

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Transportasi pada dasarnya memegang peranan yang sangat penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi. Hal tersebut dikarenakan pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara untuk bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan kata lain jika aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan angkutan akan meningkat pula.¹ Dengan adanya alat transportasi seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha. Selain itu dengan adanya alat transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, baik itu budaya suatu bangsa ataupun daerah.²

Pada dasarnya sejak dahulu kala alat transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat hingga sekarang, hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah menggunakan tenaga manusia, tenaga hewan dan sumber tenaga dari alam. Dalam perkembangannya, di abad ke-20 ini pertumbuhan alat transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir.³ Saat ini sebagian besar alat transportasi telah menggunakan tenaga mesin, walaupun masih ada yang menggunakan tenaga manusia atau tenaga hewan pastilah di daerah terpencil, hal tersebut dikarenakan akses jalan yang masih belum memadai atau karena sulitnya untuk mendapatkan bahan bakar mesin.

¹ Ahmad Ramadhan Siregar, *Globalisasi & Persaingan Usaha*, cetakan I, Humaniora, Bandung, 2011, h. 2-3

² *Ibid.*, h. 6

³ H.A. Abas Salim, *Manajemen Transportasi*, Cet. Ke-12, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2016, h. 5-6

Hampir seluruh kehidupan manusia tidak terlepas dari keperluannya akan jasa transportasi yang terus meningkat sejalan dengan majunya kebudayaan dan kesejahteraan hidup manusia. Yang mana pada masyarakat yang maju ditandai oleh tingkat mobilitasnya yang tinggi.⁴ Sehingga kebutuhan akan penyediaan sarana dan prasarana transportasi di perkotaan cukup besar. Kebutuhan akan penyediaan sarana transportasi sebenarnya juga merupakan salah satu dampak dari meningkatnya pertumbuhan penduduk yang begitu cepat di sebagian besar kota di Indonesia. Pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk kota yang berpengaruh terhadap perluasan kawasan terbangun kota, membuat jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja makin bertambah jauh, akibatnya kebutuhan akan angkutanpun semakin bertambah. Begitu juga dengan pertumbuhan kawasan pemukiman, kawasan industri, kawasan pendidikan dan lain-lain tentu saja juga berpengaruh terhadap tingkat kebutuhan jasa angkutan yang memadai, sehingga dapat memudahkan dan membantu memperlancar pergerakan masyarakat di wilayah kota dari tempat asal ke tempat tujuan tanpa adanya hambatan. Maka untuk menunjang aktivitas ekonomi dan sosial dibutuhkan sarana transportasi yang sesuai dengan kebutuhan, misalnya memiliki *level of service* yang tinggi, dilihat dari kecepatan (*travel time*) yang rendah, kenyamanan, keselamatan dan lain-lain.

Angkutan umum di jalanan dewasa ini sebagaimana diketahui dilayani oleh bus kota, baik besar, kecil ataupun sedang, mikrolet dan ojek. Dalam pengoperasiannya angkutan umum berpatokan pada trayek dan waktu pelayanan, yang mana sistem ini lebih dikenal sebagai moda transit. Hal ini berlainan dengan angkutan taksi yang dalam operasinya tidak berpatokan pada kedua hal tersebut di atas, sehingga taksi dikenal sebagai moda paratransit. Angkutan taksi yang merupakan salah satu angkutan umum alternatif memberikan pelayanan tidak sama dengan angkutan umum lainnya. Transportasi taksi memberikan pelayanan yang lebih memanjakan penumpangnya, oleh karena itu onkos yang dikenakan pada penggunanya lebih mahal daripada angkutan umum biasa. Sehingga sampai saat ini

⁴ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, h. ix.

transportasi taksi belum dapat sepenuhnya diterima oleh masyarakat umum sebagai salah satu angkutan umum utama. Walaupun taksi sebagai angkutan umum sebenarnya lebih cepat sampai di tempat tujuan dan dapat berperan sebagai kendaraan pribadi (*dor to dor service*) daripada angkutan umum lainnya.

Di sisi lain bagi sebagian masyarakat yang memiliki aktivitas yang cukup tinggi karakteristik pelayanan yang bersifat dari pintu ke pintu itulah yang banyak diminati. Walaupun untuk mendapatkan pelayanan transportasi taksi, para penggunanya harus mengeluarkan biaya yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan menggunakan angkutan kota (angkot). Karena pada dasarnya yang sangat diperhatikan dan diperlukan oleh sekelompok masyarakat yang mobilitasnya tinggi adalah faktor waktu dan tingkat layanan. Namun demikian tidak semua transportasi taksi dapat memberikan layanan sesuai harapan yang diinginkan oleh konsumen penggunanya. Terkadang diantara beberapa sopir taksi ada yang nakal, misalnya sistem pembayaran yang tidak sesuai dengan argometer yang sebenarnya, atau sopir yang kurang memperhatikan segi keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang. Sehingga masyarakat pengguna transportasi taksi selalu memilih perusahaan taksi tertentu yang dinilai dapat memberikan pelayanan sesuai dengan yang diinginkan.⁵

Perusahaan jasa transportasi taksi di setiap kota biasanya tidak hanya satu perusahaan saja, melainkan ada beberapa perusahaan taksi sehingga persaingan diantara sopir taksi sering terjadi. Padahal untuk satu perusahaan saja bisa mempunyai puluhan sampai ratusan armada taksi, belum lagi biaya operasional, kenaikan harga spare part, target mengejar setoran dan biaya kebutuhan hidup yang semakin meningkat membuat banyak pengemudi taksi menjadi stress dan tertekan. Di sisi lain para pemilik usaha transportasi taksi tidak mau tahu dengan apa yang dialami para sopir taksinya, yang diinginkannya hanyalah mendapatkan laba yang maksimal. Dengan laba yang maksimal pelaku usaha berharap usahanya dapat lebih berkembang dan dapat memperkuat kondisi perekonomian perusahaan secara keseluruhan.

⁵ *Ibid.*

Kondisi stress dan merasa tertekan yang dialami para sopir taksi karena persaingan untuk memenuhi target setoran tersebut jika terus dibiarkan tanpa ada solusi, secara sadar atau tidak sadar akan mempengaruhi mentalitas para sopir. Sehingga dalam kehidupan sehari-hari kondisi tersebut sering menjelma bentuk menjadi tindakan anarkis seperti yang terlihat akhir-akhir ini. Tindakan kekerasan sebagai dampak ketatnya persaingan hidup merupakan realitas kehidupan sosial masyarakat sekarang ini. Seperti yang terjadi di awal tahun 2015 lalu, kita dihebohkan dengan hadirnya ojek online, dimana pemesanannya dapat dilakukan melalui aplikasi yang tersedia di *App Playstore*, ataupun *ios*. Kesuksesan ojek online dalam menarik simpati masyarakat selanjutnya disusul dengan keberadaan taksi online. Pada awalnya kehadiran ojek online dan taksi online ini mendapat tanggapan yang biasa saja dari masyarakat. Namun seiring berjalannya waktu serta dengan hadirnya berbagai promo unik dari pihak ojek online dan taksi online, kini ojek online dan taksi online pun mulai mendapatkan hati di masyarakat dan menjadi salah satu transportasi alternatif yang cukup populer bagi masyarakat ibu kota.

Keberadaan transportasi taksi berbasis online sebenarnya adalah sebagai dampak globalisasi dan perubahan teknologi terhadap situasi pasar saat ini yang telah mendorong ke arah keadaan yang berbeda jauh sekali dibandingkan situasi pasar sebelumnya. Perubahan-perubahan tersebut tampak pada berbagai fenomena yang terjadi pada saat ini, antara lain yaitu⁶ :

- a. Kekuasaan saat ini sudah beralih ke tangan konsumen
- b. Skala produksi yang besar tidak lagi merupakan keharusan
- c. Batasan-batasan negara dan wilayah tidak lagi menjadi kendala
- d. Teknologi dengan cepat dapat dikuasai dan ditiru
- e. Setiap saat akan muncul pesaing-pesaing dengan biaya yang lebih murah
- f. Meningkatnya kepekaan konsumen terhadap harga dan nilai.

Namun demikian diantara isu yang paling mengemuka dalam era globalisasi saat ini adalah penerapan sistem pasar bebas yang saat ini sedang melaju

⁶*Ibid.*

kencang melanda dunia dengan berbagai konsekuensinya. Keluar masuknya barang dan jasa melintasi batas negara dari sisi konsumen sebenarnya sangatlah menguntungkan, karena dengan adanya pasar bebas konsumen mempunyai kebebasan untuk memilih barang dan jasa yang ditawarkan. Di sisi lain dampak baik dari era globalisasi adalah pertumbuhan pasar dan jumlah perusahaan yang banyak dari waktu ke waktu bahkan jangkauannya melampaui batas-batas negara. Itulah sebabnya hampir bisa dipastikan bahwa kebijakan ekonomi yang diberlakukan di sebuah negarapun akan mengikuti tren ini, yang selanjutnya juga menjadi kebijakan dalam dimensi internasional.⁷

Dunia saat ini telah diilustrasikan sebagai *global village* dengan sebuah metafora yang sangat dinamis dan dramatis. Manusia kini telah hidup dalam sebuah peradaban yang perubahannya sangat cepat dan kompetitif. Sedemikian cepatnya sehingga perubahan itu tanpa diketahui arah dan tujuan yang pasti serta “nyaris tak terdengar.” Manusia telah menghadapi masalah psikologis dan sosiologis serta berbagai pergeseran dalam kehidupannya yang diantaranya pergeseran personalitas dan kultural. Perubahan itu berlangsung terus, dan sangat cepat sejalan dengan perkembangan peradaban manusia.⁸ Sehingga dapat mempengaruhi perilaku manusia yang seringkali tidak mampu mengantisipasi keseimbangan hidup yang memadai. Salah satu pengaruh bagi kultur kehidupan manusia adalah lahirnya keterkejutan (*shock kultural*). Sehingga bagi budaya tradisional dan konvensional, globalisasi dianggap sebagai ancaman serius terhadap *world view* manusia, sekaligus diyakini dapat menghancurkan orientasi-orientasi nilai.⁹

Menurut Robertson, bahwa dengan kemajuan dan perkembangan pengetahuan dan teknologi mengakibatkan terjadinya penyempitan dunia secara insentif dan peningkatan kesadaran akan dunia. Dalam pergerakannya dapat menyentuh seluruh aspek penting kehidupan manusia, sehingga tidak dipungkiri dapat menciptakan berbagai tantangan dan permasalahan baru bagi bangsa-bangsa di dunia. Hal tersebut disebabkan dalam globalisasi

⁷Ahmad Ramadhan Siregar, *Op Cit.*, h. V

⁸*Ibid.*, h. 2

⁹*Ibid.*

selain terjadi pergerakan barang dan jasa antar negara di seluruh dunia secara bebas dan terbuka juga menyangkut teknologi, pola konsumsi, pendidikan, nilai budaya dan lain-lain. Dalam istilah globalisasi juga mengandung suatu pengertian universalitas dan homogenisasi budaya yang cenderung berorientasi pada kapitalisme konsumtif.

Salah satu arus kepentingan yang muncul dari globalisasi adalah gerak laju perekonomian. Harus diakui bahwa perekonomian global saat ini telah menciptakan kesatuan langkah dan aturan yang mengikat terhadap pelaku usaha dan negara sebagai regulator. Ikatan bersama itu telah membentuk sistem ekonomi baru yang lebih mengedepankan persaingan dengan area dan cakupan wilayah yang lebih luas. Dalam kondisi ketika persaingan sudah tidak dapat lagi dihindari, para pelaku usaha harus siap untuk menghadapi. Globalisasi telah mendorong setiap pelaku usaha untuk kreatif dan mengembangkan daya inovasinya dalam rangka menciptakan keunggulan kompetitif dan komparatif.¹⁰ Seperti halnya yang terjadi pada dunia usaha transportasi taksi saat ini. Hubungan antara para sopir taksi dan perusahaan yang merupakan hubungan saling membutuhkan, sehingga sudah seharusnya jika terdapat rasa saling pengertian. Untuk kemajuan bersama sopir taksi dan perusahaan harus bisa saling bahu-membahu membuat terobosan untuk menarik minat konsumen, misalnya dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki antara lain seperti : peningkatan mutu, sistem pemasaran yang baik dan terarah serta perbaikan-perbaikan sistem manajemen, yang kesemuanya itu penting demi kelangsungan dan perkembangan hidup suatu usaha.

Mau tidak mau, siap tidak siap, perekonomian global telah menjelang di depan mata, didukung kemajuan teknologi yang demikian pesat, semakin mendorong seleksi alamiah yang mengarah pada yang terkuat yang bertahan. Keberhasilan akan dicapai oleh pelaku bisnis dan perusahaan yang paling mampu menyesuaikan diri dengan persyaratan lingkungan saat ini, yaitu siapa saja yang sanggup memberikan apa yang siap dibeli atau diinginkan masyarakat. Jenis-jenis dan peluang bisnis baru yang semula tidak dikenal sekarang ini mulai menggejala di mana-mana, salah satunya adalah

¹⁰*Ibid.*

menjalankan usaha melalui internet. Keadaan ini tentu saja memaksa pelaku bisnis termasuk pelaku usaha transportasi taksi untuk lebih kreatif dan proaktif dalam menyikapi suasana persaingan yang semakin ketat.¹¹ *Internet* yang merupakan kepanjangan dari *Interconnection Networking* atau juga yang telah menjadi *International Networking* dapat menghubungkan komputer di seluruh dunia tanpa dibatasi oleh jumlah unit, sehingga menjadi satu jaringan yang bisa saling mengakses. Dengan *internet* satu komputer dapat berkomunikasi secara langsung dengan komputer lain di berbagai belahan dunia.

Sejalan dengan kemajuan bidang ilmu dan teknologi yaitu dengan adanya inovasi-inovasi baru telah melahirkan berbagai tantangan sekaligus kesempatan dalam dunia usaha. Sehingga dengan perkembangan kemajuan tersebut, sektor swasta ikut tumbuh berkembang semakin rumit dan kompleks, persaingan menjadi semakin sengit, bermacam-macam strategi baru dipergunakan agar dapat bersaing dengan lawan bisnisnya. Kehadiran internet telah membuka cakrawala baru dalam kehidupan manusia, sebuah ruang informasi dan komunikasi yang menjanjikan dapat menembus batas-batas antar negara dan mempercepat penyebaran dan pertukaran ilmu dan gagasan di kalangan ilmuwan dan cendikiawan di seluruh dunia.¹² Sedemikian pesatnya pengguna internet sehingga *internet* menjadi salah satu media yang efektif bagi perusahaan maupun perseorangan untuk memperkenalkan dan menjual barang ataupun jasa kepada konsumen dari seluruh dunia.

Demikian juga halnya yang terjadi pada usaha transportasi taksi saat ini, Untuk menarik minat konsumen dalam pemasaran moda transportasi diasiasi dengan menggunakan teknologi internet yang lebih dikenal dengan istilah taksi online. Dahulu pengguna jasa transportasi taksi dapat memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai sesuai jarak tempuh (dalam hal ini berdasarkan argometer) adalah suatu hal yang luar biasa. Untuk sekarang ini kenyamanan bagi pengguna transportasi taksi lebih dimanjakan lagi, cukup dengan menggunakan *smartphone* yang memiliki

¹¹ M. Fuad, et all, *Pengantar Bisnis*, Cetakan VI, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2009, h. xi

¹² Agus Raharjo, *Cyber Crime*, Cetakan I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, h. 4

fitur teknologi aplikasi, konsumen dapat memesan taksi sesuai keinginan dengan tarif yang dapat diketahui sebelum perjalanan dilakukan.

Transportasi taksi berbasis online pada dasarnya adalah teknologi aplikasi yang merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah diantara pembeli dan penjual jasa transportasi. Sehingga dengan keberadaannya semakin memudahkan konsumen untuk memenuhi kebutuhannya akan jasa transportasi taksi.

Adapun beberapa kelebihan yang dimiliki pada taksi online, antara lain yaitu:

- (a) Tarif yang harus dibayar penggunanya jelas, sehingga pengguna tidak khawatir jika sopir taksi mempermainkan argo, atau mungkin sopir taksi nantinya berpura-pura tidak tahu arah yang dituju sehingga mengakibatkan ongkos taksi yang harus dibayar oleh pengguna taksi jadi membengkak.
- (b) Para pengguna taksi online tidak harus sibuk menunggu taksi di pinggir jalan, karena pengemudi taksi online dengan senang hati akan menjemput calon penumpangnya di tempat penjemputan yang diminta oleh konsumen.

Dengan beberapa kelebihan di atas tidaklah mengherankan jika dalam perkembangannya permintaan pelanggan akan taksi berbasis online semakin meningkat pesat sehingga memaksa penyedia jasa transportasi taksi online untuk membuka lapangan kerja sebanyak-banyaknya. Hal tersebut tentu saja menjadi sebuah langkah positif bagi bangsa ini untuk mengurangi jumlah pengangguran dan kemiskinan. Namun demikian langkah positif tersebut tidak seiring dengan dampak yang dialami oleh para pelaku usaha transportasi konvensional. Banyak diantara sopir taksi konvensional, meski tidak semua semisal Blue Bird dan Express berdemo menuntut agar taksi yang berbasis aplikasi ditutup. Menurut para sopir taksi konvensional, pendapatannya menjadi berkurang seiring dengan meningkatnya popularitas taksi online. Hingga kemarahan para sopir taksi konvensional berujung dengan diadakannya demo yang diwarnai dengan aksi kerusuhan yang mengakibatkan sebagian warga ketakutan untuk beraktifitas.

Perbandingan antara sopir taksi konvensional dan sopir taksi online sehingga mengakibatkan gesekan diantaranya adalah : Pertama, taksi konvensional terdaftar secara resmi di Dinas Perhubungan, sehingga berhak mendapat plat kuning sebagai tanda angkutan umum, sedangkan taksi berbasis aplikasi menggunakan kendaraan biasa (kendaraan pribadi) yang bukan diperuntukan sebagai angkutan umum. Sehingga dengan menyandang status resmi sebagai angkutan umum taksi konvensional berkewajiban membayar pajak, berbeda dengan pengguna plat hitam yaitu plat kendaraan biasa yang digunakan oleh taksi berbasis aplikasi. Kedua, yang paling krusial adalah adanya perbedaan tarif yang lumayan mencolok. Jika dibandingkan, tarif yang dikenakan pada taksi berbasis aplikasi jauh lebih murah daripada tarif taksi konvensional.

Menurut para demonstran sejak taksi berbasis aplikasi online beroperasi telah mengakibatkan berkurangnya penghasilan harian mereka. Sedangkan beberapa perwakilan mengemukakan alasan yang lebih “formal” yaitu karena taksi online beroperasi tanpa izin sesuai peraturan yang berlaku. Salah seorang aktifis Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD) di televisi mengatakan : ”kami bukannya anti dengan kemajuan teknologi dan takut kalah bersaing, tapi tolong urus dulu perizinan resminya. Penyelenggaraan transportasi online tidak sejalan dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, yaitu tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisili usaha, tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak, tidak memiliki armada minimal 5 unit, tidak memiliki pull untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi.” Tuntutan ini terasa wajar, mengingat substansi yang dituntut adalah soal ketidakberdayaan para sopir taksi konvensional terhadap iklim kerja yang tidak adil. Pada satu sisi pelaku usaha taksi konvensional dituntut untuk tunduk pada ketatnya aturan transportasi umum, sementara para pengemudi yang berbasis online tidak dituntut untuk tunduk pada aturan tersebut.

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut

permasalahan keberadaan alat transportasi taksi online dalam bentuk penulisan skripsi dengan judul **“Eksistensi Taksi Online Dalam Usaha Transportasi Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”**

I.2. Rumusan Masalah :

- a. Bagaimana perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?
- b. Bagaimana penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?

I.3. Ruang Lingkup Penulisan

Dalam penelitian ini sesuai dengan rumusan masalah yang ada dan agar pembahasan tidak menyimpang dari pokok permasalahan, dan untuk mendapatkan gambaran tentang apa yang akan diuraikan dalam penulisan skripsi ini, perlu kiranya penulis membuat ruang lingkup permasalahannya sehingga dapat diketahui dengan jelas materi-materi yang terkait erat dengan permasalahan di atas. Pembahasan terhadap materi yang akan diangkat dalam skripsi ini berkisar pada :

- a. Pertama, menyangkut mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- b. Kedua, menyangkut mengenai penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

I.4. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Suatu penelitian yang dilakukan tentu harus mempunyai tujuan dan manfaat yang ingin diperoleh dari hasil penelitian. Dalam merumuskan tujuan penelitian, penulis berpegang pada permasalahan yang telah dirumuskan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui dan mengkaji mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- 2) Untuk mengetahui dan mengkaji mengenai penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Thn 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

b. Manfaat Penelitian

Tiap penelitian harus mempunyai kegunaan bagi pemecahan mengenai masalah yang diteliti. Untuk itu suatu penelitian setidaknya mampu memberikan manfaat praktis pada kehidupan masyarakat. Adapun manfaat dari penelitian ini dapat ditinjau dari dua segi yang saling berkaitan yakni dari segi akademis dan segi praktis. Dengan penelitian ini penulis sangat berharap akan dapat memberikan manfaat antara lain:

1) Manfaat Akademis

- a) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat dalam perkuliahan dan membandingkannya dengan praktek di lapangan.
- b) Sebagai wahana untuk mengembangkan wacana dan pemikiran bagi peneliti.
- c) Untuk mengetahui secara mendalam mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta mengetahui secara mendalam mengenai penyelesaian sengketa usaha antara

pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

- d) Menambah literatur atau bahan-bahan informasi ilmiah yang dapat digunakan untuk melakukan kajian dan penelitian selanjutnya.

2) Manfaat Praktis

- a) Memberikan sumbangan pemikiran di bidang hukum pada umumnya dan pada khususnya mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- b) Untuk memberikan masukan dan informasi bagi masyarakat luas tentang transportasi online khususnya mengenai taksi online
- c) Hasil penelitian ini sebagai bahan ilmu pengetahuan dan wawasan bagi penulis khususnya bidang hukum bisnis.

I.5. Kerangka Teori Dan Konseptual

a. Kerangka Teoritis

Untuk mengkaji permasalahan hukum secara mendetail diperlukan beberapa teori yang merupakan rangkaian asumsi, konsep, definisi, untuk mengembangkan, menekankan serta menerangkan suatu gejala sosial secara sistematis. Suatu teori adalah hubungan antara dua fakta atau lebih, atau pengaturan fakta menurut cara-cara tertentu. Fakta tersebut merupakan sesuatu yang dapat diamati dan pada umumnya dapat diuji secara empiris. Oleh sebab itu dalam bentuknya yang paling sederhana suatu teori merupakan hubungan antara dua variable atau lebih yang telah diuji kebenarannya. Untuk itu dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan **Teori Perlindungan Hukum** untuk

mengkaji mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta untuk mengkaji mengenai penyelesaian sengketa usaha transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Teori Perlindungan Hukum

Menurut Maria Theresia Geme :

“Perlindungan hukum adalah berkaitan dengan tindakan Negara untuk melakukan sesuatu dengan (memberlakukan hukum negara secara eksklusif) dengan tujuan untuk memberikan jaminan kepastian hak-hak seseorang atau kelompok orang”¹³

Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya.¹⁴

Teori perlindungan hukum adalah merupakan hak mutlak bagi setiap warga negara dan merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh pemerintah, apalagi mengingat Negara Indonesia dikenal sebagai negara hukum. Teori perlindungan hukum merupakan salah satu teori yang sangat penting untuk dikaji, karena fokus dari kajian teori ini terdapat pada perlindungan hukum yang diberikan kepada masyarakat tanpa terkecuali baik itu perorangan ataupun golongan masyarakat yang berbentuk badan hukum sekalipun seperti halnya perusahaan taksi konvensional ataupun perusahaan taksi online. yang meskipun ada anggapan bahwa perusahaan taksi adalah golongan masyarakat yang berada pada posisi yang kuat, baik secara ekonomis maupun kuat dari aspek yuridis.

¹³ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Cetakan I, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, h. 262

¹⁴ *Ibid.*, h..263

Dalam membahas mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online, pada hakikatnya perlindungan hukum diberikan kepada siapa saja tanpa terkecuali untuk memberikan jaminan kepastian hukum baik itu terhadap perorangan maupun badan hukum.

Perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online jika ditelusuri sebenarnya adalah juga melindungi kepentingan masyarakat umum, mengingat dengan adanya perlindungan hukum akan tercipta kepastian hukum. Oleh karena itu dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan merasakan negara hadir dalam setiap perselisihan yang terjadi di masyarakat.

Selanjutnya dalam membahas mengenai penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dalam hal ini pihak taksi konvensional berargumen bahwa pihaknya telah terdaftar secara resmi pada Dinas Perhubungan, sehingga berhak mendapat plat kuning sebagai tanda angkutan umum, sedangkan taksi berbasis aplikasi menggunakan kendaraan biasa (kendaraan pribadi) yang bukan diperuntukan sebagai angkutan umum. Kedua, dengan menyandang status resmi sebagai angkutan umum, taksi konvensional berkewajiban membayar pajak yang berbeda dengan pengguna plat hitam yaitu plat kendaraan biasa (kendaraan pribadi) yang digunakan oleh transportasi taksi berbasis aplikasi. Ketiga, adalah perbedaan tarif taksi konvensional jika dibandingkan dengan tarif taksi berbasis aplikasi berbeda jauh. Taksi online jauh lebih murah dibandingkan tarif pada taksi konvensional, hal tersebut dikarenakan pada taksi online tidak dikenakan kewajiban izin usaha dan membayar pajak seperti halnya pada taksi konvensional. Dalam hal ini kehadiran pemerintah sangat dibutuhkan sebagai pihak penengah dan pengambil kebijakan dengan membuat aturan yang adil dalam perselisihan tersebut.

b. Kerangka Konseptual

Sesuai dengan judul dalam penelitian ini, yaitu tentang “**Eksistensi Taksi Online Dalam Usaha Transportasi Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,**” maka penulis akan memberikan istilah-istilah tentang pem-bahasan yang terkait sebagai berikut:

- 1) **Eksistensi** berasal dari kata bahasa latin *existere* yang artinya muncul, ada, timbul, memiliki keberadaan. Sedangkan bila merujuk pada Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi eksistensi adalah keberadaan.
- 2) **Taksi** adalah angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.¹⁵
- 3) **Online** adalah istilah saat kita sedang terhubung dengan internet atau dunia maya, baik itu terhubung dengan akun media sosial kita, email dan berbagai jenis akun lainnya yang kita pakai atau gunakan lewat internet.
- 4) **Transportasi** adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Atau dengan kata lain Transportasi adalah sarana yang digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.
- 5) **Angkutan** adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹⁶

I.6. Metode Penelitian

Suatu metode ilmiah dapat dipercaya apabila disusun dengan

¹⁵ Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Pasal 1 butir 15.

¹⁶ Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 3.

mempergunakan suatu metode yang tepat. Metode merupakan cara kerja atau tata kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Metode adalah pedoman-pedoman, cara seorang ilmuwan mempelajari dan memahami lingkungan-lingkungan yang dihadapi. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut :

a. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian yuridis normatif atau kepustakaan yang menekankan terhadap literatur hukum perdata dan perundang-undangan yang berlaku. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder.

b. Pendekatan Masalah

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya.

1) Pendekatan perundang-undangan :

Pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani antara lain :

- a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- b) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
- c) Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang selanjutnya direvisi menjadi Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017

2) Pendekatan Konseptual

Pada penelitian ini penulis menemukan beberapa definisi-definisi berdasarkan undang-undang dan pendapat para ahli yang berkaitan dengan judul skripsi ini.

c. Sumber data

Mengenai sumber data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder. Menurut kekuatan mengikatnya, data sekunder terdiri dari sumber bahan hukum, yaitu:

1) Sumber Bahan Hukum Primer

Sumber bahan hukum primer yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti :

- a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- b) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
- c) Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang selanjutnya direvisi menjadi Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017

2) Sumber Bahan Hukum Sekunder

Sumber bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam penulisan ini adalah bahan-bahan hukum yang dapat memberikan kejelasan terhadap bahan hukum primer, yaitu berupa : hasil-hasil penelitian, makalah-makalah, artikel-artikel ataupun literatur-literatur yang memuat teori dan pandangan dari para ahli yang relevan dengan permasalahan dalam penelitian ini.

3) Sumber Bahan Hukum Tersier

Sumber hukum tersier yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah bahan-bahan penunjang yang menjelaskan dan memberikan informasi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa kamus-kamus hukum, buku petunjuk, buku pegangan, media internet, ensiklopedia serta buku mengenai istilah-istilah yang sering digunakan dan berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta penyelesaian sengketa usaha antara pelaku

usaha transportasi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

d. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif kualitatif, yaitu apa yang digunakan oleh sasaran penelitian yang bersangkutan adalah data-data secara tertulis ataupun lisan, dan perilaku nyata. Dengan menggabungkan metode deskriptif dan kualitatif, maka data-data yang berhubungan dengan objek permasalahan dalam penelitian ini selanjutnya digunakan untuk memberikan gambaran dan memaparkan kondisi atau kenyataan yang sesungguhnya dikaitkan dengan Undang-Undang dan peraturan-peraturan yang berkenaan dengan pokok permasalahan.

I.7. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran secara garis besar masalah-masalah dalam penulisan skripsi ini, dan untuk memudahkan pembahasan supaya dapat dipahami permasalahannya dengan jelas, maka sistematika penulisan ini disusun dalam bab dan sub-sub bab sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam Bab I ini terdiri dari uraian mengenai latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup penulisan, tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan kerangka konseptual, metode penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN UMUM TENTANG TRANSPORTASI TAKSI BERBASIS ONLINE

Dalam bab ini penulis menguraikan mengenai tinjauan umum tentang alat transportasi, fungsi, tujuan dan asas-asas pada usaha pengangkutan, tinjauan umum tentang transportasi taksi, tinjauan

umum tentang transportasi taksi berbasis aplikasi online, serta aspek hukum terhadap pelaku usaha transportasi taksi online

BAB III : OBYEK PENELITIAN TENTANG KASUS-KASUS TRANSPORTASI TAKSI ONLINE

Bab ini menguraikan mengenai analisa permasalahan transportasi online dan analisa terhadap kasus-kasus perseteruan antara pelaku usaha transportasi konvensional dan pelaku usaha transportasi taksi online

BAB IV : ANALISIS TERHADAP EKSISTENSI TAKSI ONLINE DALAM USAHA TRANSPORTASI DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pada bab ini adalah sebagai inti yang akan ditulis pada skripsi ini, yaitu menjawab permasalahan mengenai perlindungan hukum terhadap para pelaku usaha transportasi taksi online ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta mengenai penyelesaian sengketa usaha antara pelaku usaha transportasi taksi konvensional dan transportasi taksi online menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

BAB V : PENUTUP

Dalam bagian akhir ini, penulis berusaha untuk menyimpulkan pembahasan dari permasalahan yang penulis angkat pada skripsi ini. Kemudian penulis juga akan mencoba memberikan saran-saran yang kiranya dapat dijadikan masukan bagi berbagai pihak yang berkepentingan.