

**PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR. 37/P/HUM/2017
(Ditinjau Dari Asas Keadilan)**

Ihsan Helmi Lubis

Institut Agama Islam Negeri Padangsidimpuan
ihsan@iain-padangsidimpuan.ac.id

Abstract

In Decision Number 37 P / HUM / 2017 concerning the Implementation of Transportation of People with Public Motorized Vehicles Not on Route, the Supreme Court revoked all of the Petitioners' petitions by stating PM. Number 26 of 2017 contradicts Law Number 20 of 2008. As a result of this decision, it raises pros and cons among the public. One party stated that this decision was a decision that was responsive to innovation in the transportation sector. On the other hand, stated that the legal considerations used by the Supreme Court were inadequate because they did not use Law Number 22 of 2009 and Government Regulation Number 74 of 2014 which were the basis for making PM Number 26 of 2017 and this decision did not reflect justice for the parties. The method used to solve the problem in this study is to use a type of library research with a normative juridical approach while the type of research used is descriptive analytical. Based on these problem, the authors will analyze The Supreme Court's decision from the principle of justice. Based on the results of research using the principle of justice, The Supreme Court Decision Number 37/P/HUM/2017 tended to side with the Petitioners by revoking all the provisions petitioned for judicial review. Even though this provision is an ideal provision to be maintained in order to create balance, equality and non-discrimination between Special Charter Transportation and Conventional Taxis.

Keywords; Justice, Balance, Equality and Non-Discrimination

A. Pendahuluan

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi telah mengubah seluruh pola perilaku dan pola hidup ataupun pergaulan dalam suatu masyarakat. Perkembangan teknologi yang kita nikmati dewasa ini diibaratkan seperti pedang bermata dua, satu sisi Ia memberikan kontribusi bagi peningkatan kemakmuran, kemajuan dan peradaban manusia ke arah yang lebih praktis

dan instan. Namun, disisi lain Ia menjadi sarana efektif untuk melakukan perbuatan melawan hukum.¹ Satu diantara banyaknya contoh perkembangan teknologi informasi dan komunikasi adalah *e-commers*. *E-commers* adalah suatu proses transaksi jual

¹ Geistiar Yoga Pratama, Suradi, and Aminah, "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen", *Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, No. 3, 2016, h. 1.

beli barang maupun jasa yang dilakukan melalui media komputer, yaitu internet (daring).² Ada tiga *stake holder* yang terkait dalam transaksi jual beli secara elektronik ataupun dalam jaringan (daring), yaitu *seller*, *buyer* dan *provider*.³

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan suatu objek dari tempat asal (*origin*) ke tempat akhir (*destination*). Jika dikaitkan dengan pengertian *e-commers* yang telah penulis paparkan di atas, maka yang dimaksud dengan Transportasi Online ialah suatu system pelayanan jasa transportasi berbasis jaringan komputer yang kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan sampai dengan pembayarannya dilakukan melalui media internet ataupun daring.

Kemajuan layanan Transportasi Online memiliki dua sisi yang saling berlawanan yaitu, satu sisi sangat membantu dan memudahkan aktifitas masyarakat dengan fasilitas yang ditawarkan. Namun sebaliknya, disisi lain kemajuan layanan transportasi online rentan memicu konflik, seperti konflik yang terjadi di beberapa daerah, yaitu Medan,⁴ Makassar⁵ dan Malang.⁶

² Ahmad M. Ramli, *Cyber Law Dan HAKI Dalam Sistem Hukum Indonesia*, (Jakarta: Reflika Aditama, 2004), h.1.

³ Azhar Muttaqin, "Transaksi E-Commerce Dalam Tinjauan Hukum Jual Beli Islam", *Ulumuddin*, Vol. VI No. VI, 2010, h. 461.

⁴ Konflik terjadi ketika pengemudi GrabCar bergesekan dengan pengemudi becak bermotor di

Langkah-langkah mediasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan untuk menghindari konflik berkelanjutan antara Transportasi Online dengan Transportasi Konvensional adalah dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.⁷ Namun regulasi ini dianggap oleh Ir. Johanes Bayu Sarwo, Antonius Handoyo, Iwanto, Sutarno, Aji Lie Herman Susanto, dan Endru Valianto Nugroho tidak mencerminkan keadilan bagi mereka sebagai pengemudi Transportasi Online, sehingga regulasi ini diajukan hak uji materiil ke Mahkamah

depan Plaza Medan Fair yang mengakibatkan pemukulan dan perusakan mobil pengemudi Grab Car yang dilakukan oleh pengemudi becak bermotor, Muhammad Soleh, "Konflik Transportasi Online Dan Konvensional Merambah Ke Daerah", dalam www.merdeka.com, diakses pada 13 April 2021.

⁵ Konflik terjadi ketika puluhan pengemudi Angkutan Kota dan Taksi Konvensional melakukan demonstrasi di depan Kantor DPRD Sulawesi Selatan karena penurunan pendapatan yang mereka alami serta tidak taatnya pengendara Taksi Online terhadap tariff yang diberlakukan Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan, Yantina Debora, 'Bentrok Transportasi Konvensional Dan Online', dalam tirto.id, diakses pada 13 April 2021.

⁶ Konflik terjadi ketika pengendara Angkutan Koa melakukan aksi demonstrasi dan mogok massal di depan Balai Kota Malang, Andi Hartik, 'Konflik Angkutan Konvensional Dan Online Di Malang Sulit Diatasi', dalam regional.kompas.com, diakses pada 13 April 2021.

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dalam paparan selanjutnya penulis akan sebut PM. 26/2017.

Agung yang kemudian permohonan ini diregister dengan Nomor 37/P/HUM/2017.⁸

Adapun pokok permohonan keberatan hak uji materiil itu terdapat beberapa ketentuan yaitu; *pertama*, ketentuan pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan yang terdapat pada pasal 20 dan pasal 21. *Kedua*, ketentuan tarif Angkutan Sewa Khusus yang terdapat pada pasal 19 ayat (2) huruf f dan pasal 5 ayat (1) huruf e. *Ketiga*, ketentuan Surat Tanda Nomor Kendaraan atas nama pemegang izin yang terdapat pada pasal 19 ayat (3) huruf e, pasal 27 huruf a, pasal 36 ayat (4) huruf c, pasal 37 ayat (4) huruf c dan pasal 66 ayat (4). *Keempat*, ketentuan penyedia aplikasi yang terdapat pada pasal 51 ayat (2) dan ayat (3). *Kelima*, ketentuan pengguna Sertifikasi Registrasi Uji Tipe (SRUT) untuk keperluan perizinan dan pelaksanaan uji berkala yang terdapat pada pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2. *Keenam*, ketentuan kewajiban penggunaan tanda nomor

kendaraan bermotor sesuai domisili yang terdapat pada pasal 30 huruf b.⁹

Menurut para Pemohon, ketentuan-ketentuan diatas bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah¹⁰ sebab akan menghambat pertumbuhan dan perkembangan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berlandaskan demokrasi ekonomi yang menjunjung tinggi rasa keadilan dan tidak selaras dengan prinsip-prinsip dasar pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah.¹¹

Hal yang menarik minat penulis mengkaji permasalahan ini secara mendalam adalah karena Mahkamah Agung menilai Angkutan Sewa Khusus ataupun yang lebih sering disebut dengan Taksi Online merupakan konsekuensi logis yang tidak dapat dihindari dari perkembangan teknologi informasi dalam moda angkutan jalan ataupun transportasi dan telah berhasil meminimalisir bahkan menghapuskan bentuk pasar yang sebelumnya dikuasai oleh segelintir orang (*monopoly market*) ke

⁸ Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dalam paparan selanjutnya penulis akan sebut Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017.

⁹ Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017, h. 26-32.

¹⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah dalam paparan selanjutnya penulis akan sebut UU 20/2008.

¹¹ Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017, h. 34.

persaingan pasar yang lebih bebas dan kompetitif dengan memberdayakan keunggulan teknologi untuk bekerjasama dengan masyarakat, baik itu pengusaha mikro dan kecil dengan berlandaskan pada konsep *sharing economy*.¹²

Akibat yang ditimbulkan Putusan Mahkamah Agung tersebut adalah terpecahnya dua pandangan yang saling bertolak belakang di kalangan masyarakat, yaitu ada yang sependapat (pro) dengan putusan tersebut dan ada yang tidak sependapat (kontra) dengan putusan tersebut.

Pihak yang pro berpendapat bahwa putusan Mahkamah Agung tersebut merupakan suatu bentuk dukungan Hakim akan tuntutan zaman terhadap kemajuan teknologi dalam moda transportasi yang tidak bisa dihindarkan. Sedangkan pihak yang kontra, seperti Danang Parikesit, Pengamat Transportasi Unika Soegijapranata, Djoko Setijowarno berpendapat bahwa Transportasi Online bukan termasuk UMKM, tetapi Pengusaha dengan modal besar yang berlindung seolah-olah UMKM.¹³ Terkait penyedia aplikasi juga telah bertindak melebihi kewenangannya dan idealnya sebelum

memutuskan suatu permasalahan angkutan jalan, Hakim Mahkamah Agung meminta pertimbangan dari pemangku kepentingan, seperti Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) dan akademisi di bidang transportasi.¹⁴

Pada prinsipnya Putusan Hakim memiliki 3 (tiga) tujuan dasar hukum, yaitu harus mencakup rasa keadilan, kepastian hukum dan bermanfaat¹⁵ bagi para pihak yang berperkara (secara khusus) maupun oleh seluruh masyarakat (secara umum). Aktualisasi ketiga prinsip tersebut tidaklah suatu hal yang mudah untuk diimplementasikan karena sangat sering terjadi ketidakselarasan antara ketiganya, seperti ketidakselarasan antara kepastian hukum dan keadilan, satu sisi Hakim berkewajiban untuk menegakkan hukum dengan merujuk pada regulasi tertulis yang bertujuan untuk menjamin kepastian hukum dengan mengabaikan rasa keadilan, begitupun sebaliknya, jika Hakim hanya menerapkan rasa keadilan yang hidup dalam suatu masyarakat, maka tidak menutup kemungkinan kepastian hukum akan terabaikan sehingga yang dicita-citakan oleh hukum tidak dapat terwujud.

¹² Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017, h. 75.

¹³ Gloria Fransisca Katharina Lawi, "Putusan MA Soal Transportasi Online, Keadilan Iklim Bisnis Perlu Dijaga", dalam *ekonomi.bisnis.com*, diakses pada 13 April 2021.

¹⁴ Subekti Rahayu, "Putusan MA Soal Aturan Angkutan Daring Bisa Picu Keresahan", dalam *republika.co.id*, diakses pada 8 April 2021.

¹⁵ Mario Julyano and Aditya Yuli Sulistyawan, "Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum", *Jurnal Crepido*, Vol. 1, No. 1, 2019, h. 14.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka permasalahan utama yang akan dijawab pada penelitian ini adalah pertimbangan Hakim Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor. 37/P/HUM/2017 ditinjau dari asas keadilan. Sedangkan batasan permasalahan yang akan dijawab hanya unsur pencabutan ketentuan pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan serta ketentuan tarif Angkutan Sewa Khusus.

B. Metodologi Penelitian

Metode penelitian pada artikel ini menggunakan jenis penelitian pustaka *library research*)¹⁶ dengan pendekatan yuridis-normatif.¹⁷ Dalam pendekatan ini penulis akan menggali berbagai berbagai polemik Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online), kemudian menghubungkannya dengan seluruh regulasi yang berlaku di Indonesia, sehingga akan diketahui konsep dasar dari keberadaan hukum tersebut.

¹⁶ Penelitian pustaka menurut Moh. Nazir adalah suatu metode yang dipakai dengan penalaahan buku-buku yang berhubungan dengan tema yang dibahas, Usman Yahya, 'Konsep Pendidikan Anak Usia Sekolah Dasar (6-12) Tahun Di Lingkungan Keluarga Menurut Pendidikan Islam', *Jurnal Islamika*, Vol. 15, No. 2, 2015, h. 231.

¹⁷ Pendekatan yuridis normatif adalah suatu kegiatan yang mengkaji mengenai penyelesaian masalah-masalah yang terdapat dalam peraturan-peraturan ataupun hukum positif, Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, 'Metodologi Penelitian Hukum Sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer', *Gema Keadilan*, Vol. 7, No. 1, 2020, h. 23.

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan Hakim. Dalam hal ini Putusan Nomor. 37 P/HUM/2017. Sedangkan bahan hukum sekunder terdiri dari semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi, meliputi buku-buku, skripsi, jurnal, dan internet yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas. Sedangkan tipe penelitian menggunakan deskriptif analitis¹⁸ untuk mengetahui permasalahan yang diteliti secara gamblang dan terfokus.

C. Putusan Mahkamah Agung Nomor. 37/P/HUM/2017 Ditinjau Dari Asas Keadilan

Pada hakikatnya adil bermakna menempatkan sesuatu pada tempatnya dan memberikan kepada setiap orang hak-hak yang melekat padanya.¹⁹ Hal ini sesuai pada asas bahwa setiap orang memiliki kedudukan

¹⁸ Deskriptif analitis adalah menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan teori-teori hukum yang kemudian dikaitkan dengan aktualisasinya yang menyangkut permasalahan yang diteliti, Fathalya Laksana, 'Analisis Yuridis Terhadap Kasus Gugatan Pembuatan Melawan Hukum Atas Ketidakabsahan Peralihan Hak Milik Benda Bergerak (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1081/K/PDT/2018)', *Sol Justisio: Jurnal Penelitian Hukum*, Vol. 2, No. 2, 2020, h. 229.

¹⁹ Afifa Rangkuti, "Konsep Keadilan Dalam Perspektif Islam", *TAZKIYA; Jurnal Pendidikan Islam*, Vol. VI. No. 1, 2017, h. 18.

yang sama di depan hukum (*equality before law*).²⁰ Dengan kata lain, asas keadilan wajib mempertimbangkan hukum yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat,²¹ yang terdiri dari kebiasaan ataupun ketentuan hukum tidak tertulis.²² Apabila seorang Hakim memilih asas keadilan sebagai dasar memutus perkara yang dihadapinya²³ maka seorang Hakim harus mampu mengakomodir segala ketentuan yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat, baik itu kebiasaan-kebiasaannya maupun penerapan hukum tidak tertulis yang sampai saat ini tetap dilestarikan secara turun menurun.

Keadilan memiliki dua sifat, yaitu sifat normatif dan konstitutif bagi hukum. Bersifat normatif karena memiliki fungsi sebagai prasyarat trasendental yang mendasari setiap hukum positif yang bermartabat.²⁴ Keadilan menjadi landasan

moral hukum dan sekaligus tolak ukur system hukum positif²⁵ sebab pangkal dari hukum positif adalah keadilan.²⁶ Sedangkan konstitutif karena keadilan harus menjadi unsur absolut bagi hukum.²⁷ Tanpa adanya keadilan sebuah aturan ataupun regulasi tidak layak menjadi hukum.²⁸ Hal ini memperhatikan pula asas prioritas yang dipelopori oleh Gustav Radbruch yaitu untuk menerapkan hukum secara tepat dan adil guna memenuhi tujuan hukum maka yang diutamakan adalah keadilan, kemudian kemanfaatan setelah itu kepastian hukum.²⁹

Adapun teori keadilan yang penulis gunakan dalam pembahasan ini adalah teori keadilan yang dipelopori oleh Murtagha Muntahhari, yaitu sebagai berikut;

1. Adil bermakna keseimbangan, yaitu suatu masyarakat yang ingin tetap bertahan

Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni, Vol. 2, No. 2, 2018, h. 724.

²⁵ Shinta Dewi Rismawati, "Menebarkan Keadilan Sosial Dengan Hukum Progresif di Era Komodifikasi Hukum", *Jurnal Hukum Islam (JHI)*, Vol. 13. No. 1, 2015, h. 2.

²⁶ Herri Swantoro, Efa Laela Fakhriah dan Isis Ikhwanasyah, "Permohonan Upaya Hukum Peninjauan Kembali Kedua Kali Berbasis Keadilan Dan Kepastian Hukum", *Mimbar Hukum*, Vol. 29, No. 2, 2017, h. 194.

²⁷ Rachmadi Usman, "Kepailitan Terhadap Bank Berdasarkan Asas Keseimbangan Sebagai Perwujudan Perlindungan Kepentingan Nasabah Penyimpan", *Badamai Law Journal*, Vol. 1, No. 1, 2016, h. 152.

²⁸ Supriyono, "Terciptanya Keadilan, Kepastian Dan Kemanfaatan Dalam Kehidupan Masyarakat", *Jurnal Ilmiah Fenomena*, Vol. XIV. No. 2, 2016, h. 1574.

²⁹ Yustinus Suhardi Ruman, "Keadilan Hukum Dan Penerapannya Dalam Pengadilan", *Humaniora*, Vol. 3, No. 2, 2012, h. 346.

²⁰ Julita Melisa Walukow, "Perwujudan Prinsip Equality Before Law Bagi Narapidana Di Dalam Lembaga Pemasyarakatan Di Indonesia", *Lex et Societatis*, Vol.1, No. 1, 2013, h. 163.

²¹ A Salman Maggalatung, "Hubungan Antara Fakta Norma, Moral, Dan Doktrin Hukum Dalam Pertimbangan Putusan Hakim", *Jurnal Cita Hukum*, Vol. 2, No. 2, 2014, h. 185.

²² Ahmad Tahali, "Hukum Adat Di Nusantara Indonesia", *Jurisprudentie: Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Syariah Dan Hukum*, Vol. 5, No. 1, 2018, h. 32.

²³ Fence M. Wantu, "Mewujudkan Kepastian Hukum, Keadilan Dan Kemanfaatan Dalam Putusan Hakim Di Peradilan Perdata", *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 12, No. 3, 2012, h. 485.

²⁴ Handayani, Johannes, and Kiki, "Peranan Filsafat Hukum Dalam Mewujudkan Keadilan",

maupun mendapatkan kemapanan, maka masyarakat tersebut harus berada dalam keadaan seimbang, dimana segala sesuatu yang ada di dalamnya harus eksis dengan kadar semestinya dan bukan dengan kadar yang sama. Keseimbangan social mengharuskan kita melihat neraca kebutuhan dengan pandangan yang relative melalui penentuan keseimbangan yang relevan dengan menerapkan potensi yang semestinya terhadap keseimbangan tersebut.

2. Adil bermakna persamaan dan non-diskriminasi, yaitu menjaga persamaan ketika hak memilikinya sama.³⁰

Dibawah ini penulis akan menghubungkan Putusan Mahkamah Agung Nomor. 37/P/HUM/2017 dengan teori keadilan yang telah penulis paparkan di atas, yaitu sebagai berikut;

a) Pembatasan Wilayah dan Jumlah Kendaraan

Pada Putusan Nomor. 37/P/HUM/2017 Mahkamah Agung mencabut ketentuan pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan yang diatur dalam Pasal 20 dan Pasal 21 PM. 26/2017, Mahkamah Agung menyatakan bertentangan dengan Pasal 3 dalam UU 20/2008. Hal ini tentunya akan

mengakibatkan adanya ketidakseimbangan dan diskriminasi terhadap Taksi Konvensional karena tunduk dan patuh terhadap Pasal 152 Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009³¹ yang mengamanatkan kepada Walikota untuk menetapkan jumlah kebutuhan maksimal Taksi dalam kawasan Perkotaan, Bupati dalam kawasan Kabupaten, Gubernur apabila melampaui wilayah Kota/Kabupaten dalam satu wilayah Provinsi, atau Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk Taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah Provinsi.

Pada Pasal 20 PM. 26/2017 mengamanatkan kepada Kepala Badan untuk menetapkan klasifikasi kawasan perkotaan, perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus, perkembangan daerah kota/perkotaan dan tersedianya prasarana jalan yang memadai untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari satu daerah kabupaten/kota dalam satu Provinsi.

Sedangkan dalam Pasal 21 PM. 26/2017 menyatakan bahwa Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu

³⁰ Murtadha Munthahhari, *Keadilan Ilahi: Asas Pandangan Dunia Islam* (Bandung: Mizan, 2009), h. 60-63.

³¹ Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dalam paparan selanjutnya penulis akan sebut UU 22/2009.

ditetapkan dengan mempertimbangkan perkiraan kebutuhan jasa angkutan orang dengan tujuan tertentu, adanya potensi bangkitan perjalanan. Hal ini didasarkan pada pertimbangan Direktur Jenderal, Kepala Badan dan Gubernur sesuai dengan kewenangan menetapkan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu untuk jangka waktu lima tahun.

Dari kedua ketentuan di atas, baik pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan yang diterapkan kepada Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online) maupun Taksi Konvensional sama-sama ditetapkan oleh Pemerintah. Hal ini tentunya untuk menciptakan mekanisme pasar yang sehat yaitu *supply* dan *demand* yang seimbang. Jika tidak diatur, maka secara otomatis akan terjadi kelebihan *supply* yang dapat mengakibatkan persaingan tidak sehat.³² Hal ini senada dengan pasal 17 huruf f PP 74/2014 yang menyatakan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas penciptaan persaingan yang sehat pada industry jasa angkutan umum.

Dibawah ini penulis akan memberikan contoh tanggapan para pengemudi Angkutan Sewa Khusus

³² Darmaningtyas, "Angkutan Online Pasca-Putusan Mahkamah Agung", dalam *beritagar.id*, diakses pada 8 April 2021.

(Taksi Online) dan Taksi Konvensional bahwa jumlah Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online) sudah terlalu banyak, yaitu sebagai berikut;

- 1) Abdullah Umar sebagai Ketua Serikat Pekerja Pengemudi Online (SPPO) menyatakan bahwa Pengemudi Taksi Online di Jakarta sudah terlalu banyak yang berimbas kepada kredit ataupun cicilan mobil tidak lancar dan pendapatan sering menurun, hal ini sangat jauh berbeda dengan satu atau dua tahun lalu yang penghasilannya tinggi.³³
- 2) Para Pengendara Taksi Konvensional di Purworejo menyatakan bahwa angkutan umum di Purworejo sudah lebih dari cukup untuk melayani masyarakat. Hal ini dikarenakan sebagian besar masyarakat sudah memiliki kendaraan pribadi. Jika tidak ada pembatasan jumlah kendaraan terhadap Taksi Online tentunya akan berimbas kepada pendapatan mereka. Bahkan mereka mempertanyakan akan mengangkut apa jika regulasi tersebut ditetapkan.³⁴

³³ Nograhany Widhi, "Tarif Dan Kuota Diatur Di PM 32/2016, Ini Kata Sopir Taksi Online", dalam *news.detik.com*, diakses pada 8 April 2021.

³⁴ Muhammad Ansori, "Tolak Angkutan Online, Puluhan Pengemudi Taksi Konvensional Dan

Jika ditinjau dari kacamata adil bermakna keseimbangan tentunya pencabutan ketentuan yang terdapat dalam pasal 20 dan pasal 21 PM. 26/2017 tidak sesuai karena keseimbangan itu pada hakikatnya mengharuskan neraca kebutuhan (*supply* dan *demand*) dan menerapkan potensi (batasan jumlah kendaraan) yang semestinya.

Sedangkan jika ditinjau dari kacamata adil bermakna persamaan dan non-diskriminasi juga tidak sesuai karena dikhawatirkan jumlah Taksi Online akan terus meningkat bahkan tidak terbandung, semakin memperparah kemacetan, bahkan memicu munculnya *entrepreneur* baru di bidang transportasi untuk membeli mobil dengan cara kredit dan pembayarannya dari hasil usaha menjadi Taksi Online.

Diberlakukannya ketentuan yang terdapat pada pasal 20 dan pasal 21 PM. 26/2017 menurut penulis sama sekali tidak membatasi hak masyarakat Indonesia pada umumnya serta Para Pemohon pada khususnya untuk menjadikan kegiatan Taksi Online sebagai bagian dari mata pencahariannya. Namun, dengan

diberlakukannya aturan ini, merupakan wujud dari upaya Pemerintah dalam melindungi semua *stakeholder* dalam moda Angkutan Jalan agar mempunyai kesetaraan hak dan kewajiban bukan ketimpangan yang berimbas kepada konflik-konflik antara Taksi Online dengan Taksi Konvensional.

b) Tarif Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online)

Pasal 5 ayat (1) huruf e PM. 26/2017 menyatakan bahwa pelayanan angkutan Taksi wajib memenuhi pelayanan tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi. Sedangkan pada Pasal 19 ayat (2) huruf f PM. 26/2017, menyatakan bahwa Taksi Online wajib memenuhi pelayanan berupa penentuan tarif berdasarkan tarif batas atas dan tarif batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri setelah dilakukan analisa.

Berdasarkan kedua ketentuan diatas, Mahkamah Agung menyatakan bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU 22/2009 yang menyatakan bahwa tarif penumpang untuk angkutan orang

Angkot Demo Ke Kantor Dishub”, dalam purworejo.sorot.co, diakses pada 8 April 2021.

tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata dan beberapa kawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Senada dengan putusan Mahkamah Agung terhadap Pasal 5 ayat (1) huruf e PM. 26/2017 bahwa bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) karena akan memberikan 2 (dua) opsi kepada Taksi Konvensional untuk menetapkan tarif berdasarkan argometer dan tarif yang tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi. Hal ini tentunya akan memicu polemik antara Pengemudi Taksi Online dan konsumen apabila tarif yang tertera dalam argometer dan aplikasi berbasis teknologi informasi berbeda.

Sedangkan putusan Mahkamah Agung terhadap pencabutan keberadaan Pasal 19 ayat (2) huruf f, penulis menilai tidak tepat. Hal ini dikarenakan selama ini tarif yang diberlakukan oleh Taksi Online tidak didasarkan pada mekanisme pasar dan tidak melibatkan Pemerintah. Hal ini tentunya bertentangan dengan Pasal 03 PP 74/2014 yang menginstruksikan kepada Perusahaan Angkutan Umum untuk mengusulkan besaran tarif penumpang angkutan orang tidak dalam trayek kepada Menteri untuk

Taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah Provinsi., Gubernur untuk Taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah Kota/Kabupaten dalam 1 (satu) wilayah Provinsi dan Bupati/Walikota untuk Taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah Kabupaten/Kota.

Pada penjelasan di atas penulis menyebutkan bahwa tarif yang diberlakukan oleh Taksi Online tidak didasarkan pada mekanisme pasar. Dibawah ini penulis akan melampirkan contoh perbandingan tarif antara Taksi Online dengan Taksi Konvensional baik sebelum maupun setelah PM. 26/2017 diterapkan.

Sebelum PM. 26/2017 diterapkan, tarif Taksi Online dan Taksi Konvensional sangat jauh berbeda, seperti pengalaman salah satu warga yang bernama Priyambodo yang menggunakan jasa Taksi Online, baik itu Uber Car atau Grab Car dari Cibubur menuju Bandara Soekarno-Hatta hanya membayar Rp. 100.000,00. Sementara saat menggunakan jasa Taksi Konvensional bisa sampai menghabiskan Rp. 200.000,00.³⁵ Hal yang sama juga dituturkan oleh Wulan Fajarini, yang menyatakan bahwa saat

³⁵ Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017, h. 9.

menggunakan jasa Taksi Online berupa Uber Car dari Penjompangan pada pagi hari saat hari kerja menuju Bandara Soekarno-Hatta, tarif yang dikenakan sekitar Rp. 70.000,00. Sementara saat menggunakan jasa Taksi Konvensional harus mengeluarkan uang sebesar Rp. 120.000,00. Keduanya belum termasuk membayar administrasi jalan tol.³⁶

Sedangkan tarif yang diberlakukan pasca PM. 26/2017 adalah sebagai berikut;

Tarif dibagi menjadi 2 (dua) wilayah, yaitu Wilayah I untuk Sumatera, Jawa dan Bali. Untuk wilayah I, tarif batas atasnya sebesar Rp. 6.000/km dan tarif batas bawahnya Rp. 3.500/km. Sedangkan wilayah II terdiri dari wilayah Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua. Untuk wilayah tersebut, tarif batas atasnya sebesar Rp. 6.500/km dan tarif batas bawahnya Rp. 3,700/km.³⁷

Bila diasumsikan rute perjalanan di Wilayah I, seperti di daerah Jakarta dari Terminal Bus Blok M menuju Monas sepanjang 9,5 km, maka estimasi biaya yang harus dibayarkan penumpang

sebesar Rp. 33.250 sampai dengan Rp. 57.000. sedangkan untuk Wilayah II, seperti di daerah Makassar, dari Fort Rotterdam menuju Trans Studio Mall dengan jarak 5,3 km, maka estimasi biaya yang harus dibayarkan penumpang sebesar Rp. 19.610 hingga Rp. 34.450.³⁸

Wilayah I			Keterangan: Perhitungan menggunakan tarif batas bawah, batas atas, & nilai tengah dari kedua tarif	Wilayah II		
Tarif/km	Jarak (km)	Biaya		Tarif/km	Jarak (km)	Biaya
Rp3.500	9,5	Rp33.250		Rp3.700	5,3	Rp19.610
Rp4.750	9,5	Rp45.125		Rp5.100	5,3	Rp27.030
Rp6.000	9,5	Rp57.000		Rp6.500	5,3	Rp34.450

Sedangkan perbandingan tarif Taksi Online dengan Taksi Konvensional, misalnya untuk rute Terminal Bus Blok M menuju Monas sepanjang 9,5 km dan diasumsikan keadaan jalanan lancar, biaya menggunakan tarif batas bawah sebesar Rp. 33.250. Sedangkan, jika menggunakan Taksi Konvensional menjadi tidak signifikan, hanya sebesar Rp. 6.500.³⁹

³⁶ Ana Shofiana Syatiri, "Enak Naik Uber Atau Grab Daripada Naik Taksi Argo" dalam megapolitan.kompas.com, diakses pada 8 April 2021.

³⁷ Biro Komunikasi dan Informasi Publik, "Kemenhub Konsisten Terapkan PM 26 Tahun 2017 Sepenuhnya" dalam dephub.go.id, diakses pada 8 April 2021.

³⁸ Dinda Purnamasari, "Mereka Yang Diuntungkan Dari Tarif Atas-Bawah Taksi Online" dalam tirto.id, diakses pada 8 April 2021.

³⁹ Dinda Purnamasari, "Mereka Yang Diuntungkan Dari Tarif Atas-Bawah Taksi Online".



Layanan	Tarif/Km	Jarak (Km)	Tarif x Jarak	Biaya Lain	Total
Taksi Online	Rp3.500	9,5	Rp33.250	-	Rp33.250
Taksi Konvensional	Rp3.500	9,5	Rp33.250	Rp6.500	Rp39.750

Keterangan:
Asumsi kondisi lancar

Dari kedua perbandingan diatas, terlihat bahwa sebelum terbitnya PM. 26/2017 perbedaan tarif antara Taksi Konvensional dengan Taksi Online sangat signifikan dan jauh dari batas kewajaran. Sedangkan setelah keluarnya PM. 26/2017 terlihat bahwa ada kewajaran ataupun kestabilan tarif antara Taksi Konvensional dan Taksi Online. Hal ini tentunya akan menjadikan mekanisme pasar yang sehat dan kompetitif.

Jika ditinjau dari kacamata adil bermakna keseimbangan, tentunya pencabutan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 19 ayat (2) huruf f PM. 26/2017 tidak sesuai karena terdapat ketimpangan tarif yang sangat signifikan. Hal ini tentunya dapat menciptakan persaingan usaha yang tidak sehat dan kompetitif bahkan dapat memunculkan bentuk monopoli baru dikarenakan tarif yang Taksi Online tawarkan jauh dibawah standard tarif yang telah diberlakukan kepada Taksi Konvensional. Selain itu pasca

keluarnya PM. 26/2017 saham dari Taksi Konvensional seperti, PT. Blue Bird Tbk. dan PT. Express Trasindo Utama Tbk. langsung menguat pada perdagangan setelah libur Lebaran. Berdasarkan data RTI di sesi pertama perdagangan saham, Senin 3 Juli 2017, saham PT. Blue Bird Tbk. naik 6,03% (persen) ke level Rp. 5.100 per saham. Sementara saham PT. Express Trasindo Utama Tbk. menguat menjadi 2,59% (persen) ke level Rp. 119 per saham.⁴⁰ Hal ini tentunya jauh berbeda sebelum keluarnya PM. 26/2017 yang kedua Perusahaan Taksi Konvensional tersebut lebih sering mengalami penurunan saham.

Sedangkan jika ditinjau dari kacamata adil bermakna persamaan dan non-diskriminasi juga tidak sesuai karena secara otomatis pasca dicabutnya peraturan tersebut, Taksi Online bisa kemali menetapkan tarif tanpa adanya standard Tupun acuan, sehingga akan berimbas kepada tidak mampunya Taksi Konvensional untuk bersaing dengan Taksi Online mengingat tarif dari Taksi Konvensional mahal dikarenakan adanya kewajiban untuk melakukan Sertifikasi

⁴⁰ Pingit Aria, "Perbandingan Tarif Taksi Online Dan Konvensional Setelah Aturan Baru Transportasi" dalam katadata.co.id, diakses pada 8 April 2021.

Registrasi Uji Tipe (SRUT), kewajiban harus berbadan hukum, tersedianya pool, pajak kendaraan, asuransi dan lain-lain yang semuanya itu tidak berlaku untuk Taksi Online.

Dari analisis yang telah penulis paparkan diatas terkait dengan ketentuan pematasan wilayah dan jumlah kendaraan serta tarif angkutan sewa khusus (Taksi Online), pada hakikatnya peraturan tersebut harus dipertahankan dan diperkuat oleh Mahkamah Agung untuk menciptakan keadilan bagi Pengemudi Taksi Online, Taksi Konvensional maupun masyarakat sebagai kosumen kedua jasa angkutan tersebut.

Pada hakikatnya peraturan dalam PM. 26/2017 tersebut ditetapkan hanya untuk memberikan kedudukan yang sama kepada Taksi Online yang dalam beberapa tahun belakangan belum diatur. Adapun isyarat keadilan tertuang dalam QS. Al-Maidah ayat 8, yaitu;

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا كُونُوا قَوِّمِينَ لِلَّهِ شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ
وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَاٰنُ قَوْمٍ عَلَىٰ ءَلَّا تَعْدِلُوا
أَعْدِلُوا هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ
بِمَا تَعْمَلُونَ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا كُونُوا قَوِّمِينَ لِلَّهِ
شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَاٰنُ قَوْمٍ عَلَىٰ
ءَلَّا تَعْدِلُوا أَعْدِلُوا هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ
اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ

Artinya; Hai orang-orang yang beriman hendaklah kamu jadi orang-orang yang selalu menegakkan (kebenaran) karena Allah, menjadi saksi dengan adil. Dan janganlah sekali-kali kebencianmu terhadap

sesuatu kaum, mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat kepada takwa. Dan bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan.

Dalam QS. an-Nisaa' ayat 58 Allah berfirman:

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا ءَالْأَمْنَٰتِ إِلَىٰ ءَهْلِهَا وَإِذَا
حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا
يُعِظُكُمْ بِهِ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا

Artinya; Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang sebaik-baiknya kepadamu. Sesungguhnya Allah adalah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.

Esensi dari kedua ayat tersebut adalah semangat menegakkan keadilan kepada siapapun tanpa pandang bulu ataupun berat sebelah,⁴¹ keadilan tidak boleh ditegakkan dengan setengah hati dan berdasarkan selera pribadi. Artinya keadilan harus ditegakkan atas dasar persamaan dan non diskriminasi, baik itu kepada Taksi Online maupun Taksi Konvensional.

D. Penutup

Kesimpulan dalam penelitian ini adalah bahwa asas keadilan dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor. 37 P/HUM/2017

⁴¹ Djoko Sutrisno, "Lembaga Kekuasaan Kehakiman Dan Peradilan Islam", *Al Fatih*, 2015, 24.

tidak didapatkan oleh pihak Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online) karena dalam putusannya Mahkamah Agung mencabut semua ketentuan-ketentuan yang idealnya dipertahankan supaya dapat tercipta keseimbangan, persamaan dan non-

diskriminasi antara para pihak (Angkutan Sewa Khusus ataupun Taksi Online dengan Taksi Konvensional) serta menjamin keberlangsungan dalam moda transportasi, baik itu untuk menciptakan persaingan usaha yang lebih kompetitif dan berkeadilan.

REFERENSI

- Benuf Kornelius and Muhamad Azhar, 2020, 'Metodologi Penelitian Hukum Sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer', *Gema Keadilan*, Vol. 7, No. 1
- Fathalya Laksana, 'Analisis Yuridis Terhadap Kasus Gugatan Perbuatan Melawan Hukum Atas Ketidakabsahan Peralihan Hak Milik Benda Bergerak (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1081/K/PDT/2018)', *Sol Justisio : Jurnal Penelitian Hukum*, Vol. 2, No. 2, 202.
- Handayani, Johannes dan Kiki, 2018 , 'Peranan Filsafat Hukum Dalam Mewujudkan Keadilan', *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni*, Vol. 2, No.2
- Julyano, Mario, and Aditya Yuli Sulistyawan, 2019, 'Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum', *Jurnal Crepido*, Vol. 1, No. 1
- Maggalatung, A Salman, 2014, 'Hubungan Antara Fakta Norma, Moral, Dan Doktrin Hukum Dalam Pertimbangan Putusan Hakim', *Jurnal Cita Hukum*, Vol. 2, No. 2
- Munthahhari, Murtadha, 2009, *Keadilan Ilahi: Asas Pandangan Dunia Islam*, Bandung: Mizan.
- Muttaqin, Azhar, 2010, 'Transaksi E-Commerce Dalam Tinjauan Hukum Jual Beli Islam', *Ulumuddin*, Vol. VI, No. VI
- PrPratama, Geistiar Yoga, Suradi, and Aminah, 2016, 'Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen', *Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, No. 3
- Ramli, Ahmad M., 2004, *Cyber Law Dan HAKI Dalam Sistem Hukum Indonesia*, Jakarta: Reflika Aditama.
- Rangkuti, Afifa, 2017, 'Konsep Keadilan Dalam Perspektif Islam', *TAZKIYA; Jurnal Pendidikan Islam*, Vol. VI, No. 1
- Rismawati, Shinta Dewi, 2015, 'Menebarkan Keadilan Sosial Dengan Hukum Progresif Di Era Komodifikasi Hukum', *Jurnal Hukum Islam (JHI)*, Vol. 13, No. 1
- Ruman, Yustinus Suhardi, 2012, 'Keadilan Hukum Dan Penerapannya Dalam

- Pengadilan’, *Humaniora*, Vol. 3, No. 2
- Supriyono, 2016, ‘Terciptanya Keadilan, Kepastian Dan Kemanfaatan Dalam Kehidupan Masyarakat’, *Jurnal Ilmiah Fenomena*, Vol. XIV, No. 2
- Sutrisno, Djoko, 2015, ‘Lembaga Kekuasaan Kehakiman Dan Peradilan Islam’, *Al Fatih*.
- Swantoro, Herri, Efa Laela Fakhriah, and Isis Ikhwansyah, 2017, ‘Permohonan Upaya Hukum Peninjauan Kembali Kedua Kali Berbasis Keadilan Dan Kepastian Hukum’, *Mimbar Hukum*, Vol. 29, No. 2
- Tahali, Ahmad, 2018, ‘Hukum Adat Di Nusantara Indonesia’, *Jurisprudentie : Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Syariah Dan Hukum*, Vol. 5, No. 1
- Usman, Rachmadi, 2016, ‘Kepailitan Terhadap Bank Berdasarkan Asas Keseimbangan Sebagai Perwujudan Perlindungan Kepentingan Nasabah Penyimpan’, *Badamai Law Journal*, Vol. 1, No. 1
- Walukow, Julita Melisa, 2013, ‘Perwujudan Prinsip Equality Before Law Bagi Narapidana Di Dalam Lembaga Pemasyarakatan Di Indonesia’, *Lex et Societatis*, Vol. 1, No.1
- Wantu, FenceM, 2012, ‘Mewujudkan Kepastian Hukum, Keadilan Dan Kemanfaatan Dalam Putusan Hakim Di Peradilan Perdata’, *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 12, No. 3
- Yahya, Usman, 2015 ‘Konsep Pendidikan Anak Usia Sekolah Dasar (6-12) Tahun Di Lingkungan Keluarga Menurut Pendidikan Islam’, *Jurnal Islamika*, Vol. 15, No. 2
- Internet**
- Ansori, Muhammad, 2021, ‘Tolak Angkutan Online, Puluhan Pengemudi Taksi Konvensional Dan Angkot Demo Ke Kantor Dishub’ dalam purworejo.sorot.co
- Aria, Pingit, 2021, ‘Perbandingan Tarif Taksi Online Dan Konvensional Setelah Aturan Baru Transportasi’ dalam katadata.co.id
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2021, ‘Kemenhub Konsisten Terapkan PM 26 Tahun 2017 Sepenuhnya’ dalam dephub.go.id
- Darmaningtyas, 2021, ‘Angkutan Online Pasca-Putusan Mahkamah Agung’ dalam beritagar.id
- Debora, Yantina, 2021, ‘Bentrok Transportasi Konvensional Dan Online’ dalam tirto.id

Hartik, Andi, 2021, 'Konflik Angkutan Konvensional Dan Online Di Malang Sulit Diatasi' dalam regional.kompas.com

Lawi, Gloria Fransisca Katharina, 2021, 'Putusan MA Soal Transportasi Online, Keadilan Iklim Bisnis Perlu Dijaga' dalam ekonomi.bisnis.com

Nograhany Widhi, 2021, 'Tarif Dan Kuota Diatur Di PM 32/2016, Ini Kata Sopir Taksi Online' dalam news.detik.com

Purnamasari, Dinda, 2021, 'Mereka Yang Diuntungkan Dari Tarif Atas-Bawah Taksi Online' dalam tirto.id

Soleh, Muhammad, 2021, 'Konflik Transportasi Online Dan Konvensional Merambah Ke Daerah' dalam www.merdeka.com

Subekti, Rahayu, 2021, 'Putusan MA Soal Aturan Angkutan Daring Bisa Picu Keresahan'dalam

republika.co.id

Syatiri, Ana Shofiana, 2021, 'Enak Naik Uber Atau Grab Daripada Naik Taksi Argo' dalam megapolitan.kompas.com

Undang-Undang

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaran Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah.