary and secondary data. This research is done by interview, observation, and documentation, then the data of this research were analyzed descriptively. The results of this research show that the Regulation of Ministry of Transportation Number 108 Year 2017 has not fully implemented. As for which is implemented are the supervision of licensing requirements which carried out by Department of Transportation, while KIR, VRC (Vehicle Registration Certificate) that has to be in the name of corporation, and General VRC A (SIM A) has not yet fully implemented. The effort that has been done by Department of Transportation and Application Provider Companies are by giving supervision, admonishment, and socialization to the partners that has not fulfill licensing requirements. Recommendation for this problem is to examine the partners in accordance with the certain data from the Application Provider Company so the examination can be done not just by estimating. Moreover, Articles 27, 39 and 41 of Regulation of Ministry of Transportation No. 108 Year 2017 which considered incriminating the partners ought to be changed so online taxi and conventional transportation can be benefited so the competitions can be done fairly.

Keywords: *Problematic, Regulation of Ministry of Transportation, Transport.*

PENDAHULUAN

Angkutan adalah sebuah sarana untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang dikehendaki. Angkutan yang ada saat ini terdiri dari angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor, kendaraan tak bermotor, dan angkutan barang. Jika dilihat dari kepemilikannya, angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum memiliki peranan penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan pergerakan inti dari perekonomian kota. Berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan pelayanan yang diberikan turut memberikan warna dalam perkembangan sistem angkutan umum yang harus memenuhi keinginan masyarakat yaitu angkutan yang aman dan nyaman. Transportasi darat di daerah perkotaan memerlukan suatu sistem yang efektif dan efisien untuk memindahkan barang-barang dan manusia dalam batas antar wilayah, sehingga berbagai sumberdaya yang ada dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh manusia. Terkhusus mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggung jawab, dan murah. (Rahardjo Adisasmita, 2015: 35)

Kemajuan teknologi transportasi bertambah maju sangat cepat, yang dicerminkan oleh (1) kecepatan yang lebih tinggi (*faster speed*), dan (2) perbesaran kapasitas angkut (*bigger capacity*). (Rahardjo Adisasmita, 2015:1) Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri. Transportasi ini digunakan untuk mengangkut orang dan mengangkut barang hasil produksi ke pabrik dan juga ke konsumen. Setiap kegiatan transportasi ini memerlukan sebuah angkutan untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. Pembahasan mengenai perkembangan transportasi tidak lepas dari hukum yang berlaku. Pengangkutan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan mengenai transportasi lainnya juga terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Peraturan

Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat PP No. 74 Tahun 2014).

Dalam Siti Aminah yang berjudul *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan* berdasarkan data yang dihimpun oleh Pemkot Surabaya pada tahun 2006, jumlah mikrolet di Surabaya sebanyak 5.173 unit dengan kapasitas 62.076 tempat duduk, yang terbagi atas 59 trayek utama. Jumlah taksi di Surabaya yang memperoleh ijin Surat Perizinan Wali Kota (SPW) sebanyak 5.835 unit, namun hanya 5.130 unit yang direalisasikan. Dari jumlah itu, hanya 4.170 unit yang saat ini beroperasi. Sementara itu, bus kota yang beroperasi di Surabaya dalam catatan Dishub Kota Surabaya sebanyak 445 unit, 12 unit di antaranya izinnya dikeluarkan oleh Dishub Kota Surabaya. Izin untuk 433 unit lainnya dikeluarkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Jawa Timur karena rutenya tidak hanya mencakup wilayah Kota Surabaya, tetapi menjangkau Kota Sidoarjo. Potensi angkutan umum lainnya adalah angkutan serba guna, yang jumlahnya 1.178 unit. Namun, hanya 785 unit yang beroperasi, sedangkan sisanya dinyatakan dalam kondisi rusak. Data Dinas Perhubungan kota Surabaya mencatat sampai tahun 2005 ada 59 trayek yang dilayani moda angkutan mikrolet, dan 22 trayek oleh bus kota. Pengadaan trayek dengan menambah jumlah trayek baru atau menambah jumlah armada angkutan bukan solusi tepat dalam mengatasi persoalan transportasi kota Surabaya khususnya.

Pada Tahun 2006 sampai dengan Tahun 2007, berdasarkan data statistik yang tercantum dalam Surabaya Dalam Angka Tahun 2008, menyebutkan bahwa jumlah penumpang yang datang dan berangkat melalui terminal Joyoboyo mengalami penurunan yang cukup signifikan. Jumlah penumpang yang datang di terminal Joyoboyo pada Tahun 2007 mengalami penurunan sebesar 44% dibandingkan Tahun 2006, sedangkan untuk penumpang yang berangkat mengalami penurunan sebesar 20%. Selanjutnya, jumlah angkutan umum (mikrolet) yang masuk dan keluar pada Tahun 2007 mengalami penurunan sekitar 33% dibandingkan jumlah pada Tahun 2006. Data statistik ini memperkuat dugaan bahwa penurunan penumpang memang terjadi di Kota Surabaya. (Deny Purwa Indarsa dan Anak Agung Gede Kartika, 2011: 2)

Seiring dengan banyaknya permasalahan dengan angkutan umum yang dikeluhkan masyarakat, maka muncullah ide untuk membuat kemudahan bagi masyarakat untuk menjadi alternatif selain menggunakan angkutan yang ada. Seiring dengan modernisasi dan perkembangan teknologi yang pesat, transportasi dan pengangkutan juga ikut berkembang. Beberapa layanan aplikasi berbasis transportasi seperti Grab, dan Go-Jek bermunculan dengan menawarkan berbagai kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna karena sistem pemesanan yang mudah dan pembayaran yang praktis. Dalam praktiknya, Grab dan Go-Jek mengajak pemilik kendaraan pribadi untuk bekerja sama untuk menjadi mitra mereka. Para pengemudi angkutan umum merasa hadirnya aplikasi berbasis transportasi tersebut membuat para penumpang ikut beralih menggunakan angkutan ini yang sering disebut dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dengan Penggunaan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi atau yang biasa disebut dengan taksi *online* ini. Taksi *online* sangat disenangi oleh masyarakat karena merasa angkutan umum sudah tidak dirasa baik seperti dulu. Beberapa hal yang menyebabkan masyarakat beralih dari angkutan umum ke taksi *online* yaitu murah, mudah pemesanannya, dan bebas mau dijemput dimana saja.

(Farhan Abdul Majiid, 2016, *Taksi Konvensional vs Online: Fenomena Perubahan Sosial?*, https://www.kompasiana.com/famajiid/taksi-konvensional-vs-online-fenomena-perubahan-sosial_56f147a78f7a6182090c8281, diakses pada tanggal 11 April 2018 Pukul 18:09).

Layanan taksi *online* disorot oleh pelaku usaha angkutan umum dan pemerintah tidak berstatus sebagai badan hukum yang menjalankan usaha di bidang angkutan umum sehingga dianggap ilegal. Hal ini menimbulkan kecemburuan para pengemudi angkutan umum terhadap taksi *online* sehingga menimbulkan konflik antara angkutan umum dengan taksi *online*. Konflik ini terjadi karena perbedaan cara pandang di kedua pihak dari pihak pengemudi angkutan umum, mereka merasa dirugikan karena merasabahaya: Pertama, angkutan umum terdaftar secara resmi di Dinas Perhubungan, sehingga berhak mendapat plat kuning tanda angkutan umum sedangkan Angkutan Sewa Khusus menggunakan kendaraan biasa yang bukan untuk angkutan umum; Kedua, dengan mereka resmi sebagai angkutan umum, mereka pun berkewajiban membayar pajak yang berbeda dengan pengguna plat hitam, plat kendaraan biasa yang juga digunakan oleh Angkutan Sewa Khusus; Ketiga, yang paling krusial adalah perbedaan tarif, dimana untuk tarif angkutan umum jika dibandingkan dengan tarif Angkutan Sewa Khusus keduanya berbeda jauh.

Bentuk keberatan ini muncul karena para pengusaha angkutan umum belum beradaptasi dengan teknologi yang diambil peluangnya oleh pengguna taksi *online*. Banyak dari pihak angkutan umum merasa adanya ketidakadilan antara angkutan umum dengan taksi *online*, maka dibentuklah Permenhub No. 26 Tahun 2017 yang diharapkan bisa menjadi payung hukum para pengemudi taksi *online*. Peraturan ini (Permenhub No. 26 Tahun

2017) berat untuk diterima oleh para pengemudi taksi *online*. Jika negara ingin mengurangi jumlah pengangguran, maka dengan menjadi taksi *online* inilah cara termudah untuk bekerja dan mengurangi kemacetan di jalan. Para penumpang taksi *online* mengatakan bahwa jika ingin ke pusat perbelanjaan atau manapun pasti merasa malas untuk mencari tempat parkir apalagi saat akhir pekan yang menjadi waktu paling ramai bagi pusat perbelanjaan dan tempat lain. Dengan dibatasinya wilayah untuk beroperasi dimana setiap pemilik kendaraan plat nomornya harus sesuai domisili cabang tersebut membuat para pengemudi taksi *online* tidak bisa leluasa untuk menjangkau wilayah sekitar. beberapa pengemudi taksi *online* mengajukan keberatan terhadap Permenhub No. 26 Tahun 2017 ini dan memohon untuk di uji materi. Permohonan ini dikabulkan oleh Mahkamah Agung sehingga aturan ini bisa di revisi agar tidak memberatkan para pengemudi taksi *online* dan terbitlah Putusan Nomor 37/P/HUM/2017.

Setelah pencabutan Permenhub No. 26 Tahun 2017 ini, Menteri Perhubungan melakukan beberapa revisi aturan sehingga terbitlah Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 sebagai bentuk revisinya. Peraturan mengenai angkutan umum berbasis aplikasi ini terdapat dalam Pasal 63 sampai Pasal 67 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (selanjutnya disingkat Permenhub No. 108 Tahun 2017). Peraturan ini berperan sebagai pengganti Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang telah di revisi dan dibuat untuk menjadi payung hukum antara taksi *online* dengan angkutan umum. Akhir-akhir ini terjadi sebuah penolakan yang dilakukan oleh pengemudi taksi *online* terhadap peraturan yang telah dibuat dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017 tersebut. Penolakan tersebut dilakukan karena para mitra taksi *online* tidak setuju adanya pasal yang membahas mengenai keharusan mitra untuk uji KIR, memiliki STNK atas nama badan hukum, menempelkan stiker khusus, dan harus memiliki SIM A Umum. Dasar dari penolakan ini yaitu karena kendaraan yang digunakan adalah milik pribadi dan memanfaatkan kendaraannya untuk bekerja. Para mitra menginginkan sebuah jaminan karena jika mereka telah memenuhi persyaratan perizinan, maka mereka menjadi setara dengan angkutan konvensional dan mereka seharusnya boleh mengambil penumpang di mana saja tanpa adanya persaingan yang tidak sehat.

Dari uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan rumusan masalah yaitu apa problematika pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017 di Surabaya dan bagaimana upaya Dinas Perhubungan dan penyedia aplikasi dalam memfasilitasi para pengemudi taksi *online* dalam melaksanakan Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa apa saja yang menjadi problematika dalam pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017 di Surabaya dan bagaimana upaya Dinas Perhubungan dan penyedia aplikasi dalam memfasilitasi para pengemudi taksi *online* dalam melaksanakan Permenhub No. 108 Tahun 2017.

METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Penelitian ini dilakukan dengan mengolah informasi dari keterangan informan yang mengalami dan mengetahui informasi tentang sebuah permasalahan dan menyajikan data. Permasalahan dalam penelitian ini yaitu problematika pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017 di Surabaya. Penelitian ini dilakukan di Surabaya mengingat kota ini adalah kota metropolitan dan mobilitas penduduknya tinggi sehingga membutuhkan jasa taksi *online* dan angkutan umum. Informan dalam penelitian ini terdiri dari Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Kepala Bagian Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Mitra Go-Car, dan Mitra Grab Car. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung di lokasi penelitian. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari kajian atau penelaahan berbagai sumber kepustakaan, dokumen, laporan-laporan dan beberapa sumber dari peraturan perundang-undangan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik pengolahan data yang digunakan dalam penelitian hukum empiris dapat menggunakan metode analisis deskriptif. Analisis deskriptif adalah analisis yang bertujuan untuk menggambarkan atau memaparkan subjek dan objek penelitian sesuai dengan hasil penelitian (Fajar dan Achmad, 2015: 154), melalui *editing, classifying, verifying, analyzing, dan concluding*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Problematika Pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017 di Kota Surabaya.

Pada dasarnya, Menteri Perhubungan menginginkan adanya peraturan yang bisa menjadi payung hukum untuk taksi *online*. Menteri Perhubungan merasa bahwa taksi *online* ini harus disamakan dengan angkutan umum karena mereka membawa penumpang dan dibayar atas jasanya sama seperti angkutan umum pada umumnya. Angkutan umum harus memenuhi persyaratan sesuai dengan beberapa aturan yang telah tertulis dalam Pasal 49 UU No. 22 Tahun 2009 berisi mengenai pengujian kendaraan bermotor. Peraturan lebih lanjut terdapat dalam Pasal 53 menjelaskan mengenai uji berkala. Pada dasarnya, adanya Uji KIR ini untuk memastikan keselamatan para mitra taksi *online* dan penumpang sehingga semua kendaraan memang dalam kondisi prima. Dengan adanya uji KIR ini memudahkan pihak Dishub untuk mengawasi dan memastikan semua kendaraan yang digunakan dalam keadaan aman dan baik untuk beroperasi sehingga penumpang dan pengemudi bisa aman untuk melakukan perjalanan. Hal ini sangat memberatkan karena dirasa memakan biaya yang lebih banyak, serta kendaraan yang digunakan adalah milik pribadi sehingga para mitra bisa menjamin kendaraannya dalam kondisi layak untuk jalan. Selain kendaraannya dirawat sendiri, para mitra menganggap bahwa kendaraan

yang sudah pernah melalui uji KIR harga jualnya akan turun drastis jika dibandingkan dengan kendaraan yang tidak diuji KIR. Kendaraan milik mitra taksi *online* yang sudah diuji KIR harus memasang stiker khusus dari Dishub yang harus ditempel di bagian depan dan belakang kaca dan hanya untuk angkutan taksi *online*. Aturan tersebut tertulis dalam Pasal 27 ayat (1) Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang menjelaskan mengenai persyaratan untuk pelayanan angkutan khusus. Para mitra taksi *online* makin keberatan dengan aturan tersebut, karena tidak ada stiker itupun para pengemudi angkutan konvensional sudah tahu perbedaan kendaraan pribadi dan angkutan taksi *online* apalagi jika stiker tersebut harus ditempel malah memberi tanda tersendiri sehingga semakin terlihat perbedaannya. Jika dilihat dari sisi lain, dari Dishub sebenarnya ingin ada tanda khusus bagi para taksi *online* ini agar mudah diawasi dan menjamin keselamatan baik para mitra maupun penumpang itu sendiri sehingga tidak terjadi kendala saat beroperasi karena telah diperiksa oleh Dishub mengenai kelengkapan persyaratan angkutan umum. Banyak mitra taksi *online* yang mengalami hal tidak menyenangkan yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan konvensional mulai dari pemukulan kendaraan hingga perusakan yang parah. Hal itu dilakukan karena para pengemudi angkutan konvensional merasa tidak terima para penumpangnya direbut oleh angkutan taksi *online* sehingga menjadi sepi dan pendapatannya menurun. Selain KIR, persyaratan dokumen yang harus dipenuhi yaitu STNK kendaraan yang digunakan sebagai taksi *online* harus atas nama badan hukum. Menurut Pasal 39 ayat (1) Permenhub No. 108 Tahun 2017, pembuktian kepemilikan kendaraan dibuktikan Selain KIR dan STNK atas nama badan hukum, para mitra harus memiliki SIM A Umum. Hal itu diatur dalam Pasal 77 ayat (4) dan (5) UU No. 22 Tahun 2009 mengenai Surat Izin Pengemudi untuk angkutan umum.

Hal-hal ini (mengenai SIM A Umum) sangat mendasar dan penting untuk dipenuhi agar setiap mitra yang bekerja sudah memenuhi persyaratan mendasar untuk mengemudikan angkutan orang dan kendaraan yang digunakan juga bisa terjamin keamanan dan kelengkapannya sehingga layak untuk beroperasi. Setiap mitra taksi *online* harus memiliki SIM A Umum karena itu menyangkut keselamatan penumpang sehingga para mitra berkompeten untuk bekerja. Mengenai pemenuhan persyaratan BPKB dan STNK atas nama badan hukum ini menjadi masalah baru yang dialami oleh mitra taksi *online* karena kendaraan yang digunakan ini atas nama pribadi dan cicilan pembayaran dibayar sendiri karena ingin memiliki kendaraan pribadi. Kesempatan ini sangat bagus karena bisa menciptakan lapangan kerja baru bagi mereka yang belum atau tidak memiliki pekerjaan yang tetap sehingga angka pengangguran bisa makin berkurang. Banyak mitra taksi *online* yang ingin merintis karir baru karena belum merasa puas saat bekerja di perusahaan dan juga ada yang dulunya seorang supir taksi konvensional malah menjadi mitra taksi *online* karena kendaraannya bisa dipakai untuk pribadi. Mengenai jam kerja sendiri bebas mau dimulai kapan saja dan sampai jam berapa saja sehingga sangat fleksibel

waktunya. Jika harus di atasnamakan badan hukum, maka plat nomor kendaraan juga harus diganti dengan plat nomor khusus yang telah disiapkan oleh Dishub. Salah satu informan mengatakan bahwa dalam praktiknya tidak semua pengemudi angkutan konvensional menggunakan SIM A Umum dan masih menggunakan SIM A biasa bahkan menggunakan SIM B1 (untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kg) padahal kendaraan yang dikemudikan adalah kendaraan taksi atau angkutan kota pada umumnya. Jika peraturan ini dibuat untuk ditaati, maka harus ada kesetaraan antara angkutan konvensional dengan taksi *online* sehingga tidak ada salah satu yang diuntungkan. Selain itu, menurut Pasal 64 Permenhub No. 108 Tahun 2017 perusahaan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi wajib mengikuti ketentuan di bidang perusahaan angkutan umum yang tertulis dalam Pasal 36 dan Pasal 37 Permenhub No. 108 Tahun 2017 mengenai izin penyelenggaraan angkutan orang yang mengharuskan sebuah perusahaan angkutan umum berbentuk badan hukum. Perusahaan penyedia aplikasi harus memenuhi persyaratan perizinan sesuai dengan Pasal 38 Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang menjelaskan mengenai izin yang harus dipenuhi perusahaan angkutan umum.

Penyedia aplikasi taksi *online* tidak bisa dikatakan sebagai perusahaan angkutan umum karena mereka tidak memiliki kendaraan sendiri dan hanya mengajak mitra yang memiliki kendaraan untuk bergabung sehingga penyedia aplikasi ini bisa menghubungkan para konsumen yang membutuhkan jasa antar dan jemput dengan pemilik kendaraan (mitra taksi *online*) sehingga tidak bisa disebut sebagai perusahaan angkutan umum. Jika bisa dikatakan dengan konteks lain, penyedia aplikasi ini merupakan perusahaan sewa mobil yang harus melengkapi persyaratan sebagai angkutan umum karena perannya yaitu sebagai angkutan pengantar penumpang. Dishub memberi peraturan mengenai KIR agar setiap kendaraan yang beroperasi sudah aman dan tidak membahayakan baik untuk pengemudi maupun penumpang karena perusahaan penyedia aplikasi tidak memiliki fasilitas pemeliharaan kendaraan.

Penyedia aplikasi telah melakukan sosialisasi kepada para mitra taksi *online* saat pelatihan yang diadakan di kantor cabang penyedia aplikasi tersebut. Dishub telah melakukan penertiban yaitu dengan melakukan razia yang diadakan dengan tujuan memberi teguran kepada para mitra taksi *online* untuk mitra yang belum melengkapi persyaratan agar segera melengkapi persyaratan yang harus dilakukan sesuai dengan Pasal 39 Permenhub No. 108 Tahun 2017. Razia yang dilakukan Dishub ini memiliki kelemahan yaitu mereka tidak memiliki data yang detail mengenai plat nomor kendaraan yang digunakan sebagai taksi *online*, mobil apa yang digunakan, serta nama mitra taksi *online* itu sendiri sehingga sangat sulit untuk membedakan dan memastikan yang mana taksi *online* dan yang mana kendaraan pribadi dan hanya mengira-ngira saja.

Di Surabaya terdapat beberapa tempat yang terlarang bagi mitra taksi *online* untuk mengambil

penumpang, yaitu bandara, terminal, stasiun kereta api, dan pelabuhan. Jika memang ingin menjemput penumpang yang pesan dari tempat terlarang tersebut harus mengikuti aturan yang telah ditentukan oleh pihak yang terkait dengan perwakilan mitra taksi *online*. Penjemputan di bandara hanya boleh dilakukan di luar pintu gerbang masuk dan keluar bandara sehingga penumpang harus jalan keluar bandara baru boleh naik taksi *online*. Penjemputan di terminal ada titik penjemputannya sendiri, misalnya di Terminal Purabaya harus di halte depan Gudang Garam dan membayar parkir Rp. 1000,- untuk ojek *online* dan Rp. 2000,- untuk taksi *online*. Penjemputan di stasiun kereta api sudah ada titik penjemputannya sendiri, yaitu di Stasiun Gubeng Lama di depan Hotel Sahid atau menyeberang dan berjalan ke depan Hotel New Coklat, titik penjemputan di Stasiun Gubeng Baru terletak di luar area stasiun dan penumpang harus menyeberang berjalan ke arah selatan sedikit menjauh dari stasiun baru boleh naik ojek *online* atau taksi *online*, dan titik penjemputan Stasiun Pasar Turi yaitu di pom bensin yang berjarak sekitar 200 meter ke arah selatan dari stasiun sehingga para penumpang yang ingin menggunakan ojek *online* atau taksi *online* harus berjalan ke titik penjemputan tersebut terlebih dahulu. Titik penjemputan pelabuhan berada di luar area pelabuhan sehingga penumpang harus berjalan keluar dari pelabuhan baru diperbolehkan untuk naik taksi *online*. Para mitra taksi *online* berharap jika mereka telah memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perizinan angkutan umum, mereka bisa menjemput penumpang secara bebas seperti angkutan umum lainnya tanpa ada perjanjian titik penjemputan khusus. Jika memang kebebasan menjemput penumpang itu menjadi jaminan kepada mitra taksi *online* yang telah memenuhi persyaratan tersebut, maka semua mitra akan memenuhi persyaratan tersebut. Jika tidak dijamin maka para mitra taksi *online* ini tidak akan memenuhi persyaratan tersebut karena sama saja dengan saat mereka tidak memenuhi persyaratan perizinan angkutan umum.

Dari yang tertulis tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa peraturan yang dibuat harus menguntungkan kedua belah pihak. Peraturan yang dibuat dimaksudkan agar taksi *online* bisa setara dengan angkutan konvensional. Persyaratan izin operasional yang harus dipenuhi memang penting, tetapi jika tidak dijamin kesetaraannya antara taksi *online* dengan angkutan konvensional akan menjadi percuma. Pada intinya, para mitra taksi *online* hanya ingin adanya jaminan untuk menjadi setara dengan angkutan konvensional yaitu bisa mengambil penumpang di mana saja. Selain itu, para mitra yang menggunakan kendaraan pribadi tidak ingin kendaraannya di atasnamakan badan hukum karena itu dicicil sendiri pembayarannya. Penertiban dan pemeriksaan kelengkapan persyaratan izin operasional harus dilakukan dengan cara yang benar, yaitu Dishub bekerja sama dengan pihak kepolisian dan memeriksa berdasarkan data mengenai nama mitra, jenis kendaraannya, dan plat nomornya.

Fasilitas yang Diberikan untuk Pemenuhan Persyaratan Perizinan dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017

Menteri Perhubungan telah menyediakan fasilitas untuk memudahkan para mitra untuk memenuhi persyaratan yang telah tertulis dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017, contohnya yaitu KIR gratis, dan pembuatan SIM A Umum dengan biaya murah. Pada hari Kamis, 4 Januari 2018 Gubernur Jawa Timur meresmikan taksi *online* yang memenuhi izin operasional dengan menempelkan stiker yang menjadi tanda wilayah operasional dan nama koperasinya. Fasilitas-fasilitas tersebut dibuat untuk memudahkan para mitra taksi *online* dalam memenuhi persyaratan yang telah tertulis dalam Pasal 37, dan Pasal 39 Permenhub No. 108 Tahun 2017. Menurut yang telah tertulis di Pasal 37, perusahaan angkutan umum harus berbentuk badan hukum dan tertulis salah satu bentuknya pada huruf d yaitu koperasi. Perusahaan penyedia aplikasi tidak bisa dikatakan sebagai perusahaan angkutan umum karena hanya perusahaan yang menghubungkan antara pemilik kendaraan dan konsumen yang membutuhkan jasa sehingga penyedia aplikasi melakukan kerjasama dengan koperasi agar kendaraan yang digunakan oleh mitra bisa di atasnamakan koperasi sehingga perizinannya bisa dipenuhi. Pihak penyedia aplikasi telah melakukan kerjasama dengan beberapa koperasi yaitu sebagai berikut:

SURABAYA				
Nama Koperasi	Alamat	CP	No. Kontak	Jam operasional
PPAD	Jl. Brawijaya 38 B - Kodam - Surabaya	Ibu Erna / Ibu Lilik	0315683938 / 08819397117	Senin - Sabtu : 10.00 - 14.00
Papaya	Jl. Kupang Indah II no.34 - Surabaya	Wulan / Nurul	0859 6900 9000	Senin - Jum'at : 08.00 - 17.00
INKOPPOL Surabaya	Jl. Penjaringan Sari 2-D/31 - Rungkut Sby	Pak Kusnan Triyono	08123168836	Senin - Jum'at : 08.00 - 17.00
		Rety Wiratami	083831063937	
		Phesci Chintia	081931599099	
		Hani	085733484094	
Mitra Usaha Trans	Jl. Raya Sidosemo Indah No 5 - Surabaya	Hilmi	081357825256	Senin - Jum'at : 08.00 - 17.00
		Hari	081217425234	
Linus	Ruko Kalijudan Mas Blok 2 D, Jalan Kalijudan - Surabaya	Emil Khasuna	081230013131	Senin - Jum'at : 09.00 - 16.00
		Syaiful	082139836773	

Sumber: PT. Solusi Transportasi Indonesia, 2012, *GrabCar Surabaya - KEUR FAQ*, <https://www.grab.com/id/blog/driver/grabcar-surabaya-keur-faq/> (diakses pada tanggal 20 Maret 2019 pukul 09.45).

Nama Koperasi	Alamat	CP	No. Handphone
Koperasi Mitra Usaha Trans	Jl. Raya Sidosemo Indah No. 5, Surabaya	Hilmi	08175107519

Sumber: PT. Karya Anak Bangsa, 2010, *Daftar Mitra Angkutan Sewa Khusus untuk Driver GO-CAR di Luar Jakarta*, <https://driver.go-jek.com/s/article/Daftar-Mitra-Angkutan-Sewa-Khusus-ASK-untuk-Driver-GO-CAR-di-Luar-DKI-Jakarta-1536818838684> (diakses pada tanggal 20 Maret 2019 pukul 10.19).

Koperasi di atas dibentuk untuk menaungi para calon mitra yang ingin mendaftar menjadi mitra taksi *online* dan tentu saja ada potongan biaya tersendiri untuk setoran kepada koperasi. Para calon mitra bisa mendaftarkan dirinya dengan memilih bentuk kerjasama

dengan koperasi yang bisa berupa: Menggunakan mobil pribadi yang telah ditentukan kriterianya ; Menggunakan mobil dengan sistim sewa beli dari koperasi ; Menggunakan mobil rental.

Adanya koperasi yang dibentuk untuk menaungi mitra taksi *online* ini sangat bagus karena turut membuka lapangan pekerjaan untuk masyarakat yang ingin bekerja. Bentuk kerjasama yang disediakan oleh koperasi tersebut sangat memudahkan mitra karena calon mitra yang telah memiliki kendaraan dan tidak tahu cara pendaftarannya ke perusahaan penyedia aplikasi bisa mendaftarkan diri ke koperasi yang sudah ditentukan oleh perusahaan penyedia aplikasi tersebut dan selanjutnya diperjanjikan bagi hasil antara mitra dan koperasi. Selain itu, para calon mitra yang belum memiliki kendaraan bisa memenuhi keinginannya dengan menyetujui bentuk kerjasama dengan sistim sewa beli dari koperasi tersebut sehingga mitra harus membayar sewa yang telah ditetapkan selama waktu yang telah ditentukan dan jika jangka waktu yang telah ditentukan tersebut telah selesai, kendaraan tersebut menjadi milik mitra dan bisa dibalik nama atas nama pribadi. Untuk calon mitra yang tidak memiliki kendaraan dan hanya mau bekerja tanpa juga bisa mendaftarkan dirinya sebagai mitra taksi *online* dengan menggunakan mobil rental sehingga mitra tersebut harus membayar sewa per hari. Pihak penyedia aplikasi melakukan kerjasama dengan koperasi untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh izin perusahaan angkutan umum yang tertulis di Pasal 38 huruf (d) Permenhub No. 108 Tahun 2017, yaitu perusahaan angkutan umum harus memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan. Perusahaan penyedia aplikasi ini tidak bisa disebut sebagai perusahaan angkutan umum, karena mereka hanya menyediakan aplikasi untuk menghubungkan pemilik mobil dan konsumen yang membutuhkan jasa transportasi.

Para mitra merasa keberatan karena stiker yang harus dipasang setelah kendaraan diuji KIR mengakibatkan konflik antara angkutan umum dan taksi *online*. Akibatnya, perusakan kendaraan sering terjadi bahkan sebelum adanya stiker yang harus dipasang itu para pengemudi angkutan umum sudah bisa mengetahui mana kendaraan pribadi, mana kendaraan yang digunakan untuk taksi *online* padahal mereka tidak memiliki data yang valid mengenai kendaraannya bahkan plat nomornya sehingga menimbulkan keresahan dan mengakibatkan para mitra tidak mau kendaraannya diuji KIR. Mengenai kepemilikan kendaraan atas nama badan hukum ini juga berkaitan dengan STNK atas nama badan hukum dan juga plat nomor yang harus diganti sesuai dengan yang sudah disediakan oleh pihak kepolisian. Plat nomor ini nantinya akan mengganti angka dan huruf belakang dengan yang sudah ditentukan.

Kemudahan untuk memenuhi izin operasional telah diupayakan oleh Pemerintah yang bekerjasama dengan DISHUB. Pihak penyedia aplikasi menyetujui dan harus mengikuti aturan yang berlaku agar mitranya bisa beroperasi dengan izin yang telah ditetapkan. Para mitra taksi *online* masih merasa keberatan dengan adanya aturan ini meskipun telah diberikan kemudahan untuk memenuhinya, karena kendaraan yang digunakan ini

milik pribadi dan dibeli agar bisa memiliki kendaraan pribadi digunakan untuk sendiri maupun dengan keluarga. Banyak mitra yang berani membeli kendaraan ini agar penghasilan dari bekerja sebagai mitra taksi *online* ini bisa digunakan untuk membayar cicilan pembayaran kendaraan tersebut dan akibatnya banyak mitra yang tidak mau kendaraannya diuji KIR karena ingin kendaraannya atas nama pribadi.

DISHUB memiliki kewenangan dalam pengawasan kendaraan yang belum memenuhi persyaratan perizinan. Kewenangan tersebut tertulis di UU No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub No. 108 Tahun 2017 yang tertulis di Pasal 264 UU No. 22 Tahun 2009 menjelaskan mengenai siapa yang berhak untuk memeriksa kendaraan bermotor. Selain diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, dalam Pasal 68 Permenhub No. 108 Tahun 2017 juga menjelaskan mengenai siapa yang berhak untuk memeriksa kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Selanjutnya, dalam hal petugas/penyidik melakukan pemeriksaan, maka objek yang diperiksa adalah sesuai dengan Pasal 265 UU No. 22 Tahun 2009 yang menjelaskan mengenai apa saja yang diperiksa saat pemeriksaan kendaraan bermotor. Selain diatur dalam UU NO. 22 Tahun 2009, Pasal 70 Permenhub No. 108 Tahun 2017 juga menjelaskan mengenai objek apa saja yang diperiksa saat memeriksa kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Pemeriksaan dapat dilakukan kapan saja yang artinya kapanpun petugas/penyidik menjadwalkannya, pemeriksaan diperbolehkan untuk dilaksanakan. Hal itu diatur pada Pasal 266 UU No. 22 Tahun 2009 yang menjelaskan mengenai kapan pemeriksaan kendaraan bermotor dapat dilakukan.

Sejak adanya kemudahan yang diberikan untuk pemenuhan izin operasional ini, mitra taksi *online* terbagi menjadi dua kubu yaitu para mitra yang taat persyaratan izin operasional dan para mitra yang tidak mau menaati persyaratan izin operasional. Para mitra yang tidak mau menaati persyaratan izin operasional tersebut membuat sebuah paguyuban yang bernama Front Driver Online (FDO), dan Aliansi Driver Online (ALIANDO). Paguyuban tersebut terbagi menjadi beberapa regional di seluruh Indonesia dan salah satunya terdapat di Jawa Timur. Mereka sering mengadakan aksi demo jika aturan yang berlaku tidak sesuai dengan keinginannya dan bahkan pihak penyedia aplikasi pernah didemo karena *suspend* yang tidak ada kejelasannya. Di hari saat demo berlangsung, anggota paguyuban ini sepakat untuk tidak *online* selama satu hari penuh baik untuk yang ikut aksi demo maupun tidak. Jika ada mitra yang *online* di hari yang bertepatan dengan aksi demo tersebut, anggota paguyuban ini tidak segan menyamar menjadi penumpang dengan cara memesan taksi *online* di daerah tertentu dan setelah diterima oleh mitra yang sedang *online*, para mitra yang menyamar tersebut menuliskan pesan untuk menghimbau mitra yang sedang *online* tersebut untuk tidak beroperasi selama satu hari penuh untuk menghormati para mitra yang sedang menyampaikan aspirasinya dengan demo tersebut. Hal tersebut dirasa sangat mengganggu para mitra yang tidak ikut paguyuban tersebut dan mungkin saja mitra yang sedang beroperasi tersebut sedang banyak kebutuhan

yang harus dipenuhi sehingga harus tetap beroperasi demi memenuhi kebutuhannya. Menyampaikan aspirasi dengan melakukan aksi demo memang sah saja demi kebaikan bersama, tetapi jika sampai tidak ada mitra yang beroperasi selama satu hari penuh akan membuat para konsumen tidak senang karena kebutuhan mobilitasnya tidak bisa terpenuhi.

Dari pernyataan yang tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa pemerintah mendukung adanya peraturan yang dibuat oleh Kemenhub. Pihak penyedia aplikasi bukan perusahaan angkutan umum karena tidak memiliki kendaraan sendiri sehingga melakukan kerjasama dengan koperasi agar kendaraan yang digunakan bisa beroperasi sesuai dengan persyaratan izin operasional. Kemudahan ini dibuat agar para mitra dapat memenuhi persyaratan perizinan yang telah tertulis dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017.

PENUTUP

Simpulan

Permenhub No. 108 Tahun 2017 dibuat untuk menjadi payung hukum mitra taksi *online* agar jelas perizinannya. Di dalam peraturan tersebut tertulis persyaratan perizinan untuk penyedia aplikasi dan apa saja yang harus dimiliki oleh mitra untuk beroperasi. Para mitra harus mendaftarkan kendaraannya untuk diuji KIR agar kendaraan yang dimiliki bisa dipastikan aman untuk beroperasi dan para mitra juga harus memiliki SIM A Umum karena mereka bekerja untuk mengangkut penumpang. Peraturan mengenai uji KIR, STNK atas nama badan hukum, dan SIM A Umum masih dirasa bukan jalan yang terbaik karena menimbulkan keberatan bagi para mitra yang ingin bekerja sebagai mata pencaharian utama dan bagi para mitra yang ingin menjadikan ini pekerjaan sampingan. Para mitra menginginkan adanya jaminan yang pasti jika telah memenuhi persyaratan izin tersebut, yaitu bisa mengambil penumpang di mana saja tanpa ada pembatasan karena dirasa para mitra jika sudah memenuhi persyaratan izin maka sudah menjadi sama dengan angkutan konvensional. Menteri Perhubungan membuat peraturan pengganti yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Peraturan ini dibuat sebagai pengganti Permenhub No. 108 Tahun 2017 atas keluhan dari mitra yang merasa keberatan dengan persyaratan yang tertulis di dalamnya. Dalam pengawasan pelaksanaan Permenhub No. 108 Tahun 2017, Dishub melakukan razia tidak berdasarkan data yang pasti. Data yang pasti meliputi nama mitra, jenis kendaraan, dan plat nomor kendaraan. Razia hanya dilakukan dengan mengira-ngira mana dan memeriksa secara subjektif. Dishub dan perusahaan penyedia aplikasi telah melakukan segala upaya dan memberikan fasilitas agar mitra bisa memenuhi persyaratan yang tertulis dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017, tetapi masih belum bisa diterima oleh para mitra karena tidak mau disamakan dengan angkutan konvensional. Koperasi di Surabaya dibentuk untuk menaungi para mitra yang ingin

mendaftarkan dirinya sebagai mitra taksi *online* dengan beberapa bentuk kerjasama.

Saran

Bagi Kementerian Perhubungan, persyaratan yang tertuang di Permenhub No. 108 Tahun 2017 sebaiknya diubah sehingga bisa menguntungkan kedua belah pihak antara angkutan konvensional dan taksi *online*. Peraturan yang sebaiknya diubah yaitu Pasal 27, dan Pasal 39 Permenhub No. 108 Tahun 2017. Peraturan-peraturan tersebut di atas dirasa memberatkan para mitra taksi *online* karena kendaraan yang dipakai milik pribadi dan tidak ada jaminan untuk mengambil penumpang di mana saja seperti angkutan konvensional dan justru bisa mengakibatkan perselisihan antara angkutan konvensional dan taksi *online*. Maka dari itu, harus ada perubahan aturan yang bisa menguntungkan para mitra taksi *online* dan angkutan konvensional agar terjadi persaingan yang sehat.

Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya, saat pemeriksaan mengenai kelayakan kendaraan yang digunakan oleh mitra taksi *online*, Dishub harus memiliki data yang pasti mengenai nama mitra, jenis kendaraan yang dipakai, warna kendaraan, dan plat nomor kendaraan. Jika Dishub tidak memiliki data yang pasti, pemeriksaan dianggap tidak benar dan hanya mengingrangi. Dalam pemeriksaan bisa saja dilakukan kerjasama dengan pihak kepolisian untuk melakukan pemeriksaan kelengkapan perizinan mengemudi. Jika Dishub bisa melakukan pemeriksaan ini, para mitra bisa saja tidak perlu melakukan KIR yang memakan biaya terlalu banyak sehingga perusahaan penyedia aplikasi bisa menginformasikan kepada para mitra untuk pemeriksaan kendaraan secara rutin dan dengan membayar biaya yang murah.

Bagi Perusahaan Penyedia Aplikasi, harus lebih menegaskan para mitra agar memenuhi persyaratan perizinan yang sudah ada dan memastikan bahwa mitra telah memenuhi persyaratan perizinan karena masih banyak sekali mitra yang belum memenuhinya. Perusahaan penyedia aplikasi bisa bekerjasama dengan Dishub untuk memberikan data pasti mengenai nama mitra, jenis kendaraan yang digunakan, dan plat nomor kendaraannya agar pemeriksaan kelengkapan persyaratan perizinan bisa dilakukan dengan data yang pasti dan tidak hanya mengingrangi. Selain itu, perusahaan penyedia aplikasi bisa juga membuat sebuah kebijakan pemeriksaan kendaraan secara rutin tanpa harus uji KIR dan dikenai biaya yang murah sehingga kendaraan yang digunakan untuk beroperasi bisa terjamin keamanannya.

Bagi mitra taksi *online*, para mitra harus memenuhi persyaratan perizinan yang telah tertulis sehingga bisa terjamin keselamatan dan kelayakan dari kendaraan serta pengemudi sendiri. Kendaraan yang digunakan harus terjamin keamanan dan kenyamanannya sehingga penumpang tidak ragu untuk menggunakan jasa para mitra. Setiap pendapat yang akan disampaikan haruslah dengan cara damai dan tidak merugikan para mitra lain yang sedang beroperasi karena bisa saja memang mitra

lain yang sedang beroperasi ini membutuhkan penghasilan lebih untuk memenuhi kebutuhannya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.
- Asrori, Hudi. 2010. *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*. Yogyakarta: Penerbit Kreasi Wacana.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1996. *Kamus Besar Bahasa Indonesia cetakan ketujuh edisi II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Fajar, Mukti ND dan Yulianto Achmad. 2015. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Herdiansyah, Haris. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta Selatan: Salemba Humanika.
- Khairandy, Ridwan dkk. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia Jilid 1*. Yogyakarta: Gama Media.
- Mertokusumo, Sudikno. 2003. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- Muhammad, Abdulkadir. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya.
- Ningrum, Lestari. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung: Penerbit PT. Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, H.M.N.. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.
- Soekardono, R. 1981. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: CV Rajawali.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317).
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1474).
- Peraturan Walikota Surabaya Nomor 44 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Surabaya Nomor 60 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Struktur Organisasi, Uraian Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

(Berita Daerah Kota Surabaya Tahun 2018 Nomor 44).

Jurnal

- Aminah, Siti. 2007. *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. Universitas Airlangga.
- Indarsa, Deny Purwa dan Anak Agung Gede Kartika. *Studi Penyebab Penurunan Demand Penumpang Angkutan Umum Mikrolet di Kota Surabaya (Studi Kasus Mikrolet Lyn-X)*. Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah. 2011.

Internet

- Farhan Abdul Majiid. 2017. *Taksi Konvensional vs Online: Fenomena Perubahan Sosial?*. https://www.kompasiana.com/famajiid/taksi-konvensional-vs-online-fenomena-perubahan-sosial_56f147a78f7a6182090c8281, diakses pada tanggal 11 April 2018 Pukul 18.09.
- PT. Karya Anak Bangsa. 2010. *Contact Us*. <https://www.go-jek.com/contact/>, diakses pada tanggal 17 Januari 2019 pukul 16.05.
- PT. Karya Anak Bangsa. 2010. *Daftar Mitra Angkutan Sewa Khusus untuk Driver GO-CAR di Luar Jakarta*. <https://driver.go-jek.com/s/article/Daftar-Mitra-Angkutan-Sewa-Khusus-ASK-untuk-Driver-GO-CAR-di-Luar-DKI-Jakarta-1536818838684>, diakses pada tanggal 20 Maret 2019 pukul 10.19.
- PT. Solusi Transportasi Indonesia. 2012. *GrabCar JAKARTA – Gold Driver Program*, <https://www.grab.com/id/blog/driver/car/grabcar-jakarta-gold-driver-program/>, diakses pada tanggal 6 Januari 2019 pukul 23.32.
- PT. Solusi Transportasi Indonesia. 2012. *GrabCar Surabaya – KEUR FAQ*. <https://www.grab.com/id/blog/driver/grabcar-surabaya-keur-faq/>, diakses pada tanggal 20 Maret 2019 pukul 09.45.



UNESA
Universitas Negeri Surabaya