

**ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN TAKSI ONLINE TERHADAP ANGKUTAN
KONVESIONAL (ANGKUTAN UMUM)**

[Randa Irawan Saputra^{a,1,*}, Dian Pertiwi^{b,2,}]

^{a,b.} Universitas Islam Negeri Mahmud Yunus Batu Sangkar, Indonesia

¹Randaurawan@gmail.com*; ²Dianpertiwi276@gmail.com;

Received:23-September-2022; Revised: 05-Oktober-2022; Accepted: 19-Desember-2022;

ABSTRACT

The main problem in this study is the analysis of the impact of the policy of the Minister of Transportation Regulation Number 118 of 2018 concerning Special Lease Transportation to Article 27 paragraph (2) of the 1945 Constitution from the Fiqh Siyasa Perspective". The results of the study show that first: the regulation of the Minister of Transportation Number 118 of 2018 concerning Special Rental Transportation which regulates online taxis has been changed several times but still harms conventional transportation (public transportation), there is leeway for online transportation in terms of operating permits, vehicle plate color, where to pick up passengers, and fares are aspects that are the main points of conflict between conventional transportation and online transportation, thus making this online transportation a monopoly on transportation fares. Article 27 paragraph (2) of the 1945 Constitution states that every Indonesian citizen has the right to work and a decent living for humanity where technological developments cannot be limited because along with the development of the era of technology also continues to develop, especially in the field of transportation, the existence of online transportation. also has positive and negative impacts on the community. Second: according to fiqh siyasah, the policy of the Minister of Transportation Regulation Number 118 of 2018 has not met the criteria in the formation of laws and regulations in siyasah dusturiyah, because of the inequality caused by regulations on conventional transportation (public transportation) thus triggering unfair competition in the transportation sector.

Keyword: Impact Analysis, Minister Of Transportation Policy, Fiqh Siyasa

INTISARI

Pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah analisis dampak kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 Perspektif Fiqh Siyasa". Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertama: peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus yang mengatur tentang taksi online sudah beberap kali dilakukan perubahan tapi masih saja merugikan angkutan konvensional (angkutan umum), adanya kelonggaran untuk transportasi online dari segi Izin operasi, warna plat kendaraan, tempat mengambil penumpang, dan tarif adalah aspek-aspek yang menjadi poin utama konflik yang terjadi di antara transportasi konvensional dan transportasi online, sehingga membuat transportasi online ini dianggap memonopoli tarif transportasi. Dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa setiap Warga Negara Indonesia berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan dimana perkembangan teknologi tidak dapat di batasi karena seiring perkembangan zaman teknologi juga terus berkembang terutama di bidang transportasi, keberadaan transportasi online juga menimbulkan dampak positif dan dampak negatif bagi masyarakat. Kedua:

menurut fiqh siyasah bahwa kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 belum memenuhi kriteria dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dalam siyasah dusturiyah, karena adanya ketidak kesetaraan yang di timbulkan oleh peraturan terhadap angkutan konvensional (angkutan umum) sehingga memicu persaingan tidak sehat di bidang transportasi.

Kata Kunci: Analisis Dampak, Kebijakan Menteri Perhubungan, *Fiqh Siyasah*.

A. Pendahuluan

Transportasi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peran transportasi, angkutan dan angkutan umum, maka perlu untuk dapat mewujudkan tersedianya pelayanan transportasi yang memenuhi kebutuhan transportasi dan pelayanan transportasi yang tertib, nyaman, dan berkecepatan tinggi yang diselenggarakan secara terpadu secara nasional.¹ Perkembangan teknologi terutama di bidang transportasi menyebabkan banyak gesekan di masyarakat. Suara penolakan terhadap transportasi *online* mulai mengalir dari para pengemudi konvensional. Pengemudi konvensional merasa sumber pendapatan mereka diambil oleh pengemudi *Online*. Akibat yang muncul dari penolakan transportasi *online* di beberapa daerah dan sering terjadinya konflik antara pengemudi *online* dan konvensional.²

Kementerian Perhubungan memberikan payung hukum terhadap transportasi *online* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yang diundangkan 1 april 2016. Adanya berbagai demonstrasi penolakan dan konflik terus meluas yang dilakukan oleh transportasi konvensional untuk menuntut keadilan, mereka berharap pemerintah bisa bersikap adil dengan cara mengatur keberadaan transportasi *online*. Menanggapi berbagai aksi demonstrasi oleh pengemudi transportasi konvensional pemerintah melalui Menteri Perhubungan berencana akan merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Secara umum pengemudi transportasi konvensional menuntut keadilan dari pemerintah, karena transportasi *online* dinilai terlalu diberi kelonggaran yang menyebabkan persaingan menjadi timpang. Pada tanggal 21 Maret 2017, Menteri Perhubungan mengumumkan akan melakukan revisi atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Kemudian pada tanggal 1 April 2017 pemerintah mengumumkan revisi tersebut menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Melalui peraturan terbaru pada saat itu, transportasi daring disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus (ASK). Terdapat setidaknya 11 poin yang mengatur transportasi daring, seperti batas kuota, batas tarif, STNK berbadan hukum, penyediaan penyimpanan kendaraan, uji KIR, penyediaan bengkel, pajak, akses *dashboard*, dan sanksi. Namun implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 ini tidak berlangsung lama.³

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek telah di batalkan oleh Mahkamah Agung melalui putusan Nomor.37P/HUM tertanggal 20 Juni 2017 (menyatakan

¹ Soegjitna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, hal.1

² Moenta Pangerang, 2021, *Kader Kahmi di Medan Perjuangan*, Makasar, Nas Media Pustaka, hal.74

³ Widiyatmoko Faris, 2018, *Dinamika Kebijakan Transportasi Online*, Volume 1, hal 61

mengabulkan keseluruhan permohonan uji materil) sehingga terjadi kekosongan hukum terkait transportasi berbasis aplikasi. Sebulan kemudian Kementerian Perhubungan kembali mengeluarkan berupa peraturan: Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, setelah dilakukan uji materil oleh Mahkamah Agung dengan Putusan Nomor. 15P/HUM/2018 tanggal 31 Mei 2018; Mahkamah Agung memerintahkan Menteri Perhubungan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017, karena bertentangan dengan Undang-Undang Tahun 2008 tentang UMKM. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 telah dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek (Pasal 64). Angkutan sewa khusus yang mengatur Taksi *online* tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.⁴

Angkutan konvensional (angkutan umum) setiap operasinya di atur dalam aturan pemerintah, baik itu terminal, rute perjalanan, jam keberangkatan, lokasi berhenti, wajib menggunakan plat kuning, nomor bangku penumpang, tanda pengenal di mobil untuk rute perjalanan, keseluruhan aspek operasi di atur oleh pemerintah, sedang taksi *online* memiliki kebebasan dalam beroperasi baik itu tidak ada trayek, bisa beroperasi kapan saja, tidak perlu memiliki terminal, tidak menggunakan pelat kuning yang mana seharusnya di gunakan oleh angkutan umum, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 sudah di atur bahwa angkutan taksi online berbasis aplikasi wajib menggunakan plat nomor kendaraan warna kuning, memasang tulisan taksi dan memasang sticker perusahaan taksi, namun dalam peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2018 Tentang Angkutan Khusus justru dihapuskan taksi *online* menggunakan plat nomor kuning dengan tanda pengenal taksi. Karena pelayanan dan kenyamanan biaya taksi *online* relatif murah ditambah dengan promosi berupa *voucher* akan sangat berdampak terhadap keberlangsungan transportasi konvensional sehingga seharusnya pemerintah harus bersikap adil agar tidak timbul kecemburuan sosial di bidang transportasi. Karena itulah penulis tertarik meneliti untuk menganalisis dampak dari kebijakan tersebut.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kepustakaan atau (*library research*) yaitu penelitian dengan literatur yang digali berdasarkan sumber (data) utama, tanpa memerlukan bahan riset lapangan. Penelitian ini bersifat kualitatif dengan metode penelitian normatif, yaitu menganalisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 tentang Pekerjaan dan Penghidupan yang Layak Bagi Kemanusiaan.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Analisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Perkembangan transportasi akan mendorong

⁴ Farianto Willy, 2019, *Pola hubungan hukum pemberi kerja dan pekerja*, Sinar Grafika, hal.135

kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara. Transportasi juga memiliki peran penting dalam kehidupan manusia sebagai alat untuk memudahkan manusia atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.⁵

Perkembangan teknologi yang terus berkembang seiring dengan perkembangan zaman mengenai informasi dan transaksi elektronik (ITE) di Indonesia saat ini sangat berdampak terhadap perkembangan di bidang ekonomi, sosial, politik dan perkembangan bidang-bidang lainnya. Salah satu dampak perkembangan informasi dan transaksi elektronik dalam mengenai bidang transportasi yang erat kaitannya pada angkutan orang atau barang. Pengangkutan yang lebih efisien dan efektif pada saat ini menjadi suatu kebutuhan yang pada masyarakat, perlunya suatu sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan orang atau barang, angkutan dalam kota, lintas kota ataupun lintas provinsi.

Asas efisien dan efektif dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sangat di butuhkan bagi pengguna angkutan umum. Sebagai pengguna angkutan umum masyarakat memiliki pemikiran sesuatu yang dilakukan secara efektif dan efisien akan menjadi pilihan utama, maka pemerintah diharapkan mampu memenuhi kebutuhan jasa angkutan orang atau barang yang efisien dan efektif. Di Indonesia terdapat perusahaan penyedia jasa angkutan konvensional (angkutan umum) dan angkutan berbasis teknologi di sebut juga dengan transportasi *online*.⁶

Transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional. Peranan transportasi dalam kehidupan manusia sudah menjadi unsur terpenting dalam kegiatan sehari-hari, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan modern yang berkecepatan tinggi dan berkapsitas muat besar. Transportasi mempunyai peranan penting dan semakin bertambah penting, sejak zaman primitif sampai zaman modern sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia.⁷

Pada tanggal 31 Maret Tahun 2017 Menteri Perhubungan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek di ganti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 memuat 11 poin revisi yang telah di sepakati bersama antara para pemangku kepentingan, diantaranya adalah penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus, kewajiban penyelenggaraan angkutan umum berbasis teknologi informasi untuk memiliki tempat penyimpanan kendaraan/pul, adanya uji berkala kendaraan bermotor (KIR), persyaratan kapasitas silinder mesin kendaraan minimal minimal 1.000 cc, tanda khusus berupa stiker, dan lainnya terkait pengaturan transportasi teknologi.

Satu bulan setelah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek berlaku, organisasi masyarakat

⁵ Fatimah siti, 2019, *Pengantar Transportasi*, Ponorogo, Myra Publisher, hal.2

⁶ Putranti Honorata Ratna wati Dwi,2021, *Tinjauan Dinamika Kerja dan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Onlione*, Yogyakarta, CV Budi Utama, hal.13

⁷ Fatimah siti, 2019, *Pengantar Transportasi*, Ponorogo, Myra Publisher, hal.8

langsung mengajukan uji materil ke Mahkamah Agung yang mengklaim beberapa ketentuan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dianggap menghambat perkembangan teknologi. Pasal-pasal yang mohonkan uji materil tersebut dapat di rangkum dalam delapan pin, pembatasan wilayah operasi, pembatasan jumlah kendaraan dengan melaporkan rencana kebutuhan kendaraan per lima tahun; tarif batas bawah dan atas angkutan khusus; STNK atas nama badan hukum berupa perusahaan transportasi tang minimal memiliki 5 kendaraan; perusahaan aplikasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum yang menentukan tarif dan melakukan rekrutmen; hubungan pengemudi dengan perusahaan aplikasi harus melalui perantara perusahaan transportasi; memiliki uji berkala kendaraan (KIR) dan sertifikat uji tipe (SRUT); memiliki argometer atau tertera di aplikasi; dan plat nomor harus sesuai dengan domisili.

Kemudian Mahkamah Agung melalui Putusan Nomor 37P/HUM/2017 tanggal 20 Juni Tahun 2017, menyatakan mengabulkan uji materil sehingga terjadi kekosongan hukum terkait transportasi berbasis aplikasi. Sebulan kemudian Kementerian Perhubungan kembali mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalm Trayek.

Pada akhirnya Putusan Mahkamah Agung Nomor 15P/HUM/2018 tertanggal Mei 2018 mengabulkan sebagian gugatan materil dengan memerintahkan Menteri Perhubungan untuk mencabut 23 ketentuan yang ada di dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 karena bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Kedua puluh tiga ketentuan tersebut terkait dengan pemasangan tanda khusus berupa sticker, perusahaan angkutan umum diwajibkan memiliki minimal lima kendaraan, pengemudi perorangan, memiliki garaso sendiri untuk menyimpan mobilnya, STNK harus atas nama badan hukum, melakukan uji KIR, usia mobil dibawah lima tahun dan larangan bagi perusahaan aplikasi melakukan rekrutmen.

Pada tanggal 19 Desember Tahun 2018 resmi diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dengan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalm Trayek. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Beberapakali Peraturan Menteri Perhubungan diganti dan dicabut oleh Mahkamah Agung menunjukkan bahwa aturan ini tetap juga merugikan pengemudi angkutan konvensional (angkutan umum). Dapat kita lihat dari setiap perubahan aturan justru memberi kelonggaran terhadap taksi *online* untuk beroperasi, dimana taksi online diizinkan beroperasi layaknya angkutan umum sedangkan angkutan umum memiliki keterbatasan trayek, jadwal keberangkatan, harus menggunkan identitas angkutan umum seperti menggunakan plat nomor kendaraan berwarna kuning, identitas rute dan membayar KIR.

Secara normatif ditegaskan dalam batang tubuh konstitusi Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen ketiga yang menyebutkan bahwa: “*Negara Indonesia adalah Negara Hukum*”.⁸ Adapun konsep Negara hukum yang dianut Indonesia adalah

⁸ Philipus M. Hadjon, R. Sri Soemantri Marto Soewgnjo,dkk,2008,*Pengantar Hukum Administrasi negara indonesia*,Gadjah Mada University, hal.75

konsep Negara hukum modern/Negara kesejahteraan (*Welfare State*) dimana pemerintah turut campur secara aktif dalam mewujudkan masyarakat adil dan makmur baik spiritual maupun material berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang dasar 1945, sehingga disebut Negara Hukum Pancasila.⁹

Dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyebutkan bahwa menyatakan setiap warga negara berhak mendapatkan pekerjaan dan kehidupan yang layak. Perkembangan teknologi tidak bisa kita tolak karena seiring perkembangan zaman teknologi juga ikut berkembang, dengan berkembangnya teknologi transportasi juga mengalami kemajuan dengan munculnya transportasi *online*. Kehadiran transportasi online ini berpengaruh besar terhadap kelangsungan transportasi di Indonesia terutama transportasi konvensional (angkutan umum). Melihat luasnya cakupannya bisa disebut multi fungsi yang disediakan transportasi berbasis aplikasi sangat berdampak terhadap keberlangsungan transportasi lokal. Dalam penggunaan transportasi online yang mengharuskan penggunaan *smart phone* dalam pemesanan transportasi terbilang cukup mudah bagi masyarakat, namun disamping itu tidak semua masyarakat Indonesia memiliki *smart phone* dan tidak bisa menikmati layanan transportasi *online*.

Dari analisis regulasi taksi *online* yang penulis paparkan di atas ada dua dampak yang timbul dari kebijakan tersebut yaitu dampak positif dan dampak negatif.

2. Dampak Negatif

a) Dampak Terhadap Angkutan Konvensional (Angkutan Umum)

Hadirnya angkutan berbasis online di tengah-tengah masyarakat Indonesia saat ini menjadi ancaman tersendiri bagi pengemudi angkutan konvensional. Semakin hari pendapatan pengemudi angkutan konvensional semakin menurun dengan adanya angkutan berbasis online. dampak yang muncul; Kecemburuan sosial bagi pengemudi angkutan konvensional, penurunan pendapatan, maraknya demo, konflik, pemblokiran bahkan penyerangan fisik.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Dalam pasal 280 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan raya tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam Peraturan Polisi Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor. Terdapat empat warna Pelat Nomor Kendaraan; Warna Putih Tulisan Hitam Untuk Ranmor Perseorangan, Badan Hukum, PNA (Perwakilan Negara Asing) dan Badan Internasional, Warna Kuning Tulisan Hitam untuk Ranmor Umum, Warna Merah Tulisan Putih untuk Ranmor instansi pemerintah, Hijau Tulisan Hitam untuk Ranmor di Kawasan Perdagangan Bebas yang Mendapatkan Fasilitas.

Berdasarkan Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021 tentang registrasi menyatakan bahwa angkutan umum wajib menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor berwarna kuning menandakan sebagai angkutan umum (angkutan konvensional),

⁹ Basah, Sjachran, 1986. Tiga Tulisan Tentang Hukum, Armico Bandung, hal.11

Dalam Bab 1 pasal 1 ayat (3) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan Kendaraan bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran. Dalam Bab 2 pasal 5 ayat (2) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan menyebutkan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam peraturan menteri perhubungan nomor 108 Tahun 2017 sebelumnya untuk angkutan taksi online diwajibkan menggunakan pelat nomor berwarna kuning dan memasang sticker dikaca mobil sebagai tanda pengenal perusahaan transportasi *online*, namun dalam muatan peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 kembali mengizinkan taksi *online* untuk menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor warna hitam tulisan putih atau disebut juga dengan kendaraan pribadi dimana tertuang dalam Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pasal 23 ayat (1) menyatakan uji berkala wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum dan mobil barang, bus, mobil kereta gandengan dan berkereta tempelan yang beroperasi di jalan.

Dalam operasi kerja transportasi *online* memiliki fungsi sama dengan kendaraan bermotor umum namun transportasi *online* di beri kelonggaran dalam menggunakan tanda kendaraan bermotor berwarna hitam tulisan putih menandakan kendaraan pribadi, transportasi *online* juga tidak perlu melakukan uji KIR, perihal ini memicu kecemburuan sosial dari pengemudi transportasi konvensional (angkutan umum) karena angkutan konvensional (angkutan umum) mengharapkan keadilan pemerintah dalam persaingan transportasi yang sehat dan mendapatkan pekerjaan dan kehidupan yang layak sebagai mana di sebutkan dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 justru dari peraturan yang dikeluarkan terbaru, pemerintah lebih pro terhadap Transportasi *online*.

b) Dampak Terhadap Masyarakat

Dalam penggunaan transportasi berbasis aplikasi atau transportasi online tidak seluruh masyarakat bisa menggunakan layanan transportasi terbaru ini, karena tidak seluruh kalangan masyarakat memiliki *smart phone*, bukan hanya kepemilikan *smart phone* saja untuk bisa memesan transportasi online tetapi jaringan internet juga menjadi faktor utama dalam menghubungkan sipemesan dengan *driver* transportasi *online*.

Pengguna transportasi online akan dimanjakan dengan berbagai layanan yang disediakan oleh perusahaan aplikasi seperti, memesan taksi/ojek *online*, memesan makanan, belanja tradisional dan supermarket dan lainya seluruh layanan tersebut bisa dilakukan hanya dari rumah saja, sehingga berdampak terhadap kurangnya gerak bagi pengguna layanan transportasi aplikasi karena sangat dimanjakan oleh layanan yang di sediakan perusahaan aplikasi, seperti halnya biasanya masyarakat belanja ke pasar tradisional atau supermarket dan juga langsung ke toko, sekarang dari rumah saja, sehingga timbul dampak sosial berkurangnya interaksi penjual dengan pembeli.

Munculnya kesenjangan sosial bagi pengguna angkutan umum dengan transportasi *online*, karena pengguna transportasi umum di pandang masih menggunakan transportasi kuno, mayoritas pengguna transportasi *online* .

c) Dampak Terhadap Pemerintah

Pemerintah sebagai lembaga yang mengatur kestabilan berjalanya transportasi yang efektif dan efisien, adanya transportasi *online* menjadi tugas pemerintah untuk menata transportasi yang efektif dan efisien, beberapakali pemerintah mengesahkan aturan mengenai transportasi *online* masih saja memberikan kerugian terhadap angkutan konvensional (angkutan umum), aturan yang dikeluarkan pemerintah memberi kelonggaran kepada angkutan transportasi *online*, oleh karena itu pemerintah dinilai tidak adil dan lebih pro terhadap keberadaan transportasi *online*, pemerintah sebagai pembuat kebijakan harusnya mempertimbangkan keberadaan angkutan konvensional (angkutan umum) dan membentuk aturan yang tidak merugikan keberadaan angkutan konvensional (angkutan umum).

Dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan setiap Warga Negara Indonesia berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Berdasarkan analisis dampak negatif kebijakan taksi online, dengan menurunnya penggunaan angkutan konvensional (angkutan umum) akibat adanya moda transportasi *online*, sehingga timbulnya kecemburuan sosial dari pengemudi angkutan konvensional (angkutan umum), karena turunya pendapatan angkutan konvensional (angkutan umum) akibat penggunanya beralih ke transportasi *online*.

3. Dampak Positif

a) Dampak Terhadap Masyarakat

Adanya transportasi online menjadi peluang kerja bagi orang yang memiliki angkutan pribadi tanpa harus menukar pelat nomor kendaraan menjadi pelat nomor berwarna kuning menandakan sebagai angkutan umum, sebagian besar pengguna jasa angkutan berbasis online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput di lokasi (*lebih fleksibel*), konsumen angkutan berbasis online mendapatkan estimasi biaya yang akan dibayar sesuai dengan jarak tempuh tujuan (harga lebih transparan) Konsumen mendapatkan haknya atas informasi yang benar tentang biaya yang harus dibayar, Angkutan berbasis online dinilai lebih nyaman ketimbang angkutan konvensional.

Adanya sistem penilaian kepuasan konsumen pada aplikasi angkutan berbasis online menuntut driver untuk memberikan pelayanan terbaik kepada konsumen. Konsumen mendapatkan hak atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Angkutan berbasis online menyediakan pelayanan seperti menerima pesanan pembelian makanan, obat, segala keperluan rumah tangga dan jasa kirim barang. semua fasilitas itu bisa di dapatkan Dengan memilih di dalam aplikasi angkutan berbasis online. Konsumen mendapatkan hak untuk memilih sesuai dengan kebutuhannya, Bermunculan usaha rumahan tanpa harus membuka toko, hanya berjualan di aplikasi atau disebut juga dengan toko *online*.¹⁰ (Marsitiningih, 2017, hal. 363).

b) Dampak Terhadap Perusahaan Transportasi *online*

Sudah beberapa kali kebijakan telah dikeluarkan pemerintah yang mengatur transportasi *online*, tetap saja memberi keuntungan besar bagi perusahaan transportasi *online*, seperti kelonggaran yang diberikan pemerintah dalam operasi kerja transportasi *online* dimana fungsi kerjanya sama dengan angkutan konvensional (angkutan umum) tetapi dari kebebasan trayek, pelat nomor, tidak membayar KIR, menjadi keuntungan besar bagi perusahaan transportasi online untuk pemasaran jasa transportasinya

¹⁰ Marsitiningih, 2017, *Pengaruh Keberadaan Angkutan Berbasis On-Line Terhadap Kesadaran Hukum Konsumen*, hal.363

ditambah dengan pelayanan dan kenyamanan maksimal yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna transportasi *online*. Meningkatnya peminat transportasi *online* menjadi keuntungan besar bagi perusahaan transportasi *online*.

Munculnya peluang kerja baru bagi masyarakat untuk menjadi driver transportasi *online*, menjadi salah satu cara menurunkan angka pengangguran di Indonesia, sistem yang dibangun transportasi online sangat memberdayakan driver nya dalam bekerja dan tidak menentukan waktu bekerja menjadi sorotan untuk bekerja santai dengan pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan harian kerluarga, adanya jaminan asuransi kecelakaan bagi driver menjadi salah satu bentuk kepedulian pihak aplikasi terhadap drivernya, pihak aplikasi berusaha menciptakan lapangan pekerjaan yang aman nyaman dan terjamin. Berdasarkan pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan setiap Warga Negara Indonesia berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan, bagi driver transportasi *online* bekerja sebagai driver sudah memenuhi pekerjaan dan penghidupan yang layak dengan terpenuhi kebutuhan harian dan dijamin dengan asuransi kerja sebagai mitra aplikasi transportasi *online*.

4. Pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam kenegaraan Islam juga mengenal siyasah syar'iyah yaitu ketentuan kebijaksanaan pengurusan masalah kenegaraan yang berdasarkan syariat. Khallaf merumuskan siyasah syar'iyah sebagai berikut: Pengelolaan masalah-masalah umum bagi pemerintah Islam yang menjamin terciptanya kemaslahatan dan terhindarnya kemudharatan dari masyarakat Islam, dengan tidak bertentangan dengan ketentuan syariat Islam dan prinsip-prinsip umumnya, meskipun tidak sejalan dengan pendapat para ulama mujtahid.

Ulama Khallaf menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan masalah umum umat Islam adalah segala hal yang membutuhkan pengaturan dalam kehidupan mereka, baik di bidang perundang-undang, keuangan dan moneter, peradilan, eksekutif, masalah dalam negeri ataupun hubungan internasional. Bahansi merumuskan bahwa siyasah syari'iah adalah pengaturan kemaslahatan masyarakat sesuai dengan tuntunan syara'. Para fuqaha mendefinisikan siyasah syar'iyah sebagai kewenangan pemerintah /penguasa untuk melakukan kebijakan-kebijakan politik yang mengacu kepada kemaslahatan melalui peraturan yang tidak bertentangan dengan dasar-dasar agama, walaupun tidak terdapat dalil yang khusus untuk itu. Dengan menganalisis defenisi-defenisi yang dikemukakan para ahli dapat ditemukan hakikat siyah syari'ah, yaitu; bahwa siyasah syar'iyah berhubungan dengan pengurusan dan pengaturan kehidupan manusia, bahwa pegurusan dan pengaturan ini dilakukan oleh pemegang kekuasaan (*ulul amri*), Bahwa tujuan pengaturan tersebut adalah untuk menciptakan kemashlahatan dan menolak kemudharatan (*jalb al-masalih wa daf' almafasiid*), Bahwa pengaturan tersebut tidak boleh bertentangan dengan ruh atau semangat syariat Islam yang universal.

Berdasarkan hakikat siyasah syar'iyah ini dapat disimpulkan bahwa sumber-sumber pokok siyasah syar'iyah adalah wahyu Al-Quran dan Sunnah. Kedua sumber inilah yang menjadi acuan bagi pemegang kekuasaan untuk menciptakan peraturan perundang-undangan untuk mengatur kehidupan bernegara. Namun karena kedua sumber tersebut terbatas, sedangkan kehidupan masyarakat bersifat dinamis, maka sumber atau acuan untuk membentuk sebuah peraturan perundang-undangan juga diambil dari

masyarakat dan lingkungannya sendiri. Sumber-sumber ini dapat berupa pendapat para ahli, yurisprudensi, adat istiadat masyarakat yang bersangkutan, pengalaman dan warisan budaya.

Sumber-sumber yang tidak berasal dari wahyu tersebut juga disebut dengan siyasah wad'iyah. Dimanan sumber-sumber tersebut harus diukur dengan kerangka wahyu. Kalau ternyata bertentangan atau tidak sejalan dengan kerangka wahyu, maka kebijakan politik tersebut tidak dapat dikatakan sebagai siyasah syar'iyah dan tidak boleh diikuti. Sebagaimana yang ditegaskan oleh Rasulullah SAW "La tha'ata li makhluqin fi ma'syatillah" (Tidak ada ketaatan kepada makhluk dalam melakukan kemaksiatan kepada Allah SWT).¹¹

Siyasah dusturiyyah adalah bagian *fikih siyasah* yang membahas masalah perundang-undangan negara. Dalam bagian ini dibahas konsep-konsep konstitusi (undang-undang dasar negara dan sejarah lahirnya perundang-undangan dalam suatu negara), legislasi (bagaimana cara perumusan undang-undang), lembaga demokrasi dan syura yang merupakan pilar penting dalam perundang-perundangan negara serta rakyat yang menjadi pelaksana perundang-undangan tersebut. Siyasah dusturiyah meliputi pengkajian tentang penetapan hukum (tasyri'iyah), oleh lembaga legislatif, peradilan (*qadha'iyah*) oleh lembaga yudikatif, pelaksanaan undang-undang (*tanfidziyah*) oleh lembaga eksekutif.¹²

Kekuasaan legislatif merupakan kekuasaan yang terpenting dalam pemerintahan Islam, karena ketentuan dan ketetapan yang dikeluarkan oleh lembaga legislatif ini akan dilaksanakan secara efektif oleh lembaga eksekutif dan dipertahankan oleh lembaga yudikatif atau peradilan. Orang-orang yang berada dalam lembaga legislatif ini adalah para mujtahid dan ahli fatwa (mufti) serta para pakar dalam berbagai bidang. Kerena menetapkan syariat sebenarnya hanyalah wewenang Allah SWT, maka wewenang dan tugas lembaga legislatif hanya sebatas menggali dan memahami sumber-sumber syari'at Islam, yaitu Al-quran dan Sunnah Nabi SAW dan menjelaskan hukum-hukum yang terkandung didalamnya.

Undang-undang dan peraturan yang dikeluarkan oleh lembaga legislatif harus mengikuti aturan kedua sumber syari'at Islam tersebut. Dalam hal ini, terdapat dua fungsi lembaga legislatif. Pertama dalam hal-hal yang ketentuannya telah terdapat dalam nash al-quran dan sunnah, undang-undang yang dikeluarkan oleh al-sulthah al-tasyri'iyah adalah undang-undang Ilahiyah yang di syari'at kanNya dalam al-quran dan dijelaskan oleh Nabi SAW.

Namun hal ini sangat sedikit sekali karena pada prinsipnya kedua sumber ajaran Islam tersebut memuat masalah-masalah yang bersifat global dan sedikit sekali yang menjelaskan permasalahan secara rinci. Sementara perkembangan masyarakat cepat sekali dan sangat kompleks sehingga membutuhkan hukum yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Oleh karena itu kekuasaan legislatif menjalankan fungsi keduanya yaitu melakukan penalaran kreatif (*ijtihad*) terhadap permasalahan yang secara tegas tidak dijelaskan oleh nash. Disinilah perlunya ijtihad yang dilakukan oleh mujtahid dan ahli fatwa. Mereka melakukan ijtihad untuk menetapkan hukum dengan jalan *qiyas* (analogi). Mereka berusaha mencari illat atau sebab hukum yang ada dalam suatu permasalahan

¹¹ Iqbal Muhammad, 2007, *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik*, Gaya Pratama, hal.6-7

¹² Ibit, hal.162

yang timbul dan menyesuaikannya dengan ketentuan yang terdapat dalam nash. Disamping harus merujuk pada nash, ijtihad anggota legislatif harus merujuk pada prinsip *jalb al-masalih* dan *daf'al-mafasid* (mengambil maslahat dan menolak kemudharatan). Ijtihad yang mereka lakukan juga perlu mempertimbangkan situasi dan kondisi sosial masyarakat, agar hasil peraturan yang akan diundangkan itu sesuai dengan aspirasi masyarakat dan tidak memberatkan mereka.¹³

Dari pemaparan *fiqh siyasah* yang penulis paparkan di atas pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 adalah;

a) Badan Hukum Transportasi Online

Penyelenggaraan angkutan khusus berbasis aplikasi teknologi informasi saat ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Untuk penyelenggaraan perusahaan angkutan sewa khusus, perusahaan harus memiliki izin. Perusahaan berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Maksud dari badan hukum Indonesia adalah badan usaha milik neagra, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas atau koperasi, yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan kendaraan khusus.

Dalam Bab 2 pasal 5 ayat (2) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan menyebutkan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam peraturan menteri perhubungan nomor 108 Tahun 2017 sebelumnya untuk angkutan taksi online diwajibkan menggunakan pelat nomor berwarna kuning dan memasang sticker dikaca mobil sebagai tanda pengenal perusahaan transportasi *online*, namun dalam muatan peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 kembali mengizinkan taksi *online* untuk menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor warna hitam tulisan putih atau disebut juga dengan kendaraan pribadi dimana tertuang dalam Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021.

Dalam pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 Izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus dapat diperoleh setelah memenuhi beberapa syarat;

- a. Surat keputusan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, meliputi
 - 1) Surat keputusan izin paling sedikit memuat; nomor surat keputusan, jenis pelayanan, nama perusahaan, nomor induk berusaha perusahaan, nama pimpinan perusahaan, alamat perusahaan, masa berlaku izin,
 - 2) Lampiran keputusan izin berupa daftar kendaraan bermotor umum paling sedikit memuat; nomor surat keputusan, nama domisili perusahaan, jumlah kendaraan bermotor umum, merek kendaraan bermotor umum, tahun pembuatan, daya angkut orang, nomor rangka kendaraan bermotor umum
- b) Kartu elektronik standar pelayanan memuat; nomor surat keputusan, nomor induk kendaraan, nama perusahaan, nama pimpinan perusahaan, masa berlaku kartu elektronik standar pelayanan, wilayah operasi, tanda nomor kendaraan bermotor,

¹³ Ibid, hal.163

daya angkut dan riwayat pemeliharaan kendaraan sesuai standar agen pemegang merek (APM).

Izin tersebut berupa dokumen kontrak atau kartu elektronik yang terdiri atas, surat izin penyelenggaraan angkutan khusus, surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan orang dengan kendaraan bermotor angkutan khusus sesuai izin yang diberikan kartu pengawas. Izin tersebut diberikan pada pimpinan Perusahaan angkutan swa khusus.

Al-maslahah terbagi menjadi dua yaitu : masalah umum atau *a'ammah* dan masalah khusus atau *khassah*. Masalah umum adalah masalah yang menyangkut kepentingan banyak orang maupun kepentingan satu golongan seperti kepentingan umat muslim. Masalah khusus adalah masalah pribadi yang sering terjadi, karena kebijakan transportasi taksi *online* adalah kebijakan yang menyangkut banyak pihak khususnya pengemudi dan penumpang maka kebijakan transportasi *online*, merupakan masalah umum atau *ammah*. Transportasi *online* termasuk pada masalah *mursalah* karena tidak ditemukan adanya dalil khusus/tertentu yang membenarkan atau menolak/menggugurkannya.

Perkembangan teknologi dibidang transportasi *online* memiliki dampak terhadap masyarakat dan pengemudi angkutan umum, beberapa kali peraturan menteri perhubungan mengeluarkan peraturan yang mengatur transportasi *online* tetap saja ada kerugian terhadap angkutan konvensional (angkutan umum). Angkutan konvensional (angkutan umum) meminta keadilan kesetaraan dalam pekerjaan dan kehidupan yang layak tertuang dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, kebebasan transportasi *online* dinilai sangat fleksibel dan memiliki cakupan layanan yang luas, keberadaan perusahaan transportasi *online* dapat melakukan monopoli transportasi sehingga berakibat menurunnya penggunaan transportasi konvensional dengan pelayanan maksimal transportasi online yang sangat menjadi sorotan bagi masyarakat Indonesia.

Dalam menetapkan peraturan perundang-undangan pemerintah harus memperhatikan kriteria pembentukan peraturan perundang-undangan menurut *fikih siyasah* yaitu tidak boleh bertentangan atau harus sesuai dengan ajaran syariat Islam. Berdasarkan pembahasan yang telah Penulis paparkan diatas maka Penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa aturan transportasi *online* ditinjau dari perspektif *fikih siyasah dusturiyah* dalam pembentukan peraturan perundang-undangan terdapat beberapa kriteria pembentukan peraturan perundang-undangan yang belum terpenuhi. Dimana dalam pembentukan peraturan perundangan terdapat lima kriteria menurut *siyasah syar'iyah* yaitu; sesuai dan tidak bertentangan dengan syariat Islam, meletakkan persamaan (*al-musawah*) kedudukan manusia di depan hukum dan pemerintahan, tidak memberatkan masyarakat yang akan melaksanakannya (*'adam al-haraj*). menciptakan rasa keadilan dalam masyarakat (*tahqiq al-'adalah*), menciptakan kemaslahatan dan menolak kemudharatan (*jalb al-mashalih wa daf' al-mafasid*).

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 mencabut beberapa pasal dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Dalam perihal keadilan pengemudi angkutan konvensional (angkutan umum) untuk mendapatkan pekerjaan dengan kehidupan yang layak tertuang dalam pasal 27 ayat (2)

Undang-Undang Dasar 1945, dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dimana aspirasi masyarakat menjadi pertimbangan bagi pemerintah dalam menetapkan suatu peraturan perundang-undangan.

D. Kesimpulan

Dampak kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Khusus terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, adanya kelonggaran peraturan transportasi *online* yang berdampak terhadap keberlangsungan angkutan konvensional (angkutan umum), pemerintah dinilai lebih pro terhadap keberadaan transportasi *online* dapat dilihat dari beberapa kali perubahan peraturan transportasi online masih tetap merugikan angkutan konvensional (angkutan umum).

Menurut Perspektif *fiqh siyasah* bahwa kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 belum memenuhi kriteria dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dalam siyasah dusturiyah, karena adanya ketidak kesetaraan yang ditimbulkan oleh peraturan terhadap angkutan konvensional (angkutan umum) sehingga memicu persaingan tidak sehat di bidang transportasi. Pemerintah sebagai pembuat kebijakan harus mementingkan kemaslahatan umat, kemaslahatan ini didapatkan oleh semua kalangan tanpa terkecuali, namun dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 pemerintah lebih pro terhadap angkutan *online*, dan berdampak kerugian bagi angkutan konvensional (umum) dari segi pekerjaan dan pendapatan yang terus berkurang.

DAFTAR PUSTAKA

- Basah, Sjachran. Tiga Tulisan Tentang Hukum, Bandung: Armico 1986.
- Farianto Willy, 2019, *Pola hubungan hukum pemberi kerja dan pekerja*, Sinar Grafika
- Fatimah, Siti. *Pengantar Transportasi*, Ponorogo: Myra Publisher, 2019.
- Iqbal Muhammad. *Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik*, Gaya Pratama, 2007.
- Marsitningsih. *Pengaruh Keberadaan Angkutan Berbasis On-Line Terhadap Kesadaran Hukum Konsumen*, Vol.15 No. 1. September 2017.
- Pangerang. *Kader Kahmi di Medan Perjuangan*, Makasar: Nas Media Pustaka, 2021.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Peraturan Polisi Nomor 7 tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.
- Putranti, Honorata, dan Ratna Wati Dwi. *Tinjauan Dinamika Kerja dan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Onlione*, Yogyakarta: CV Budi Utama, 2021.
- Philipus M. Hadjon, R. Sri Soemantri Marto Soewgnjo, dkk. *Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Gadjah Mada University, 2008.
- Soegjitna, Tjakra Negara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Copta, 1995.
- Widiyatmoko Faris, 2018, *Dinamika Kebijakan Transportasi Online*, Volume 1.
- Undang-Undang Dasar 1945.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.