

Keadilan Berdasar Pancasila Dalam Merespon Dinamika Transportasi Konvensional dan Online di Indonesia

Ashinta Sekar Bidari¹, Merlin Swantamalo Magna²

Fakultas Hukum Universitas Surakarta^{1,2}

email: ashintasb@unsa.ac.id¹, merlin@unsa.ac.id²

Abstract

Fenomena hadirnya transportasi online membawa warna sendiri bagi dunia transportasi di Indonesia. Kehadiran transportasi online membawa konflik tersendiri yang dimana terjadi pergesekan antara transportasi konvensional yang semakin lama akan tergeser dengan adanya transportasi online. Pemerintah perlu membuat regulasi yang memberi keadilan bagi kedua moda transportasi agar tercipta iklim transportasi yang baik. Inovasi transportasi online harus disikapi pemerintah secara responsif dengan membentuk regulasi yang baik. Regulasi yang baik akan mewujudkan persaingan yang adil dan sehat sehingga dapat mewujudkan kesejahteraan bagi masyarakat khususnya pelaku usaha transportasi konvensional dan transportasi online. Pada saat ini, Pemerintah Indonesia belum bisa mengakomodir permasalahan transportasi konvensional dan transportasi online secara baik dikarenakan belum membuat regulasi yang dapat mengatasi konflik yang ada. Seyogyanya regulasi yang dibuat harus berdasar pada nilai-nilai Pancasila, khususnya nilai keadilan sosial untuk mengatasi konflik yang berkepanjangan antara transportasi konvensional dan online. Mengacu pada nilai keadilan sosial dalam Pancasila yang mempunyai makna bahwa negara sebagai penjelmaan manusia yang mempunyai sifat kodrat individu dan makhluk sosial bertujuan untuk mewujudkan suatu keadilan dalam hidup bersama. Dalam hidup bersama baik dalam masyarakat, bangsa dan negara harus terwujud suatu keadilan sosial. Bentuk realisasi Pemerintah dalam mewujudkan keadilan dalam hidup bersama dalam suatu negara kebangsaan yaitu dengan membentuk suatu peraturan perundang-undangan. Berdasar nilai keadilan sosial dalam menyelesaikan konflik transportasi konvensional dan online diharapkan dapat mewujudkan kesejahteraan umum bagi kedua moda transportasi, sehingga kedua moda transportasi memiliki kesempatan yang sama untuk bersaing dan mempertahankan eksistensinya.

Kata kunci : keadilan sosial, Pancasila, transportasi konvensional dan online

PENDAHULUAN

Menarik untuk dikaji fenomena transportasi di Indonesia yaitu antara transportasi konvensional dan transportasi online yang ada di Indonesia. Munculnya transportasi online membawa iklim yang berbeda bagi dunia transportasi di Indonesia, karena di satu sisi keberadaan transportasi konvensional semakin tergeser eksistensinya. Bentrok yang terjadi di beberapa daerah disebabkan para pelaku usaha transportasi konvensional merasa dengan hadirnya transportasi online menyebabkan persaingan usaha menjadi tidak adil. Kehadiran transportasi online tidak lepas dari pengaruh teknologi. Kemajuan teknologi dalam berbagai bidang menyebabkan dinamika social masyarakat yang berbeda pula. Kemajuan teknologi dalam dunia transportasi yang lebih praktis dan efisien, maka menyebabkan masyarakat beralih menggunakan transportasi online.

Peranan penting Teknologi Informasi dan komunikasi di era globalisasi telah menempatkan pada posisi yang amat strategis karena menghadirkan suatu dunia tanpa batas, jarak, ruang, dan waktu, yang berdampak pada peningkatan produktivitas dan efisiensi.¹ Perkembangan teknologi informasi telah menyebabkan dunia menjadi tanpa batas (*borderless*) dan menyebabkan perubahan sosial yang secara signifikan berlangsung demikian cepat. Dimana teknologi informasi saat ini menjadi pedang bermata dua, karena selain memberikan kontribusi bagi peningkatan kesejahteraan, kemajuan dan perdaban manusia, sekaligus menjadi sarana efektif perbuatan melawan hukum.²

Menurut Alvin Toffler, manusia sekarang ini telah memasuki era yang disebutnya *the third wave* (gelombang ketiga). Era ini biasa juga disebut era industrialisasi atau era informasi.³ Berbisnis dengan menerapkan teknologi informasi membuat peluang pasar terbuka lebih luas. Berbisnis lewat internet akan mempermudah mempromosikan produk, mencari konsumen, pelanggan. Terdapat faktor yang mempengaruhi perkembangan bisnis yaitu: kompleksitas bisnis yang semakin meningkat yang dipengaruhi oleh pengaruh ekonomi internasional, kompetisi bisnis global, perkembangan dan pertumbuhan TI, pendayagunaan waktu, pertimbangan sosial dan kapasitas teknologi informasi yang dipengaruhi oleh: kapasitas pelayanan kebutuhan informasi, kapasitas interaksi dalam jaringan komputer, kapasitas kecepatan akses data.⁴

Transaksi bisnis dengan media elektronik dikenal dengan *Electronic Commerce (E-Commerce)*. Adapun definisi *E-Commerce* sebagai berikut :

- a. *E-commerce is a new method for performing commercial activities. Daily-increase access to internet from one side and low level of costs for commercial activities through internet on the other could make it the most acceptable method for commercial transactions. With a glance to short-term history of e-commerce, we may notice that this phenomenon has a wide growth due to the simultaneous and great welcome of companies and customers.*⁵

¹ Siswanto Sunarso, *Hukum Informasi dan Transaksi Elektronik (Studi Kasus: Prita Mulyasari)*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009, hal.39

² Ahmad m. Ramli *Cyberlaw dan HAKI dalam Sistem Hukum Indonesia*, PT Refika Aditama Bandung, 2006, hal.1.

³ Amar Ahmad, 'Perkembangan Teknologi Komunikasi dan Informasi : Akar Revolusi dan Berbagai Standarnya', Juni 2012 Volume 13 Nomor 1, *Jurnal Dakwah Tabligh*, h. 139.

⁴ Setyaningsih Sri Utami, Pengaruh Teknologi Informasi Dalam Perkembangan Bisnis, *Jurnal Akuntansi dan Sistem Teknologi Informasi* April 2010 Vol 8 No. 1, h. 63.

⁵ Navid Nikakhtar and Yang Jianzheng, 'Role of E-commerce in Supplay chain Management to minimize costs', 2012 Volume 6, *African Journal of Business Mangement*, h.5673

- b. *Electronic commerce or e-commerce refers to a wide range of online business activities for products and services. It also pertains to “any form of business transaction in which the parties interact electronically rather than by physical exchanges or direct physical contact.”⁶*

Konflik ojek online dan ojek konvensional terkait dengan masalah keadilan harus segera diselesaikan. Berbicara tentang solusi konflik antara transportasi konvensional dan online tidak lepas dari nilai keadilan. Keadilan merupakan hak bagi semua orang, yaitu hak untuk mendapat perlakuan yang sama tanpa ada diskriminasi. Nilai keadilan pada Sila V Pancasila mempunyai makna bahwa seluruh rakyat Indonesia mempunyai hak mendapat keadilan dalam seluruh bidang kehidupan baik politik, ekonomi, hukum dan sosial budaya. Peran Pemerintah sangat penting untuk membuat kebijakan dan peraturan perundang-undangan yang menjunjung nilai keadilan bagi kedua pihak moda transportasi. Iklim usaha transportasi yang kondusif harus dijaga dengan didukung regulasi yang baik yang dari Pemerintah, sehingga konflik-konflik yang terjadi antar dua moda transportasi dapat terselesaikan. Sehingga transportasi konvensional dapat berjalan beriringan dengan transportasi online tanpa merampas hak salah satu moda transportasi.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik mengangkat permasalahan tentang bagaimana konsep keadilan berdasar Pancasila dalam merespon dinamika transportasi konvensional dan online di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Berdasarkan permasalahan yang diteliti, maka digunakan metode penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif atau metode penelitian hukum kepustakaan adalah metode atau cara yang dipergunakan di dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada. Penelitian menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan perundang-undangan (*statute approach*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan

⁶ Nisha Chanana and Sangeeta Goel, 'Future Of E-Commerce in India', 2012, *International Journal of Computing & Business Research, Proceedings of I-Society*

angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.⁷ Perubahan dinamika sosial masyarakat terkait dengan hadirnya transportasi berbasis online disebabkan oleh faktor teknologi⁸. Perubahan dinamika masyarakat⁹ yang mulai berpindah ke arah online membawa pengaruh dalam beragam aspek kehidupan, dalam hal ini salah satunya aspek transportasi. Transportasi online hadir dengan membawa perubahan yang lebih memberi rasa kenyamanan bagi para konsumen. Transportasi online memberikan fasilitas layanan transportasi dengan transaksi elektronik. Transaksi elektronik menurut Pasal 1 UU Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik adalah perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan komputer, jaringan computer dan atau media elektronik lainnya. Kemudahan yang disediakan oleh transportasi berbasis online ini selain membawa dampak positif bagi masyarakat luas ternyata membawa konflik tersendiri bagi dunia transportasi.

Konflik perlu dimaknai sebagai suatu jalan atau sarana menuju perubahan masyarakat. Keterbukaan dan keseriusan dalam mengurai akar permasalahan konflik dan komunikasi yang baik dan terbuka antar pihak yang berkepentingan merupakan cara penanganan konflik yang perlu dikedepankan.¹⁰ Konflik yang terjadi dalam dunia transportasi konvensional dan transportasi online dipicu oleh pelaku usaha transportasi konvensional yang dalam perkembangannya tergeser dengan hadirnya transportasi online. Para pelaku transportasi konvensional melakukan protes yang mengklaim bahwa transportasi online melaksanakan bisnis transportasi secara illegal. Hal ini disebabkan belum ada payung hukum yang jelas bagi aturan transportasi online di Indonesia.

⁷ Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti : Bandung, h. 7

⁸ Secara harfiah teknologi berasal dari bahasa Yunani yaitu *tecnologia* yang berarti pembahasan sistematis mengenai seluruh seni dan kerajinan. Istilah tersebut memiliki akar kata “*techne*” dalam bahasa Yunani Kuno berarti seni (art) atau kerajinan (craft). Dari makna harfiah tersebut, teknologi dalam bahasa Yunani Kuno dapat didefinisikan sebagai seni memproduksi alat-alat produksi dan menggunakannya. Definisi tersebut kemudian berkembang menjadi penggunaan ilmu pengetahuan sesuai dengan kebutuhan manusia. Teknologi dapat pula dimaknai sebagai “pengetahuan mengenai bagaimana membuat sesuatu (know-how of making things) atau bagaimana melakukan sesuatu (know-how of doing things) dalam arti kemampuan untuk mengerjakan sesuatu dengan nilai yang tinggi, baik nilai manfaat maupun nilai jualnya. Dikutip dari Martono, Nanang 2012, *Sosiologi Perubahan Sosial : Perspektif Klasik, Modern, Postmodern, dan Postkolonial*, PT Raja Grafindo : Jakarta, h. 276

⁹ Dinamika atau perubahan masyarakat dapat terjadi karena beberapa faktor antara lain penyebaran informasi meliputi pengaruh dan mekanisme media dalam menyampaikan pesan-esan ataupun gagasan (pemikiran); modal antara lain sumber daya manusia ataupun modal finansial; teknologi suatu unsur dalam sekaligus faktor yang cepat berubah sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan; ideologi atau agama, keyakinan agama atau ideologi tertentu berpengaruh terhadap proses perubahan sosial; birokrasi terutama berkaitan dengan berbagai kebijakan pemerintahan tertentu dalam membangun kekuasaannya; agen atau actor hal ini secara umum termasuk dalam modal sumber daya manusia tetapi secara spesifik dimaksudkan adalah inisiatif-inisiatif individual dalam mencari kehidupan yang lebih baik. (Bambang Tejokusumo, ‘Dinamika Masyarakat Sebagai Sumber Belajar Ilmu Pengetahuan Sosial’, Maret 2014 Volume III Nomor 1, *Geodukasi*, h.39)

¹⁰ Sukardi, ‘Penanganan Konflik Sosial Dengan Pendekatan Keadilan Restoratif’, 2016 Nomor 1, *Jurnal Hukum dan Pembangunan* 46, h. 76-77

Di negara lain seperti di kota Edmonton Kanada dan di Filipina, transportasi berbasis aplikasi atau online justru memanfaatkan kendaraan pribadi. Transportasi ini masuk dalam kategori kelas baru yaitu penyedia transportasi privat (*Private Transportation Provider-PTP*) di Edmonton dan *The Transportation Network Vehicle Service (TNVS)* di Filipina. Mekanisme, syarat, dan biaya perizinannya pun berbeda dan terpisah dari taksi. Di Canberra, transportasi berbasis aplikasi masuk kategori transportasi *Hire Car*. Di ibukota Australia ini, bahkan setiap calon pengemudi mesti memenuhi persyaratan akreditasi dimana salah satunya adalah tidak memiliki rekam jejak kriminal, selain memenuhi syarat terkait kewarganegaraan Australia, izin berkendara, dan mengikuti tes penilaian (*assessment*).¹¹

Kehadiran transportasi berbasis online dengan memanfaatkan teknologi komunikasi dan informasi mengubah secara radikal mekanisme bisnis dalam produk dan jasa. Negara Indonesia termasuk salah satu negara yang dimana dalam waktu kurang lebih 2 tahun ini transportasi online berkembang secara cepat. Perkembangan transportasi yang sangat cepat itu membawa polemik tersendiri ketika berhadapan dengan transportasi konvensional yang merasa dirugikan dengan adanya transportasi online. Beberapa pelaku usaha transportasi konvensional yang ada antara lain Gojek¹², Uber¹³ dan Grab.

Uber dan Gojek lahir karena adanya permasalahan. Masalah transparansi harga, masalah keamanan dan kepastian dari pengemudi kendaraan, masalah ketersediaan helm, hingga berbagai masalah lainnya yang dialami konsumen. Dari situlah Uber dan Gojek muncul untuk memberikan solusi. Tidak hanya untuk konsumen, masalah juga terjadi di kalangan tukang ojek sendiri. Waktu menunggu di pangkalan harusnya bisa lebih produktif. Jika hanya menunggu di pangkalan, tukang ojek hanya bisa

¹¹ Muhammad Faiz Aziz, 'Polemik Peraturan Menteri Perhubungan Terkait Transportasi Berbasis Aplikasi', 2016, *Jurnal Rechts Vinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, h. 4

¹² Gojek adalah penyedia jasa ojek yang terintegrasi dengan smartphone kita. Kita bisa memanggil ojek hanya dengan sentuhan jari, bisa melakukan pembayaran juga via aplikasi, bahkan Gojek bisa digunakan untuk mengirim barang atau delivery makanan. Gojek telah mewarnai transportasi di berbagai kota-kota besar di Indonesia. Persaingan antara kedua penyedia layanan transportasi konvensional (ojek pangkalan) dan virtual (Ojek Online) akhir-akhir ini banyak diberitakan di media massa. Adanya layanan Gojek akan membawa warna baru diantara berbagai layanan transportasi. Tetapi di sisi lain keberadaan Gojek membuat ruang publik ojek pangkalan menjadi terancam, karena Gojek secara pengelolaannya lebih teroganisir dan berbasis teknologi melalui smartphone, jadi penumpang tanpa perlu bernegosiasi masalah tarif dan tanpa menemui di pangkalan ojek.

¹³ Uber merupakan perusahaan jasa angkutan penumpang roda empat dengan menggunakan perangkat mobile aplikasi Taxi Online guna untuk melakukan pemesanan antar jemput penumpang dari tempat yang telah ditentukan pengguna dan diantar sesuai tujuan pesanan pada aplikasi Taxi Online mobile tersebut. Aplikasi Taxi Online Uber dalam penggunaannya dikendalikan dengan GPS sebagai alat bantu map atau peta lokasi. Perusahaan Uber didirikan duet Travis Kalanick dan Garrett Camp. Layanan Uber pun lahir di San Francisco pada tahun 2010. Saat ini Uber beroperasi di banyak negara, termasuk Indonesia.

bekerja ketika gilirannya tiba dan ketika ada orderan. Padahal, bisa saja ada lokasi dimana di pangkalan tersebut kosong sedangkan ada orderan. Atau bisa saja tukang ojek itu melakukan hal lain yang lebih produktif ketika tidak ada penumpang. Uber dan Gojek hadir untuk menyelesaikan masalah tersebut.¹⁴

Inovasi transportasi online seyogyanya direspon menjadi motivasi bagi perombakan dunia transportasi untuk menciptakan inovasi dan kualitas jasa¹⁵ yang lebih baik dan menyesuaikan dengan perkembangan masyarakat. Regulasi yang belum jelas soal terkait transportasi online menyebabkan konflik yang berkepanjangan dengan transportasi konvensional. Perkembangan teknologi pada saat ini menuntut inovasi dan pelayanan jasa yang semakin kreatif sehingga tercipta persaingan dalam dunia usaha yang kondusif. Hal ini tidak lepas dari peran Pemerintah, yang mana Pemerintah harus membuat kebijakan dan regulasi yang melindungi kepentingan bagi semua pihak. Pemerintah harus mampu membuat regulasi yang adil bagi kedua moda transportasi tanpa menghambat salah satu moda transportasi.

Isu yang sering muncul dalam kontroversi munculnya transportasi online dan transportasi konvensional adalah tidak terwujudnya persaingan usaha yang sehat antara transportasi online dan transportasi konvensional. Pengertian persaingan usaha tidak sehat berdasarkan Undang-Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan usaha tidak sehat dalam Pasal 1 angka 6 Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Pada hakikatnya hukum persaingan usaha dimaksudkan untuk mengatur persaingan dan monopoli demi tujuan yang menguntungkan. Apabila hukum persaingan usaha diberi arti luas, bukan hanya meliputi pengaturan persaingan, melainkan juga soal boleh tidaknya monopoli digunakan sebagai saran kebijakan publik untuk mengatur daya mana yang boleh dikelola oleh swasta.¹⁶ Hukum persaingan

¹⁴ Pontjo Bambang Mahargiono, Krido Eko Cahyono, *Kontroversi Transportasi Online Sebagai Dasar Pembentukan Fasilitas Layanan Penumpang Bagi Pelaku Bisnis Transportasi di Surabaya*, Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin & Call for Papers UNISBANK ke 3 2017 ISBN 9-789-7963-499-93, h.664

¹⁵ Menurut Garperz dimensi yang perlu diperhatikan dalam perbaikan kualitas jasa adalah a) ketepatan waktu pelayanan, b) akurasi pelayanan, c) kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan, d) tanggungjawab, e) kelengkapan, menyangkut lingkup pelayanan dan ketersediaan sarana pendukung, g) variasi model pelayanan, berkaitan dengan inovasi untuk memberikan pola-pola baru dalam pelayanan, features dari pelayanan, dan lain-lain, h) pelayanan pribadi, berkaitan dengan fleksibilitas, penanganan permintaan khusus dan lain-lain, i) kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, j) atribut pendukung pelayanan lainnya. (Sigit Haryono, 'Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Umum) di Kota Yogyakarta', Juli 2010 Volume 7 Nomor 1, *Jurnal Administrasi Bisnis*, h. 6)

¹⁶ Arie Siswanto, 2002, *Hukum Persaingan Usaha*, Ghalia Indonesia : Jakarta, h. 23

usaha adalah hukum yang mengatur tentang interaksi perusahaan atau pelaku usaha di pasar, sementara tingkah laku perusahaan ketika berinteraksi dilandasi atas motif-motif ekonomi.¹⁷

Kegiatan yang dilarang sebagaimana dimaksud dalam UU No. 5 Tahun 1999 yang terjadi atau mengakibatkan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, antara lain monopoli, monopsoni, penguasaan pasar, persekongkolan, posisi dominan. Pasal 1 Angka 4 UU No. 5 Tahun 1999 menyatakan bahwa posisi dominan adalah keadaan dimana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar yang dikuasai, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi diantara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu. UU No. 5 Tahun 1999 dalam Pasal 25 menyatakan bahwa pelaku usaha dilarang menggunakan posisi dominan baik secara langsung untuk menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan/atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan/atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun dari segi kualitas, membatasi pasar dan pengembangan teknologi; atau menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan.

Pelaku usaha yang memiliki posisi dapat menentukan harga atau menciptakan hambatan masuk kepasar bagi para pelaku usaha baru, atau pelaku usaha yang tidak diinginkan. Pelaku usaha memiliki posisi dominan apabila satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% (lima puluh persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu, dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai 75% (tujuh puluh lima persen) atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu. Posisi dominan yang dimiliki oleh pelaku usaha bukanlah sesuatu yang dilarang. Posisi dominan dilarang jika pelaku usaha menggunakan posisi dominannya untuk mengeksploitasi konsumen atau pelaku usaha lain atau berusaha untuk menyingkirkan dan menghalangi pelaku usaha lain untuk masuk ke dalam pasar.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)¹⁸ menyatakan bahwa sangat apresiasi dengan hadirnya transportasi online. Persaingan tidak sehat terjadi ketika ada pelaku usaha yang menjalankan usahanya secara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat pelaku usaha yang lain. Pemanfaatan

¹⁷ Andi Fahmi Lubis, 2009, *Hukum Persaingan Usaha: Antara Teks dan Konteks*, Creative Media : Jakarta, h. 21

¹⁸ Kedudukan KPPU dalam ketatanegaraan merupakan lembaga negara komplementer (state auxiliary organ) dibenayuk oleh Presiden. KPPU bukan lembaga peradilan namun KPPU memiliki kewenangan melaksanakan quasi judicial meliputi kewenangan yang dimiliki lembaga peradilan yaitu penyidikan, penuntutan, memeriksa, mengadili sampai memutus perkara persaingan usaha pada tingkat pertama. Dikutip dari Alum Silombon, 'Kedudukan Hukum Komisi Pengawas Persaingan Usaha Melaksanakan Wewenang Penegakan Hukum Persaingan Usaha', Oktober 2012 Volume 24 Nomor 3 *Mimbar Hukum*, h.540

teknologi informasi sebenarnya meningkatkan persaingan usaha. Transportasi online sebenarnya tidak menyebabkan persaingan dalam bidang transportasi menjadi tidak sehat.

Bertambahnya jumlah produsen dan juga konsumen maka persaingan di pasar akan semakin bersifat sempurna. Kesejahteraan masyarakat yang terenggut atau dalam bahasa ekonomi disebut *Dead Weight Loss* yang biasanya terjadi di pasar monopoli akan mampu teratasi dengan baik. Kekuatan monopoli dapat menghalangi sebagian kelompok konsumen yang ingin mengkonsumsi barang atau jasa perusahaan, tetapi tidak mempunyai daya beli yang cukup akibat penetapan harga yang tinggi. Pilihan moda transportasi konvensional, seperti taksi misalnya yang industrinya hanya dikuasai oleh beberapa perusahaan saja di pasar tentunya menyulitkan konsumen. Oleh sebab itu, kehadiran transportasi online tentu akan berdampak pada keseimbangan harga yang baru.¹⁹ Inovasi memiliki peran yang sangat penting dalam perkembangan ekonomi negara, karena perusahaan yang inovatif menciptakan nilai baru yang tidak ada sebelumnya. Dengan cara ini mereka menciptakan kekayaan bagi perusahaan, negara dan dunia. Semakin inovatif suatu perusahaan maka semakin produktif dan semakin efisien dalam menggunakan sumber daya. Semakin produktif perusahaan dalam suatu negara, semakin efisien negara tersebut menggunakan sumber daya. Dengan demikian inovasi yang dilakukan perusahaan menunjukkan betapa penting inovasi bukan hanya untuk kepentingan perusahaan namun juga bagi negara dan juga pengaruh inovasi tersebut pada masyarakat.²⁰

Penelusuran terhadap asal-usul katanya, keadilan berasal dari kata “adil” dari bahasa Arab al-adl, yang berarti lurus dalam jiwa, tidak dikalahkan oleh hawa napsu, berhukum dengan kebenaran, tidak zalim, seimbang, setara dan sebagainya. Dalam bahasa Inggris, istilah keadilan, disebutkan dengan berbagai term, seperti: *justice* (diterjemahkan: keadilan, kepantasan, ketepatan dan peradilan), *fairness* (diterjemahkan dengan keadilan, kejujuran, kewajaran), *equity* (diterjemahkan: keadilan, kewajaran dan hak menurut keadilan) dan *impartiality* (diterjemahkan dengan keadilan, sifat tidak memihak, sikap jujur, sikap adil, kejujuran dan sikap netral).²¹

Hukum harus menciptakan keadilan bagi seluruh. Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan masih ada *hidden political intentions* yang dimana hukum masih menjadi keinginan

¹⁹ Lola Amelia, ‘Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta : Kajian Singkat dan Rekomendasi’, 2015, *The Indonesian Institute Center For Public Research*, h. 32

²⁰ Trisna Febrina, ‘Studi Penerapan Inovasi Teknologi Informasi Dengan Metode Technology Watch and Competitive Intelligent’, Juni 2014 Volume 5 Nomor 1, *Comtech*, h. 356

²¹ Sulhani Hermawan, Tinjauan Keadilan Sosial Terhadap Hukum Tata Pangan Indonesia, *Mimbar Hukum* Volume 24 Nomor 03 Oktober 2012, hal. 491

kepentingan golongan tertentu. Dengan berlandaskan pada Pancasila dalam pembentukan hukum, diharapkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan jiwa bangsa Indonesia. Peraturan perundang-undangan yang baik harus sesuai dengan keadilan berdasarkan Pancasila, agar terwujud keadilan hukum yang diakui oleh seluruh bangsa Indonesia tanpa meragukan bentuk keadilan hukum yang ada, karena keadilan hukum dibentuk berdasarkan prinsip-prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan yang berdasarkan keadilan Pancasila.

Pengertian Pancasila sebagai dasar Negara sesuai dengan bunyi Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 Alinea IV yang secara jelas menyatakan bahwa Pancasila merupakan norma dasar atau fundamental Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai dasar negara Pancasila dipergunakan untuk mengatur seluruh tatanan kehidupan bangsa dan negara Indonesia, artinya segala sesuatu yang berhubungan dengan pelaksanaan sistem ketatanegaraan Negara Kesatuan Republik Indonesia harus berdasarkan Pancasila. Hal ini berarti juga bahwa semua peraturan yang berlaku di negara Republik Indonesia harus bersumberkan kepada Pancasila.

Pancasila adalah pandangan hidup bangsa Indonesia yang telah dimurnikan dan dipadatkan menjadi dasar falsafah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pandangan hidup yaitu pandangan dunia atau *way of life*, yaitu bagaimana cara menjalani kehidupan. Sebagai falsafah hidup atau pandangan hidup, Pancasila mengandung wawasan dengan hakekat, asal, tujuan, nilai, dan arti dunia seisinya, khususnya manusia dan kehidupannya, baik secara perorangan maupun sosial. Sila V Pancasila berbunyi “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia” yang mengandung nilai keadilan sosial. Keadilan yang merupakan pemberian hak yang sama rata kepada seluruh rakyat Indonesia di seluruh aspek kehidupan antara lain bidang politik, ekonomi dan sosial budaya. Keadilan sosial selain dirumuskan dalam Sila V Pancasila juga tercantum pada Alinea IV Pembukaan UUD NRI 1945. Rumusan Alinea IV Pembukaan UUD NRI 1945 menyatakan “Susunan negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang Adil dan Beradab, Persatuan Indonesia, Kerakyatan yang dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Nilai keadilan adalah nilai yang menjunjung tinggi norma berdasarkan ketidak berpihakan, keseimbangan, serta pemerataan terhadap suatu hal. Pada hakekatnya adil berarti seimbang hak dan kewajiban. Mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia merupakan cita-cita bernegara dan berbangsa yaitu cita hukum bangsa Indonesia. Semua itu bermakna mewujudkan keadaan masyarakat yang bersatu, dimana setiap anggota masyarakat mempunyai kesempatan yang sama untuk tumbuh dan berkembang serta belajar hidup pada kemampuan yang dimilikinya. Segala usaha diarahkan kepada dan

untuk rakyat, memupuk peningkatan kualitas rakyat, sehingga kesejahteraan tercapai secara merata bagi seluruh rakyat Indonesia.²²

Pemerintah seharusnya menerbitkan aturan yang dapat mendorong transportasi berbasis online dan konvensional untuk bisa berkolaborasi. Politik hukum Pemerintah terkait pengaturan transportasi online harus memberikan kemanfaatan sebesar besarnya bagi semua pelaku transportasi online. Pemerintah memperhatikan semua kepentingan baik penyelenggara konvensional dan sekaligus memelihara transportasi online yang jelas lebih murah, lebih efisien, lebih disenangi warga dan membuka lapangan kerja baru. Kolaborasi antara perusahaan transportasi dengan konvensional diharapkan dapat menjadi solusi terhadap polemik yang ada pada saat ini.

Mengingat cita-cita pasar yang sempurna tidak lepas dari peran pemerintah dalam mewujudkan pasar yang sempurna. Dalam hal ini hukum harus mampu berpartisipasi agar idealisme pasar dapat tercapai dan tidak merugikan para pelaku ekonomi/pelaku usaha dan dapat terwujudnya keseimbangan ekosistem berbisnis.²³ Berdasarkan teori hukum responsif²⁴ yang menyatakan bahwa hukum seharusnya dapat merespon perubahan dalam masyarakat dan dapat mengakomodir apa yang menjadi kepentingan masyarakat di dalam sebuah produk hukum yaitu Undang-undang.

Akar hukum progresif dalam memahami gejala pengaturan transportasi online adalah orientasi yang cukup tepat mengingat peraturan yang ada. Pengaturan sudah tidak lagi dapat menjawab perdagangan usaha pada umumnya khususnya bisnis online. Bisnis online membuka kemungkinan setiap orang atau subjek hukum untuk ikut berpartisipasi dalam layanan transportasi online tanpa harus membentuk badan hukum baik PT, Yayasan atau koperasi mawadahi usaha online. Secara perorangan dimungkinkan dan cukup bergabung dengan perusahaan aplikasi online yang menyediakan aplikasi dan menjadi perantara kepada konsumen jasa angkutan online.²⁵

²² Ferry Irawan Febriansyah, Keadilan Berdasarkan Pancasila Sebagai Dasar Filosofis dan Ideologis Bangsa, *Jurnal Ilmu Hukum Volume 13* Nomor 25 Februari 2017, hal. 14

²³ Al Araf Assadallah Marzuki, 'Urgensi Putusan Sela Berkaitan Dengan Harta Kekayaan Pelaku Usaha Dalam Hukum Acara Persaingan Usaha di Indonesia', Juni 2017 Volume 2 Nomor 1, *Jurnal Panorama Hukum*, h. 88

²⁴ Menurut Philippe Nonet dan Philip Selznick, hukum yang baik seharusnya memberikan sesuatu yang lebih daripada sekedar prosedur hukum. Hukum tersebut harus berkompeten dan juga adil. Hukum harus mampu mengenali keinginan publik dan punya komitmen terhadap tercapainya keadilan substantive. Philippe Nonet dan Philip Selznick, 2007, *Hukum Responsif*, Nusamedia : Bandung, h.6

²⁵ Agus Pribadiono, 'Transportasi Online VS Transportasi Tradisional Non Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online', Agustus 2016 Volume 13 Nomor 2, *Lex Jurnalica*, h. 133

Pemerintah Indonesia khususnya Kementerian Perhubungan belum dapat dikatakan responsif terhadap perkembangan transportasi online ini. Hal ini bermula saat Kementerian Perhubungan meminta Kementerian Komunikasi dan Informatika untuk menutup aplikasi atau memblokir aplikasi transportasi online. Seharusnya kebijakan Pemerintah tidak menghambat perkembangan yang terjadi dalam masyarakat. Aturan yang telah di keluarkan oleh Kemenhub antara lain Permenhub No 26 Tahun 2017 yang telah dibatalkan oleh MA karena dinilai beberapa poin bertentangan dengan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan serta UU No 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah, kemudian dikeluarkan lagi Peraturan Menteri Perhubungan No 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek yang akhirnya kembali digugat lagi ke MA.

Adapun pertimbangan MA mencabut beberapa Pasal dalam Permenhub No. 26 Tahun 2017 antara lain :

- a. Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu;
- b. Fakta menunjukkan keadilan angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep sharing economy yang saling menguntungkan dengan mengedapnkan asas kekeluargaan sebagaimana dalam Pasal 33 ayat (1) UUD 1945.
- c. Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah tanpa meninggalkan asas kekeluargaan;
- d. Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, MA menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU No 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah. Karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah, bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tariff batas atas dan batas bawah, atas usulan

dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa dengan perusahaan angkutan sewa khusus.

Beranjak dari pertimbangan MA diatas, peran Pemerintah dalam mewujudkan keadilan bagi kedua moda transportasi belum terwujud. Kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah bertolak belakang dengan nilai keadilan Pancasila. Hal ini disebabkan dengan kebijakan itu Pemerintah menghambat bahkan memutus perkembangan transportasi online yang ada di Indonesia. Memang dalam awal kehadiran transportasi online para pelaku jasa transportasi konvensional merasa tergeser dengan adanya transportasi berbasis online karena mengurangi pendapatan dan kalah bersaing. Akan tetapi solusi yang harus dilakukan oleh Pemerintah jangan sampai menutup atau memblokir transportasi berbasis online yang telah berkembang. Manfaat hadirnya transportasi online sudah dirasakan oleh masyarakat baik dari segi kenyamanan, kemudahan, kecepatan, dan biaya yang lebih murah.

Pelaku jasa transportasi konvensional sebaiknya menyesuaikan dengan perkembangan teknologi pada era digital saat ini. Selain itu, transportasi konvensional harus memperbaiki pelayanan dan kualitas jasa agar bisa berkompetisi beriringan dengan taksi online baik dari kenyamanan, kualitas dan harga. Perkembangan teknologi informasi yang menciptakan e-commerce merupakan kemajuan yang tidak dapat dihindari. Kunci dari penyelesaian konflik antara dua moda transportasi konvensional dan online adalah menghadirkan regulasi yang mengandung nilai keadilan yang mengutamakan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Segala inovasi yang terjadi harus disikapi dengan cermat, cerdas dan bijaksana. Berlandaskan pada nilai-nilai Pancasila dan UUD 1945 merupakan salah satu kunci yang harus digunakan oleh Pemerintah dalam menetapkan kebijakan pemerintah terkait transportasi online. Nilai keadilan dalam Pancasila seharusnya dijadikan dasar dalam hidup bersama untuk mewujudkan kesejahteraan seluruh warga masyarakatnya. Berdasar pada nilai Pancasila maka diharapkan transportasi konvensional dan transportasi online dapat berkolaborasi dalam menyelenggarakan transportasi yang baik di Indonesia. Pemerintah seyogyanya segera membuat regulasi yang jelas bagi kedua moda transportasi tersebut yang menjunjung nilai keadilan, antara lain dalam hal tarif, kemitraan untuk orang pribadi dan badan hukum, perlindungan konsumen transportasi online dan klasifikasi transportasi online meliputi angkutan umum, angkutan online serta angkutan sewa.

KESIMPULAN

Penyebab polemik antara transportasi konvensional dan transportasi online salah satunya belum adanya regulasi yang jelas dari Pemerintah yang mengatur transportasi berbasis online. Transportasi konvensional merasa tergeser dengan hadirnya transportasi online. Pelayanan kualitas yang lebih baik serta biaya yang terjangkau yang dimiliki oleh transportasi online menyebabkan masyarakat beralih lebih memilih transportasi online. Solusi untuk mengatasi polemik antara transportasi konvensional dan transportasi berbasis online yaitu regulasi pemerintah harus membuat regulasi yang adil bagi kedua moda transportasi. Berpijak dari nilai keadilan berdasar Pancasila Pemerintah dapat membuat kebijakan yang dimana transportasi konvensional dan transportasi online berjalan berdampingan tanpa adanya konflik yang muncul. Seyogyanya Pemerintah tidak menghambat perkembangan transportasi online, dikarenakan transportasi online muncul karena perkembangan teknologi yang tidak dapat dibendung.

REFERENSI

- Lubis, Andi Fahmi. *Hukum Persaingan Usaha: Antara Teks dan Konteks*, Creative Media : Jakarta, 2009.
- Martono, dan Nanang. *Sosiologi Perubahan Sosial : Perspektif Klasik, Modern, Postmodern, dan Postkolonial*, PT Raja Grafindo : Jakarta, 2012.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti : Bandung, 1998.
- Nonet, Philippe., and Selznick Philip. *Hukum Responsif*, Nusamedia : Bandung, 2007.
- Siswanto, Arie. *Hukum Persaingan Usaha*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2002.
- Amelia, Lola. 'Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi di Jakarta : Kajian Singkat dan Rekomendasi', *The Indonesian Institute Center For Public Research*, 2015.
- Aziz, Muhammad Faiz. 'Polemik Peraturan Menteri Perhubungan Terkait Transportasi Berbasis Aplikasi', *Jurnal Rechts Vinding Media Pembinaan Hukum Nasional* 2016.
- Chanana, Nisha., and Sangeeta Goele, 'Future Of E-Commerce in India', *International Journal of Computing & Business Research, Proceedings of I-Society*, 2012.
- Febrina, Trisna. 'Studi Penerapan Inovasi Teknologi Informasi Dengan Metode Technology Watch and Competitive Intelligent', *Comtech* Volume 5 Nomor 1, Juni 2014.
- Haryono, Sigit. 'Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Umum) di Kota Yogyakarta', *Jurnal Administrasi Bisnis* Volume 7 Nomor 1, Juli 2010.
- Marzuki, Al Araf Assadallah Marzuki. 'Urgensi Putusan Sela Berkaitan Dengan Harta Kekayaan Pelaku Usaha Dalam Hukum Acara Persaingan Usaha di Indonesia', *Jurnal Panorama Hukum* Volume 2 Nomor 1, Juni 2017.
- MG, Pratama., Wijaya BM, dan Kunaifi A, 'Analisis Deskriptif Konsumen dan Mitra Pengemudi pada Jasa Transportasi Online Ride Sharing', *Jurnal Sains dan Seni ITS* Volume 6 Nomor 2, 2017.
- Nikakthar, Navid., and Yang Jianzheng, 'Role of E-commerce in Supply chain Management to minimize costs', *African Journal of Business Mangement* Volume 6, 2012.
- Pribadiono, Agus. 'Transportasi Online VS Transportasi Tradisional Non Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online', *Lex Jurnalica* Volume 13 Nomor 2 , Agustus 2016.
- Silombon, Alum. 'Kedudukan Hukum Komisi Pengawas Persaingan Usaha Melaksanakan Wewenang Penegakan Hukum Persaingan Usaha', *Mimbar Hukum* Volume 24 Nomor 3, Oktober 2012.
- Sukardi, 'Penanganan Konflik Sosial Dengan Pendekatan Keadilan Restoratif', *Jurnal Hukum dan Pembangunan* 46, Nomor 1, 2016.
- Tejokusumo, Bambang. 'Dinamika Masyarakat Sebagai Sumber Belajar Ilmu Pengetahuan Sosial', *Geodukasi* Volume III Nomor 1, Maret 2014.

Pontjo Bambang Mahargiono, Krido Eko Cahyono, “Kontroversi Transportasi Online Sebagai Dasar Pembentukan Fasilitas Layanan Penumpang Bagi Pelaku Bisnis Transportasi di Surabaya”, *Prosiding Seminar Nasional Multi Disiplin & Call for Papers*, Surabaya, UNISBANK Ke 3, ISBN 9-789-7963-499-93, 2017.

Undang-Undang No 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen