

KEBIJAKAN PEMERINTAH DALAM MENGATUR TRANSPORTASI UMUM BERBASIS TEKNOLOGI DI ERA INDUSTRIALISASI

Nida Zahra Hana¹, Supanto², Mulyanto³

Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Surakarta^{1,2,3}

Email: nida.zahra140@student.uns.ac.id¹, Supanto.8787@gmail.com²,
Seemoel@yahoo.com³

Abstrak

Penelitian ini menganalisis tentang pentingnya peran pemerintah dalam mengatur transportasi umum berbasis teknologi di Era industrial, yang mana pemerintah disini memegang peran penting sebagai pihak yang dapat mengatur, merekayasa sekaligus melindungi setiap pihak. Transportasi umum merupakan salah satu fasilitas masyarakat yang wajib diadakan oleh pemerintah, karena transportasi umum adalah salah satu factor vital dalam lalu lintas, yang mana dengan adanya transportasi umum selain untuk member fasilitas kepada masyarakat di Indonesia, juga dapat mengurangi kemacetan yang selama ini menjadi problematika masyarakat Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah dituntut untuk mengatur perihal lalu lintas dan angkutan jalan pada umumnya dan Transportasi Umum pada khususnya dalam suatu system transportasi nasional secara terpadu yang mampu menyediakan transportasi umum yang sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan masyarakat agar tercipta lalu lintas dan pelayanan angkutan umum yang tertib, nyaman, aman dan berbiaya murah. Memasuki era digital, moda transportasi umum juga mengalami perkembangan dan pemerintah sebagai pembuat kebijakan dituntut untuk dapat mengikuti permintaan dan kebutuhan masyarakat. Undang-Undang No. 22 tahun 2009 merupakan norma yang mengatur tentang seputar lalu lintas dan angkutan jalan yang kemudian aturan pelaksanaan tentang Transportasi umum diatur dalam Permenhub. No. 108 tahun 2017. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normative dengan analisis teori hukum responsive guna mengetahui apakah peran pemerintah dalam hal penyediaan transportasi umum berbasis teknologi di era industrial ini sudah dapat menyeimbangi dinamika masyarakat dan sesuai dengan yang diamanahkan oleh pancasila dan undang-undang? sehingga dapat diketahui sejauh mana kontribusi produk kebijakan pemerintah agar setiap pihak yang bersangkutan, seperti pihak perusahaan penyedia jasa, pihak dirver, dan konsumen dapat merasakan kenyamanan, keselamatan, perlindungan dan keadilan, agar produk kebijakan pemerintah dapat sesuai dengan nilai yang terkandung dalam sila keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia sebagai wujud pengamalan nilai-nilai pancasila.

Kata Kunci: Kebijakan Pemerintah, Transportasi Umum Berbasis Teknologi, Era Industrial, Pancasila

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia telah mengalami transformasi yang cukup signifikan selama beberapa tahun terakhir ini, hal tersebut dipengaruhi oleh munculnya era digital, hal tersebut juga mempengaruhi moda transportasi umum di Indonesia, yang merupakan salah satu hal vital bagi dinamika masyarakat Indonesia terutama dalam Angkutan Jalan. Perubahan yang terjadi dari transportasi dengan model konvensional berubah kepada transportasi moda transportasi berbasis teknologi, yang menggunakan aplikasi sebagai salah satu sarana pemesanannya merupakan suatu bentuk perubahan

social masyarakat yang sangat membutuhkan kemudahan dalam penggunaan transportasi umum, hal tersebut juga sangat berpengaruh terhadap pengurangan volume kendaraan di jalan.

Soekanto menyatakan dalam bukunya bahwa suatu perubahan yang terjadi pada masyarakat merupakan gejala yang normal. Pengaruhnya bisa menjalar dengan cepat ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern. (Soekanto, Peranan Sosiologi Suatu Pengantar 2009, 259)

Faktor yang merupakan penunjang suatu perubahan social salah satunya adalah kemajuan teknologi dan dinamika masyarakat yang terus berkembang.. Hal tersebut juga dipengaruhi karena sekarang ini kita sedang menghadapi era digital. Yang artinya dalam hal transportasi umum, munculnya kendaraan umum berbasis teknologi karena tuntutan masyarakat yang menginginkan kemudahan.

Di era industrial ini pemerintah memegang peran penting dalam mengatur dan merekayasa agar pihak perusahaan penyedia jasa, driver dan konsumen dapat selaras dan berjalan dinamis, sehingga perlu kiranya pada penelitian kali ini menganalisis tentang bagaimana peran pemerintah dalam mengatur Moda transpostasi umum berbasis teknologi di Indonesia daalam sebuah regulasi yang bernilai keadilan.

Memasuki era digital, moda transportasi umum juga mengalami perkembangan dan pemerintah sebagai pembuat kebijakan dituntut untuk dapat mengikuti permintaan dan kebutuhan masyarakat. Dalam hal Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam UU No. 22/2009 yang selanjutnya dalam hal aturan pelaksanaannya diatur dalam Permenhub. No. 108 /2017.

Peraturan Menteri adalah produk eksekutif, kehadirannya adalah sebagai sarana peraturan dan petunjuk yang membantu pemerintah dalam menjalankan fungsinya sebagai eksekutif. Menurut Maria Farida, jika disesuaikan dengan fungsi dan tugas seorang Menteri yang diatur dalam Pasal 17 UUD 1945, kemudian fungsi dari Praturan Menteri adalah (Indrati 2007, 225-228) :

- a. Penyelenggaraan pengaturan yang dilakukan secara umum dalam rangka penyelenggaraan kekuasaan pemerintahan di bidangnya. Dalam hal Fungsi ini dimiliki oleh setiap Menteri sesuai dengan bidang dan juga tugasnya masing-masing yang mengandung kekhususan daripada lingkup bidang Menteri tersebut.
- b. Dalam hal penyelenggaraan lebih lanjut diatur dalam peraturan presiden. Fungsi ini merupakan pendelegasian berdasarkan Pasal 17 UUD 1945 yang menentukan bahwa: 1. Presiden dibantu oleh menteri-menteri Negara, 2. Menteri-menteri itu diangkat dan diberhentikan oleh Presiden, 3. Setiap menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan
- c. Menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut ketentuan dalam Undang-Undang yang tegas-tegas menyebutnya. Hal ini berkaitan dengan wewenang atributif menteri dalam membuat Peraturan Menteri sebagaimana jika ada Undang-Undang yang dengan tegas memerintahkan pengaturan lebih lanjut diatur dengan Peraturan Menteri.

- d. Menyelenggarakan pengaturan lebih lanjut dan juga ketentuan dalam Peraturan Pemerintah yang dalam pengaturannya tegas menyebutnya. Fungsi ini mempunyai makna yang sama dengan fungsi sebelumnya yaitu berkaitan dengan wewenang atributif menteri dalam membuat Peraturan menteri, hanya saja direksinya yang berbeda dimana yang menjadi sumber kewenangan adalah Peraturan Pemerintah yang dengan tegas memerintahkan pengaturan lebih lanjut diatur dengan Peraturan Menteri.

Penjelasan diatas menempatkan Peraturan Menteri sebagai produk hukum yang berfungsi sebagai landasan pemerintah dalam menjalankan fungsinya sebagai eksekutif dalam ranah atau bidang yang lebih khusus sesuai dengan keahlian dan bidang yang menjadi lingkup wewenang seorang menteri.

Permenhub. No. 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek merupakan wujud dari fungsi pemerintah dalam menjalankan pemerintahan. Peraturan Menteri tersebut hadir untuk mewujudkan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum. (Konsideran PERMENHUB . Tahun 2017)

Tidak adanya izin atas beroprasinya Transportasi umu berbasis teknologi khususnya yang menggunakan motor sebagai alat transportasinya merupakan salah satu factor pemcu konflik yang terjadi antara Transportasi umum konvensional dan transportasi umum berbasis teknologi selama ini.

Pada pasal 7 UU. No. 22/2009 pada ayat 1 diterangkan bahwa “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat” kemudian pada ayat 2 point d disebutkan bahwa dalam hal urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi LLAJ dilakukan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi.

Dalam hal penyelesaian masalah transportasi umum ini, kemudian Pemerintah telah menerbitkan aturan terkait transportasi umum berbasis teknologi pada UU No. 22/2009 (pasal 11:1a) yang mana dalam aturan tersebut disebutkan bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Akan tetapi karena undang-undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah transportasi online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. (DEPHUB, Permenhub 2009)

Akan tetapi belum genap setahun peraturan menteri ini dikeluarkan kemudian peraturan menteri perhubungan ini direvisi kembali pada tanggal 1 April 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada transportasi konvensional. Dalam peraturan tersebut disebutkan 11 poin revisi yang merupakan hasil pembahasan dan kesepakatan bersama antar para pemangku kepentingan dari semua sektor, empat poin diantaranya diberlakukan secara langsung pada 1 April 2017 diantaranya adalah: (1) penetapan angkutan online sebagai angkutan sewa khusus, (2) persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal 1.000 CC, (3) persyaratan keharusan memiliki tempat penyimpanan kendaraan, dan (4) kepemilikan atau kerjasama dengan bengkel yang merawat kendaraan. (DEPHUB, Permenhub26/17 2017)

Sedangkan untuk pengujian berkala (KIR) kendaraan, stiker dan penyediaan akses Digital Dashboard diberikan masa transisi selama kurun waktu 2 bulan setelah tertanggal 1 April 2017, yakni tertanggal 1 Juni 2017. Untuk pemberlakuan poin penetapan tarif batas atas dan batas bawah, kuota, pengenaan pajak, dan penggunaan nama pada STNK, masa transisi diberikan waktu selama 3 bulan untuk pemberlakuannya. Hanya saja aturan terkait transportasi online masih menuai pro dan kontra hingga saat ini karena pengemudi transportasi online menganggap penggunaan stiker dan dasbor digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan. (Anwar 2017)

Kemudian dalam merespon dan menanggulangi konflik antara transportasi umum konvensional dan transportasi umum berbasis teknologi yang kian memanas, yang pada tanggal 1 november 2017 telah melakukan demonstrasi untuk menyampaikan aspirasinya oleh pengemudi angkutan umum (angkot), taksi, ojek dan bentor, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26/2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Kemudian dalam Permenhub yang baru ini, ada 9 poin revisi dalam aturan baru tersebut yang meliputi:

1. argometer taksi,
2. tarif,
3. kuota,
4. wilayah operasi,
5. perencanaan kebutuhan kendaraan,
6. persyaratan minimal kepemilikan kendaraan,
7. bukti pemilikan kendaraan bermotor domisili TNKB,
8. pemenuhan adanya salinan SRUT dan
9. peran aplikator.

Sedangkandalam hal pembatasan wilayah operasi, Menteri Perhubungan menyatakan, bahwa kewenangan tersebut diberikan pada pemerintah daerah. (Permenhub 2017, 2)

Dalam Permenhub No. 108/2017 mengatur terkait transportasi umum berbasis teknologimengategorikan GrabCar dan GoCar sebagai angkutan sewa khusus (taksi online). Taksi sendiri selama ini merupakan kategori angkutan umum yang melayani penumpang tidak

dalam trayek dan memiliki ciri-ciri adanya identitas di tubuh kendaraan, berplat kuning dan memakai argometer. Sedangkan pada taksi yang menggunakan aplikasi untuk pemesanannya selama ini dikenal masyarakat tidak memiliki identitas khusus, berplat hitam, dan tidak memiliki argometer. Kemudian demi mengakomodir angkutan umum berbasis teknologi tersebut, maka dalam Permenhub No. 108/2017 dibuat nomenklatur angkutan sewa khusus atau angkutan sewa online. Artinya secara hukum pemerintah mengakui keberadaan angkutan yang berbasis aplikasi tersebut. Permenhub No. 108 Tahun 2017 diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan menyusul tindak lanjut dari putusan Mahkamah Agung No. 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 yang mencabut sebagian ketentuan dalam Permenhub No. 26/2017. Dengan demikian Permenhub No. 108/2017 adalah peraturan pemerintah terbaru yang mengatur tentang angkutan umum berbasis teknologi. (Permenhub 2017, 3)

Meskipun Permenhub No.108/2017 telah diberlakukan, namun pada kenyataannya aturan baru ini masih menuai konflik antara transportasi umum konvensional dan transportasi umum berbasis teknologi. Hal tersebut dikarenakan adanya aturan yang dinilai seharusnya dihilangkan yang kemudian dimunculkan kembali pada aturan baru ini. Akan tetapi, berbeda dengan yang sebelumnya, kali ini yang merasa dirugikan dengan terbitnya aturan tersebut adalah pengemudi transportasi online. Keberatan tersebut disebabkan oleh karena aturan pemasangan stiker sepanjang 15 cm dinilai akan menghilangkan keistimewaan transportasi online sebagai kendaraan pribadi, kemudian dalam hal kewajiban memiliki SRUT; dan penentuan tarif dasar taksi online yang ditentukan secara sepihak dianggap merugikan pengemudi taksi online. (Anwar 2017, 232)

Hal ini sebagai respon terhadap kemajuan teknologi khususnya di bidang informasi sehingga menciptakan moda transportasi berbasis online dalam dinamika perkembangan masyarakat. Obyek yang diatur oleh Permenhub No.108/2017 adalah Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, yang mana dalam Pasal 1 angka 3 yang dimaksud adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan / atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan akan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. (2017 Pasal 1 angka 3) Termasuk didalamnya adalah moda transportasi berbasis aplikasi/online, karena menggunakan mobil penumpang umum sebagai jasa pelayanan serta tidak mempunyai jalur lintasan dan waktu terjadwal dalam pengoperasiannya.

Keberadaan PERMENHUB No.108 Tahun 2017 seperti yang disebutkan dalam konsiderannya serta uraian Pasal 2, berfokus kepada perlindungan terhadap konsumen dalam segi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keteraturan, keterjangkauan sehingga menciptakan kepastian hukum untuk semua pihak yaitu penyedia pemerintah, penyedia jasa dan masyarakat. Hal ini diwujudkan di dalam Pasal 36 sampai dengan Pasal 58 yang mengatur mengenai perizinan, didalamnya diuraikan mengenai syarat-syarat pengadaan perusahaan angkutan yang

berlaku untuk angkutan umum maupun angkutan yang berbasis teknologi/online. Peran serta masyarakat juga diakomodir dalam BAB VI PERMENHUB No.108 Tahun 2017, yang menyatakan bahwa seluruh masyarakat yang menggunakan transportasi umum berhak berperan serta dalam hal penyelenggaraan angkutan jalan, sehingga masyarakat dapat membantu pemerintah sebagai pengawas angkutan jalan.

Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

- a. Mengetahui dan menganalisis Peran Pemerintah dalam mengatur transportasi umum berbasis teknologi di Era industrial.

KAJIAN LITERATUR

A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Industrial

Semua pihak baik pengusaha, karyawan, pemerintah maupun masyarakat mempunyai kepentingan atas jalannya setiap perusahaan. Sedangkan yang dimaksud dengan Hubungan Industrial adalah keseluruhan hubungan kerjasama antara semua pihak yang tersebut dalam proses produksi disuatu perusahaan. Arti suatu Perusahaan bagi pemerintah mempunyai arti yang penting, hal tersebut dikarenakan betapapun kecilnya perusahaan merupakan bagian dari kekuatan ekonomi yang menghasilkan barang, atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Indonesia. Yang dalam hal ini merupakan salah satu sumber dan sarana yang efektif untuk menjalankan kebijaksanaan pembagian pendapatan nasional. Untuk itu pemerintah melalui peraturan perundang-undangan, kebijakan fiscal dan moneter, dapat ikut mengendalikan perusahaan-perusahaan, mengawasi dan melinungi, menyediakan fasilitas, dan juga menciptakan kondisi-kondisi yang mendorong bagi pertumbuhan perusahaan, dan bukan sebaliknya yang mana pada zaman sekarang ini karena besarnya pengaruh suatu perusahaan maka mereka dapat mengontrol dan memesan peraturan kepada pemerintah yang menguntungkan pihak perusahaan tetapi merugikan bagi masyarakat sekitar.

Dalam buku *Pengantar Hubungan Industrial* disebutkan bahwa dalam melaksanakan hubungan industrial, pemerintah mempunyai fungsi menetapkan kebijakan, memberikan pelayanan, melaksanakan pengawasan, dan melakukan penindakan, terhadap pelanggaran peratur perundang-undangan ketenagakerjaan. (Tunggal 2016, 100)

Oleh sebab itu Pemerintah mempunyai peran yang sangat penting dalam menciptakan hubungan industrial yang dinamis dalam setiap perusahaan dan pihak – pihak yang bersangkutan lainnya. Sebenarnya, sebelum munculnya istilah hubungan industrial (*industrial relation*) ada istilah lain, yaitu hubungan perburuhan (*labour relation*) yang mana pada permulaan perkembangannya membahas masalah-masalah hubungan antar pekerja dan pengusaha. Kemudian pada kenyataannya

disadari bahwa masalah hubungan pekerja dan pengusaha bukanlah masalah yang terpisah, karena masih saling dipengaruhi dan mempengaruhi masalah lain, yang kemudian hubungan perburuhan tidak hanya membahas mengenai masalah hubungan antar pekerja dan pengusaha saja, akan tetapi mengatur dan berbicara juga tentang masalah-masalah ekonomi, social, politik, budaya dan lain-lain. Oleh karena itu istilah hubungan perburuhan sudah tidak tepat lagi, karena tidak cukup lagi menggambarkan permasalahannya, yang menyebabkan mulailah berkembangnya istilah baru yaitu *Industrial Relation* (Hubungan Industrial) yang mempunyai ruang lingkup lebih luas dari *Labour Relation* (Hubungan Perburuhan). (Suprihanto 1992, 1)

Kemudian Hubungan industrial pancasila disebutkan oleh Manulang bahwa sebagai suatu system dari Hubungan Industrial Indonesia merupakan hal yang sangat strategis dalam pemerintahan orde baru yang system hubungannya terbentuk antara para pelaku dalam proses produksi barang dan jasa (Pekerja, jasa, dan Pemerintah) yang didasarkan atas nilai-nilai yang merupakan manifestasi dari keseluruhan dari keseluruhan sila-sila dari Pancasila dan UUD 1945 yang tumbuh dan berkembang diatas kepribadian bangsa dan kebudayaan nasional Indonesia. (Manulang 1987, 145)

Menurut Ugo dan Pujiyo dalam undang-undang arti dari Hubungan Industrial adalah suatu system hubunganyang terbentuk antara para pelaku dalam proses produksi barang dan/atau jasa yang terdiri dari unsure pengusaha, pekerja/buruh, dan pemerintah yang didasarkan pada nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun. (Ugo and Pujiyo 2012, 3)
Sedangkan aspek dan permasalahan Hubungan Industrial diantaranya adalah:

1. syarat-syarat kerja,
2. penguphan,
3. jam kerja,
4. jaminan social,
5. keselamatan dan kesehatan kerja,
6. masalah organisasi pekerja,
7. organisasi pengusaha,
8. penyelesaian keluhan/perselisihan,
9. sikap/perilaku satu sama lain,
10. membina keserasian,
11. Peraturan dan persyaratan kerja,
12. Kesepakatan kerja bersama,
13. Undang-undang ketenagakerjaan,
14. Tripartite,
15. Bipartie, dan lain-lain. (Suprihanto 1992, 2)

Dalam perkembangannya di Indonesia Hubungan Industrialo melibatkan beberapa konsep, contohnya konsep keadilan dan kesamaan, kekuatan dan kewenangan, individualism dan

kolektivitas, hak dan kewajiban, serta integritas dan kepercayaan. Hubungan industrial meliputi sekumpulan fenomena, baik diluar maupun didalam tempat kerja yang berkaitan dengan penetapan dan pengaturan hubungan ketenagakerjaan., hubungan industrial berkaitan dengan relasi antara semua pihak yang terlibat didalam hubungan kerja disuatu perusahaan tidak dibatasi jenis kelamin, keanggotaan dalam serikat pekerja dan jenis pekerjaan. (Soemanto 2006, 3)

Indonesia telah mengalami dinamisasi yang membuat masyarakat dan kebutuhannya juga ikut berkembang, termasuk dalam bidang transportasi. Perubahan model transportasi dari konvensional ke transportasi berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat yang merupakan suatu bentuk perubahan sosial masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi. Perubahan-perubahan yang terjadi pada masyarakat adalah suatu gejala yang normal. Adapun pengaruhnya bisa dengan cepat menjalar ke setiap bagian dibelahan dunia lain adalah berkat adanya komunikasi modern. (Soekanto, Peranan Sosiologi Suatu Pengantar 2009, 259)

B. Tinjauan Umum tentang Hukum Responsif

Philippe Nonet dan Philip Selznick melalui bukunya *Law and Society Transition: Toward Responsive Law* mengutarakan suatu terobosan hukum yang mampu mengenali keinginan publik dan punya komitmen bagi tercapainya keadilan substantif. Dalam perspektif ini hukum yang baik seharusnya menawarkan sesuatu yang lebih daripada sekedar keadilan prosedural. (Nonet and Selznick 2012, 42) Hukum responsif merupakan teori tentang profil hukum yang dibutuhkan dalam masa transisi. Karena harus peka terhadap situasi transisi di sekitarnya, maka hukum responsif tidak saja dituntut menjadi sistem yang terbuka, tetapi juga harus mengandalkaan keutamaan tujuan (*the sovereignty of purpose*), yaitu tujuan sosial yang ingin dicapainya serta akibat-akibat yang timbul dari bekerjanya hukum itu. (Tanya, et al. 2010, 205-206)

Dalam bukunya *Hukum Responsif*, diharapkan bisa membantu memecahkan persoalan-persoalan yang terjadi di masyarakat. Penerapan dan juga tujuan hukum harus digunakan untuk mensejahterakan masyarakat dalam kepentingan yang lebih besar, dan bukan untuk kepentingan para pihak yang berkuasa. Pendekatan yang digunakan adalah hukum yang berbasis pada partisipasi masyarakat sehingga tercipta aturan hukum yang memang bertujuan untuk melayani masyarakat. Hal ini dapat meminimalisir kepentingan-kepentingan politik yang tercampur aduk di dalam pembuatan hukum.

Maka dari itu Philippe Nonet dan Philip Selznick mengembangkan model *development*. Kelebihan model *development* Philippe Nonet dan Philip Selznick terletak pada pemahamannya tentang betapa kompleksnya kenyataan antara hukum dan masyarakat. (Nonet and Selznick 2012, 44) Philippe Nonet dan Philip Selznick menyadari kenyataan yang rumit antara hukum dan masyarakatnya. disitulah kelebihan *development* model mereka. Hal tersebut memperkuat keyakinan bahwa semakin kokoh suatu teori berpijak pada pada kenyataan semakin

besar pula kekuatannya. Nonet dan Selznick beranggapan keberhasilan hukum responsif akan sangat ditentukan oleh ketersediaan modal sosial dalam masyarakat yang bersangkutan. (Nonet and Selznick 2012, 44)

Nonet dan Selznick membedakan tiga klasifikasi dasar dari hukum dalam masyarakat, yaitu: (1) hukum sebagai pelayanan kekuasaan represif (hukum represif), (2) hukum sebagai institusi tersendiri yang mampu menjinakkan refresi dan melindungi integritas dirinya (hukum otonom), dan (3) hukum sebagai fasilitator dari berbagai respon terhadap kebutuhan dan aspirasi sosial (hukum responsif). (Nonet and Selznick 2012, 23) Nonet dan Selznick beranggapan, bahwa hukum represif, otonom, dan responsif bukan saja merupakan tipe-tipe hukum yang berbeda tetapi dalam beberapa hal juga merupakan tahapan-tahapan evolusi dalam hubungan hukum dengan tertib sosial dan tertib politik. Keduanya selanjutnya menyebut tahapan-tahapan evolusi tersebut sebagai model perkembangan (*developmental model*). Di antara ketiga tipe hukum tersebut, Nonet dan Selznick berargumen bahwa hanya hukum responsif yang menjanjikan tertib kelembagaan yang langgeng dan stabil. Model perkembangan dapat disusun ulang dengan fokus pada hukum otonom, dengan menunjuk pada konflik-konflik pada tahapan tersebut yang menimbulkan tidak hanya risiko kembalinya pola-pola represif namun juga kemungkinan terjadinya responsivitas yang lebih besar. (Nonet and Selznick 2012, 109)

Sifat responsif dapat diartikan sebagai melayani kebutuhan dan kepentingan sosial yang dialami dan ditemukan, tidak oleh pejabat melainkan sebagai pemenuhan kebutuhan dan kepentingan sosial di dalam masyarakat. Nonet dan Selznick menunjukkan suatu permasalahan yang rumit di dalam institusi-institusi antara integritas dan keterbukaan. Integritas berarti bahwa suatu institusi dalam melayani kebutuhan-kebutuhan sosial tetap terikat kepada prosedur-prosedur dan cara-cara bekerja yang membedakannya dari institusi-institusi lain. Keterbukaan yang sempurna akan berarti bahwa bahasa institusional menjadi sama dengan bahasa yang dipakai dalam masyarakat pada umumnya, akan tetapi akan tidak lagi mengandung arti khusus, dan aksi-aksi institusional akan disesuaikan sepenuhnya dengan kekuatan-kekuatan di dalam lingkungan sosial, namun akan tidak lagi merupakan satu sumbangan yang khusus kepada masalah-masalah sosial. (Nonet and Selznick 2012) Konsep hukum responsif melihat suatu pemecahan untuk permasalahan-permasalahan tersebut yang mencoba untuk mengkombinasikan antara keterbukaan dengan integritas. Jawaban dari hukum responsif adalah adaptasi selektif ke dalam tuntutan-tuntutan dan tekanan-tekanan baru. Hukum responsif tidak membuang ide tentang keadilan, melainkan hukum responsif memperluasnya untuk mencakup keadilan substantif. Dua ciri yang menonjol dari konsep hukum responsif adalah (a) pergeseran penekanan dari aturan-aturan ke prinsip-prinsip dan tujuan; (b) pentingnya kerakyatan baik sebagai tujuan hukum maupun cara untuk mencapainya. (Nonet and Selznick 2012)

Hukum responsif membedakan dirinya dari hukum otonom di dalam penekanan pada peranan tujuan di dalam hukum. Nonet dan Selznick bicara tentang kedaulatan tujuan. Pembuatan hukum dan penerapan hukum tidak lagi merupakan tujuan sendiri melainkan arti pentingnya merupakan akibat dari tujuan-tujuan sosial yang lebih besar yang dilayaninya. Hukum yang responsif adalah berorientasi kepada hasil dan dengan menciptakan keadilan yang substantif. Menurut Nonet dan Selznick, penerimaan maksud memerlukan penyatuan otoritas hukum dan kemauan politik. Jika maksud menunjuk kepada fungsi dari pemerintah, maka kerakyatan menunjuk kepada peranan yang sangat menentukan dari partisipasi rakyat dalam hukum dan pemerintahan serta nilai terakhir yang dipertaruhkan, yaitu tercapainya suatu komunitas politik yang berbudaya yang tidak menolak masalah-masalah kemanusiaan dan dalam mana ada tempat bagi semua. (Nonet and Selznick 2012)

Salah satu aspek dari penampungan kepentingan manusiawi yang bermacam-macam adalah penolakan hukum responsif atas moralitas hukum. Nonet dan Selznick berbicara tentang mengatasi parokhialisme dan moralitas komunal. Ekspansi dari partisipasi akan menunjang perkembangan dan implementasinya dari tata tertib umum. (Nonet and Selznick 2012) Pada waktu yang sama seperti yang ditunjukkan oleh Nonet dan Selznick, partisipasi yang diperluas tidak cukup. Apabila hal ini tidak berjalan bersama-sama dengan suatu usaha kebijakan pemerintah yang efektif, itu akan dapat mengakibatkan suatu situasi dalam mana masalah-masalah umum akan dapat mengakibatkan suatu situasi dalam mana masalah-masalah umum akan diperintah oleh kelompok-kelompok kepentingan yang kuat dan terorganisasi dengan baik. Mungkin kita dapat mengatakan bahwa tanpa partisipasi, pemerintah dan administrasi akan menjadi represif dan tanpa pemerintahan yang baik, maka partisipasi akan menjurus kepada pemerintahan oleh kepentingan-kepentingan dari pihak yang kuat.

Hukum yang ada hanya dipahami sebagai aturan-aturan yang bersifat kaku, terlalu menekankan pada aspek *the legal system*, tanpa melihat kaitan antara hukum dengan persoalan-persoalan masyarakat yang harus ditangani. Hukum dianggap berdiri sendiri sebagai kesatuan otonom yang lepas dari faktor-faktor lain. Di satu sisi, hukum identik dengan ketertiban sebagai alat pengaturan dari penguasa, tapi di sisi lain terdapat pemahaman hukum yang menekankan aspek legitimasi dari peraturan-peraturan itu sendiri. Padahal hukum semestinya tidak diam saja terhadap konsekuensi sosial-politik yang ada dan tidak kebal terhadap berbagai pengaruh kepentingan. Jika terjadi penerapan sistem hukum yang responsif di Indonesia, maka penerapan sebuah sistem hukum yang tidak hanya mengandung unsur pemaksaan dan penindasan, tapi menekankan aspek pemecahan problem sosial yang kontekstual, yakni hukum yang memikirkan kenyataan-kenyataan empiris yang terjadi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, dengan mengedepankan partisipasi masyarakat dalam membangun hokum.

Hukum responsif berorientasi serta bertujuan kepada hasil, pada tujuan-tujuan yang akan dicapai di luar hukum. Dalam tipe hukum ini, tatanan hukum dinegosiasikan, bukan dimenangkan melalui subordinasi. (Nonet and Selznick 2012)

Ciri khas hukum responsif adalah mencari nilai-nilai tersirat dalam peraturan dan kebijakan, karena pada dasarnya teori hukum responsif adalah teori hukum yang memuat pandangan kritis. Teori ini berpandangan bahwa hukum merupakan cara mencapai tujuan. Hukum responsif tidak hanya berorientasi pada *rules*, tapi juga logika-logika yang lain. Bahwa memberlakukan *jurisprudence* saja tidak cukup, tapi penegakan hukum harus diperkaya dengan ilmu-ilmu sosial. Dan ini merupakan tantangan bagi seluruh pihak yang terlibat dalam proses penegakan hukum, mulai dari polisi, jaksa, hakim, dan advokat untuk bisa membebaskan diri dari kungkungan hukum murni yang kaku dan analitis.

METODE PENELITIAN

Sebuah penelitian tentu saja memerlukan metode sebagai cara untuk membuat penelitian lebih ilmiah dan dapat dipertanggungjawabkan hasilnya. Dalam penelitian hukum ini maka peneliti akan menggunakan metode sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian kepustakaan (*Library Research*). Dapat juga disebut penelitian doktrinal. Penelitian ini meneliti obyek ilmu hukum oleh karenanya menggunakan jenis penelitian normatif, sebagaimana obyek ilmu hukum adalah koherensi antara norma hukum dan prinsip hukum, antara aturan hukum dan norma hukum. (Marzuki 2005, 41) Penelitian hukum normatif memiliki definisi yang sama dengan penelitian doktrinal, yaitu penelitian berdasarkan bahan-bahan hukum primer dan sekunder. (Ibrahim 2006, 44) Karena itu teknik yang digunakan adalah pengumpulan data secara literatur, yaitu penggalan bahan pustaka yang berhubungan dengan obyek penelitian. Literatur tersebut adalah....sebagai bahan hukum primer ditunjang dengan berbagai literatur yang mengulas mengenai otonomi daerah serta doktrin-doktrin ahli hukum yang penulis gunakan sebagai alat dalam penelitian ini. Maka dari itu sifat Normatif lebih cocok dilakukan untuk penelitian hukum ini. Penelitian hukum selalu dalam koridor ilmu hukum, oleh karena itu ilmu hukum merupakan studi tentang hukum. (Marzuki 2005, 44) Perlu diperjelas pula, bahwa penelitian hukum atau *legal reseach* yang dalam bahasa Belanda berarti *rechtsonderzoek* selalu normatif. (Marzuki 2005, 55)

A. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat *deskriptif – analitik* yaitu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan suatu peristiwa atau keadaan yang ada untuk merumuskan masalahnya secara lebih rinci dan selanjutnya dianalisis. (Kontjaraningrat 1993, 202) Sifat deskriptif menggambarkan tentang isu hukum yang terjadi secara sistematis dan terperinci, dalam hal ini

berkaitan dengan peraturan transportasi umum berbasis teknologi yang menjadi isu hukum utama dalam penelitian ini, untuk kemudian dilanjutkan dengan analisis/analitik sebagai langkah pemecahan masalah untuk menjawab isu hukum yang dimaksud. Penelitian ini bersifat studi normatif yang menganalisis Implikasi Permenhub No. 108 tahun 2017 dengan menggunakan teori efektifitas hukum kemudian mengevaluasinya dan membuat formulasi hukum yang efektif bagi masyarakat Indonesia dalam hal pengadaan transportasi umum berbasis teknologi.

B. Bahan Hukum

Penelitian hukum membutuhkan bahan hukum untuk diolah sebagai dasar menjawab rumusan masalah yang diajukan. Untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya, diperlukan sumber-sumber penelitian. (Marzuki 2005, 181) Sumber penelitian dibedakan menjadi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. (Marzuki 2005, 81) Bahan-hukum primer dapat terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan serta putusan-putusan hakim.

Dalam penelitian ini telah dikerucutkan bahan hukum primer sebagai berikut :

- 1) Undang-Undang Dasar negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017

2) Bahan Hukum Sekunder

Yaitu bahan-bahan hukum yang berasal dan diperoleh dari bahan pustaka yang berhubungan dengan objek penelitian yang diperoleh dari buku-buku bacaan, berupa literatur dalam bentuk buku dan sumber-sumber lain diantaranya artikel ilmiah, jurnal hukum dan hasil penelitian hukum / karya ilmiah dari berbagai sumber dan doktrin hukum yang mengulas tentang transportasi umum berbasis teknologi, proses pembentukan undang-undang dan peraturan menteri, serta teori hukum yang relevan dengan permasalahan yang ingin dijawab.

Menurut Peter Mahmud Marzuki, bahan hukum sekunder adalah berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. (Marzuki 2005, 181) Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, wawancara dengan nara sumber sebagai penguat argument dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yang digunakan adalah kamus hukum, dan beberapa kamus bahasa yang mendukung peneliti untuk membantu proses pembuatan penelitian ini.

C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Kegiatan yang dilakukan dalam pengumpulan data dalam penelitian ini adalah studi dokumen atau bahan pustaka. Studi dokumen atau bahan pustaka ini meliputi usaha-usaha pengumpulan data dengan caramembaca, mengkaji dan mempelajari buku-buku, literatur, artikel, majalah, jurnal hukum, karya ilmiah, makalah, sumber dari internet, dan sebagainya yang berkaitan erat dengan pokok permasalahan dalam penelitian hukum ini. Studi pustaka akan memilah bahan hukum yang dianggap penting untuk kemudian dipilah juga perihal teori-teori yang relevan dengan penelitian ini.

D. Teknik Pengolahan Bahan Hukum

Bahan hukum yang telah diperoleh kemudian akan dianalisis. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode deduksi. Sebagaimana silogisme yang diajarkan oleh Aristoteles, penggunaan metode deduksi ini berpangkal dari pengajuan premis mayor, kemudian diajukan premis minor, dari kedua premis ini kemudian ditarik menjadi suatu kesimpulan yang menjawab rumusan masalah yang disajikan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hubungan antara Kebijakan Publik dan lembaga-lembaga pemerintahan dilihat sebagai hubungan yang sangat erat. Suatu kebijakan tidak menjadi suatu kebijakan public sebelum kebijakan itu ditetapkan dan dilaksanakan oleh suatu lembaga pemerintah. Sedangkan Dalam hal penyediaan Transportasi Umum adalah merupakan kewenangan dari Kementrian Perhubungan yang berkewajiban mewujudkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum.

Lembaga pemerintah memberikan dua karakteristik yang berbeda terhadap kebijakan public, diantaranya adalah:(Prof. Drs. Budi Winarno 2012, 55-56)

- 1) Pemerintah memberikan legitimasi kepada kebijakan-kebijakan. Kebijakan pemerintah secara umum dipandang sebagai kewajiban-kewajiban yang sah yang menuntut loyalitas warganegara, hanya kebijakan-kebijakan pemerintah sajalah yang membutuhkan kewajiban-kewajiban yang sah.
- 2) Kebijakan universalitas. Hanya kebijakan-kebijakan pemerintah yang menjangkau dan dapat menghukum secara sah orang-orang yang melanggar kewajiban tersebut.

Dalam pendekatan normative atau prespektif, analisis perlu mendefinisikan tugasnya sebagai analisis kebijakan, yang artinya bahwa *preskripsi* ini bisa diinginkan dan bisa dicapai.(Prof. Drs. Budi

Winarno 2012, 68) Artinya dalam hal penyediaan transportasi umum Kementerian Perhubungan harus menjelaskan posisinya sebagai pemerintah yang mempunyai kewenangan untuk mengatur dan merekayasa kebutuhan masyarakat dalam hal transportasi umum agar tercipta keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum.

Studi tentang kebijakan Publik sangatlah penting untuk melihat sifat masalah tersebut. Secara formal, suatu masalah dapat didefinisikan sebagai suatu kondisi atau situasi yang menimbulkan kebutuhan atau ketidakpuasan pada sebagian orang yang menginginkan pertolongan atau perbaikan. Masalah yang dimaksud disini adalah segala tindakan yang menimbulkan kecemasan, ketegangan, dan ketidakpuasan sehingga menyebabkan orang mencari pertolongan atau perbaikan. Dalam hal pembatasan kebijakan public hanya berfokus kepada suatu masalah yang mempunyai dampak yang luas dan mencakup konsekuensi-konsekuensi bagi orang-orang yang secara tidak langsung terlibat.(Prof. Drs. Budi Winarno 2012, 74)

Lester dan Stewart menyatakan bahwa suatu isu akan mendapat perhatian bilam emenuhi beberapa criteria diantaranya: *pertama*, bila suatu isu telah melampaui proporsi suatu krisis dan tidak dapat terlalu lama didiamkan, *kedua*, mempunyai sifat partikularitas, *empat*, mempunyai aspek emosional dan mendapar perhatian media massa karena factor *human interest*, *keempat*, munculnya pertanyaan menyangkut kekuasaan, litigimasi, dan masyarakat, *kelima*, isu tersebut sedang menjadi *trend* atau diminati banyak orang.(Lester and Stewart 2000, 66)Biasanya suatu masalah sebelum masuk dalam agenda kebijakan, masalah tersebut menjadi isu terlebih dahulu. Isu dalam hal ini isu kebijakan, tidak hanya mengandung ketidaksepakatan mengenai arah tindakan actual dan potensial, tetapi juga mencerminkan pertentangan pandangan mengenai sifat masalah itu sendiri. Dengan demikian isu kebijakan merupakan hasil dari perdebatan tentang definisi, eksplansi dan evaluasi masalah.

Oleh karena itu, dikeluarkannya PERMENHUB No. 108/2017 merupakan respon atas munculnya suatu masalah tindak criminal dan konflik yang terjadi antara driver transportasi umum berbasis teknologi dan driver transportasi umum konvensional, dan sekaligus sebagai perwujudan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi umum berbasis teknologi yang menuntut Kementerian perhubungan sebagai badan eksekutif pemerintahan untuk mengeluarkan peraturan untuk mengikat, dan mengatur keadaan sedemikian rupa agar terhindar dari konflik dan mencegah terjadinya tindak kriminalitas.

Transportasi umum berbasis teknologi merupakan suatu inovasi, akan tetapi juga dapat menjadi salah satu masalah yang dapat dijumpai di era milenial ini, pasalnya transportasi umum berbasis teknologi ini mulanya beroperasi tanpa memiliki izin (illegal) untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara pengemudi transportasi online dan konvensional. Kendaraan yang digunakan pun tidak melalui uji KIR seperti halnya kendaraan

yang digunakan sebagai alat transportasi umum pada mestinya. Walaupun transportasi umum berbasis teknologi sangatlah digemari oleh masyarakat karena tarifnya yang ekonomis dan pemesanannya yang praktis, akan tetapi Hal ini mengakibatkan keresahan dan ketidak amanan bagi masyarakat sebagai pengguna jasa dan bagi pengendara (dalam hal ini kemudian disebut *driver*) transportasi umum berbasis teknologi itu sendiri, karena kerap kali terjadi konflik antara *driver* transportasi umum berbasis teknologi dan *driver* transportasi umum konvensional yang mempermasalahkan batas tariff transport hingga perebutan pelanggan. Konflik tersebut hampir terjadi disetiap kota khususnya kota-kota besar yang telah memiliki trayek transportasi umum seperti angkota.

Barbara Nelson menyatakan bahwa proses agenda kebijakan berlangsung ketika pejabat public belajar mengenai masalah-masalah baru, memutuskan untuk member perhatian secara personal dan memobilisasi organisasi yang mereka miliki untuk merespon masalah tersebut.(Nelson 1984, 20)

Dalam prespektif hukum responsive hukum yang dihasilkan merupakan kapasitas beradaptasi yang bertanggung jawab, dan dengan demikian adaptasi yang selektif dan tidak serampangan dapat terwujudkan. Suatu institusi yang responsive mempertahankan secara kuat hal-hal yang esensial bagi integritasnya sembari tetap memperhatikan keberadaan kekuatan-kekuatan baru didalam lingkungannya. Untuk hal ini, hukum responsive memperkuat cara-cara bagaimana keterbukaan dan integritas dapat saling menopang walaupun terdapat pertentangan diantara keduanya.(Nonet and Selznick 2012, 87)

Lembaga Responsif menganggap tekanan-tekanan social sebagai sumber pengetahuan dan kesempatan untuk melakukan koreksi diri. Agar mendapatkan sosok seperti ini, sebuah institusi memerlukan panduan kearah tujuan. Ciri Khas hukum responsive adalah mencari nilai-nilai tersirat yang terkandung dalam peraturan peraturan dan kebijakan.(Nonet and Selznick 2012, 90)

Dalam Hukum responsive peraturan dibawah asas hukum dan kebijakannya sesuai dengan Kewenangan, adapun tujuannya adalah untuk mewujudkan keadilan yang substantive, yang apabila jika diskresi diperluas tetapi tetap harus dipertanggungjawabkan sesuai dengan tujuan awal, dan dalam peraturan-peraturan yang dikeluarkan sedapat mungkin menghindari pemaksaan, dan hubungan antar pihak dengan kesederajatan dengan moralitas perdata yang merupakan kekuatan social, sedangkan ketidak patuhan dalam peraturan yang telah dibuat sebagai bahan untuk meningkatkan keabsahan sebagai pembelaan yuridis.(Prof. Jamal Wiwoho 2018)

Dalam Prespektif Hukum Responsif, tekanan-tekanan social dianggap sebagai sumber pengetahuan dan kesempatan untuk melakukan koreksi diri. Agar mendapatkan sosok seperti ini, sebuah institusi memerlukan panduan kearah tujuan. Ciri Khas hukum responsive adalah mencari nilai-nilai tersirat yang terkandung dalam peraturan peraturan dan kebijakan.

Adapun tujuan Kementerian Perhubungan sebagai *Public Good Policy* dalam penyediaan transportasi umum dituntut untuk memberikan dan menyedianakn transportasi umum yang harus bersifat SELAMANYA (Selamat, Aman, dan Nyman), dan memberikan perlindungan represif demi mencegah kemungkinan buruk yang akan terjadi, oleh karena itu Dikeluarkannya PERMENHUB No. 108/2017 merupakan respon atas munculnya suatu masalah tindak criminal dan konflik yang terjadi antara driver transportasi umum berbasis teknologi dan driver transportasi umum konvensional, yang menuntut Kementerian perhubungan sebagai badan eksekutif pemerintahan untuk mengeluarkan peraturan untuk mengikat, dan mengatur keadaan sedemikian rupa agar terhindar dari konflik dan mencegah terjadinya tindak kriminalitas dan sekaligus sebagai perwujudan atas kebutuhan masyarakat akan transportasi umum berbasis teknologi yang sedang marak dikalangan masyarakat, sehingga kementerian perhubungan disini hadir sebagai badan eksekutif Negara yang mempunyai wewenang dalam penyediaan transportasi umum.

Hukum dan Kebijakan Publik mempunyai keterikatan satu samalainnya, penerapan hukum (*rechtstoepassing*) itu sangat memerlukan kebijakan public untuk mengaktualisasikan hukum tersebut di masyarakat, begitupula dengan implementasi kebijakan public yang tidak dapat berjalan dengan baik apabila didalam penyelenggaraan implementasi kebijakan public itu tidak tidak dilandasi dasar-dasar hukum yang kuat.(Muchsin and Putra 2015, 78-79)

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan diatas, dapatlah diambil kesimpulan bahwa Selama ini transportasi online tidak memiliki izin (illegal) untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara pengemudi transportasi online dan konvensional. Kemudian Pemerintah telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 (pasal 11:1a), bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena undang-undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah transportasi online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang kemudian direvisi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, kemudian diubah lagi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan berlaku hingga saat ini. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek menjadi wujud dari fungsi pemerintah dalam menjalankan pemerintahan. Peraturan Menteri tersebut hadir untuk mewujudkan kepastian hukum terhadap aspek

keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum. Hal ini sebagai respon terhadap kemajuan teknologi khususnya di bidang informasi sehingga menciptakan moda transportasi berbasis online dalam dinamika perkembangan masyarakat. Obyek yang diatur oleh Permenhub No.108 Tahun 2017 adalah Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, yaitu menurut Pasal 1 angka 3 adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan / atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap. Termasuk didalamnya adalah moda transportasi berbasis aplikasi/online, karena menggunakan mobil penumpang umum sebagai jasa pelayanan serta tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap dalam pengoperasiannya.

Kemudian Hubungan industrial pancasila sebagai suatu system dari Hubungan Industrial Indonesia merupakan hal yang sangat strategis dalam pemerintahan orde baru yang system hubungannya terbentuk antara para pelaku dalam proses produksi barang dan jasa (Pekerja, jasa, dan Pemerintah) yang didasarkan atas nilai-nilai yang merupakan manifestasi dari keseluruhan dari keseluruhan sila-sila dari Pancasila dan UUD 1945 yang tumbuh dan berkembang diatas kepribadian bangsa dan kebudayaan nasional Indonesia. Seangkan dalam Prespektif Hukum Responsif, tekanan-tekanan social dianggap sebagai sumber pengetahuan dan kesempatan untuk melakukan koreksi diri. Agar mendapatkan sosok seperti ini, sebuah institusi memerlukan panduan kearah tujuan. Ciri Khas hukum responsive adalah mencari nilai-nilai tersirat yang terkandung dalam peraturan peraturan dan kebijakan. Oleh karena itu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dikeluarkan untuk mengakomodir dan merespon isu-isu khususnya dalam bidang transportasi umum yang sedang trand pada masa sekarang ini, dan sekaligus menjadi wujud dari fungsi pemerintah dalam menjalankan pemerintahan. Adapun tujuan Kementerian Perhubungan sebagai *Public Good Policy* dalam penyediaan transportasi umum dituntut untuk memberikan dan menyedianakn transportasi umum yang harus bersifat SELAMANYA (Selamat, Aman, dan Nyman), dan memberikan perlindungan represif demi mencegah kemungkinan buruk yang akan terjadi, oleh karena itu Dikeluarkannya PERMENHUB No. 108/2017 merupakan respon atas munculnya suatu masalah tindak criminal dan konflik yang terjadi antara driver transportasi umum berbasis teknologi dan driver transportasi umum konvensional, yang menuntut Kementerian perhubungan sebagai badan eksekutif pemerintahan untuk mengeluarkan peraturan untuk mengikat, dan mengatur keadaan sedemikian rupa agar terhindar dari konflik dan mencegah terjadinya tindak kriminalitas dan sekaligus sebagai perwujudan atas kebutuhan masyarakat akan transportasi umum berbasis teknologi yang sedang marak dikalangan masyarakat, sehingga kementerian perhubungan disini

hadir sebagai badan eksekutif Negara yang mempunyai wewenang dalam penyediaan transportasi umum.

Daftar Pustaka

PERMENHUB . No. 108 (2017).

Anwar, Ahsani Amalia. "Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar." *Etnosia: Jurnal Etnografi Indonesia Volume 2 Edisi 2*, 2017: 253.

DEPHUB. "Permenhub." *Undang-undang Lalu Lintas No.22 tahun 2009*. Desember 1, 2009. http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf (accessed Maret Senin, 2019).

—. "Permenhub26/17." *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek*. Desember 2017. http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2017/PM_26_Tahun_2017.pdf (accessed Maret 1, 2019).

Ibrahim, Johny. *Teori Dan Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayu Media, 2006.

Indrati, Maria Farida. *Ilmu Perundang Undangan*. Yogyakarta: Kanisius, 2007.

Konsideran PERMENHUB . No.108 (Tahun 2017).

Kontjaraningrat. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Rineka Cipta, 1993.

Lester, James P, and Joseph Stewart. *Public Policy: An Evolutionary Approach*. Australia: Wadsworth, 2000.

Manulang, Sendjun H. *Pokok-Pokok Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia*. Jakarta: Bineka Cipta, 1987.

Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group, 2005.

Muchsin, and Fadillah Putra. *Hukum dan Kebijakan Publik*. Surabaya: Averoes, 2015.

Nelson, Barbara J. *Making an Issue of Child Abuse*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.

Nonet, Philippe, and Philip Selznick. *Hukum Responsif*. Bandung: Nusa Media, 2012.

Permenhub. <http://dephub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108tahun-2017>. Desember 1, 2017. <http://dephub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108tahun-2017> (accessed Maret 1, 2019).

Prof. Drs. Budi Winarno, MA, PhD,. *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*. Yogyakarta: PT. Buku Seru, 2012.

Prof. Jamal Wiwoho, S. H, M. Hum. " Mata kuliah Hukum Kebijakan Publik, Magister Ilmu Hukum Konsentrasi Hukum Kebijakan Publik Universitas Sebelas Maret Surakarta. ." *PPT Perkuliahan*. Surakarta, November 2018.

Soekanto, Soerjono. *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press, 2009.

—. *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press, 2009.

Soemanto, RB. *Hukum dan Sosiologi Hukum Lintas Pemikiran, Teori dan Masalah*. Surakarta: UNS Press, 2006.

Suprihanto, John. *Hubungan Industrial Sebuah Pengantar*. Yogyakarta: BPFUEGM, 1992.

Tanya, Bernard L., Yoan N. Simanjuntak, Markus Y. Hage, Yoan N Simanjuntak, and Markus Y Hage. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2010.

Tunggal, H. S. *Pengantar Hubungan Industrial*. Jakarta: Harvarindo, 2016.

Ugo, and Pujiyo. *Hukum Acara Penyelesaian-Perselisihan Hubungan Industrial: Tata Cara dan Proses Penyelesaian Sengketa Perburuhan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.

