

Tantangan dan Perkembangan Jasa Taksi Online: Perspektif Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Amaliyah*, Fauziah P. Bakti, Rezky Amalia Syafiin, Kun Arfandi Akbar

Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

* E-mail: amaliyah.recht26@gmail.com

Abstrak:

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mekanisme kerja jasa taksi online sebagai pelaku usaha di bidang jasa transportasi ditinjau dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Lokasi penelitian, yaitu di Kota Makassar. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian yuridis sosiologis (sosiolegal). Hasil penelitian menunjukkan bahwa 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. Penguasaan pasar dari jasa taksi online belum sepenuhnya memenuhi unsur-unsur yang dikategorikan praktik monopoli maupun persaingan usaha tidak sehat karena penguasaan pasar belum melebihi batas 75% dan masih dilaksanakan secara jujur dan tidak menghambat persaingan.

Kata Kunci: Persaingan Usaha; Monopoli; Transportasi; Taksi Online

1. Pendahuluan

Dewasa ini, perkembangan teknologi yang pesat membawa perubahan di segala bidang kehidupan. Teknologi tidak bisa dipungkiri telah membawa banyak perubahan pada aspek persaingan bisnis di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan munculnya berbagai pesaing baru, inovasi produk baru, hingga hadirnya berbagai model bisnis baru yang berbasis teknologi. Transportasi adalah salah satu aspek yang tidak luput dari perkembangan teknologi. Transportasi merupakan sebuah kebutuhan yang sangat penting sebagai akibat dari kegiatan ekonomi, sosial, dan sebagainya yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat.¹ Berbagai inovasi pun dilakukan untuk memberikan pelayanan maksimal di bidang transportasi, salah satunya adalah jasa transportasi *online* sebagai wujud dari kemajuan teknologi.

Tren transportasi *online* mulai muncul seiring pesatnya perkembangan teknologi informasi berbasis *mobilephone*, atau yang lebih dikenal sebagai *smartphone*. Model transportasi *online* menjadi alternatif baru bagi pengguna jasa transportasi karena memberikan kemudahan serta efisiensi waktu. Selain itu, transportasi *online* juga memberikan kenyamanan, keamanan yang lebih terjamin, dan biaya yang lebih

¹ Nasution, D. M. A. (2018). Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online. *RESAM Jurnal Hukum*, 4(1), 17-30.

murah. Hal inilah yang menyebabkan terjadinya peralihan dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online*. Peralihan tersebut ternyata menjadi pemicu konflik antara pengemudi jasa transportasi konvensional dan pengemudi jasa transportasi *online*. Kehadiran transportasi *online* tersebut telah menimbulkan pro dan kontra di masyarakat, dimana beberapa pihak beranggapan bahwa transportasi *online* mempermudah pengemudi dan konsumennya, namun terdapat pihak lain yang mengancam kehadiran transportasi *online* sebagai moda transportasi *illegal* dan dianggap merebut penghasilan pengemudi transportasi konvensional.

Menurut Ketua Umum dari Organisasi Angkutan Darat (Organda), Adrianto Djokosoetono menjelaskan bahwa rata-rata penghasilan yang diperoleh dari operator taksi konvensional (salah satu jenis transportasi konvensional) turun hingga 20% per tahun sejak dua tahun terakhir. Selain berimbas pada perusahaan taksi konvensional, penurunan omzet ini secara langsung berpengaruh pada jumlah pendapatan pengemudi taksi konvensional itu sendiri, sedangkan pada proses promosi, taksi *online* (seperti GoCar, GrabCar, dan Uber) mampu membuat pemasukan dari taksi konvensional turun menjadi 20% per tahun.²

Sebagaimana halnya yang terjadi di Kota Makassar, berkurangnya pendapatan taksi konvensional ini menimbulkan penolakan terhadap keberadaan taksi *online* yang ada di Kota Makassar. Penolakan ini diwujudkan dengan aksi demonstrasi menuntut untuk meniadakan taksi *online* di Kota Makassar. Selain berdemo, tidak sedikit dari mereka yang melarang taksi *online* untuk beroperasi di tempat-tempat ramai seperti terminal, mall, dan stasiun. Bahkan ada pula oknum-oknum yang menggunakan kekerasan fisik untuk menakut-nakuti pengemudi taksi *online* agar tidak beroperasi dan merebut calon penumpang taksi konvensional.³ Aksi demonstrasi tersebut terjadi di berbagai daerah, hingga puncaknya terjadi berbagai aksi kriminalisasi terhadap para pengemudi taksi *online*.

Para pengemudi angkutan umum konvensional menilai bahwa transportasi berbasis *online* tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.⁴ Selain dikarenakan transportasi berbasis *online* tidak selaras dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 74 tahun 2014, transportasi *online* juga merupakan moda transportasi tidak berbadan hukum, jasa transportasi yang tidak memiliki surat domisili usaha dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), tidak memiliki jumlah armada minimal lima unit, dan tidak memiliki pusat untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi yang diwajibkan bagi angkutan umum konvensional. Pada satu sisi, angkutan umum konvensional dituntut untuk tunduk pada ketatnya regulasi tentang angkutan umum, sedangkan transportasi berbasis

² Dwi Karyayuris Prabawati, 2017, *Penerapan Strategi Pemasaran Jasa TransportasiTaksi Konvensional Blue Bird Dalam Menghadapi Persaingan Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Surabaya*, Artikel Ilmiah sebagai syarat penyelesaian program pendidikansarjana program studi manajemen, Hlm. 2

³ Newswire, 2017, *Ojek Online Gerus Pendapatan Ojek Konvensional*, Berita Online, at available <http://semarang.bisnis.com/read/20170221/1/92284/ojek-online-gerus-pendapatan-ojek-pangkalan>. (Akses Internet pada 5 Agustus 2018, Pukul 12:02 WITA).

⁴ Putera AD, 2017, *Untung dan Rugi Keberadaan Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi Online*, Makassar:Harian Fajar, Hlm. 8.

online tidak tunduk terhadap regulasi tersebut.⁵ Sehingga diperlukan pengaturan lebih lanjut mengenai hal tersebut yang didasarkan pada landasan filosofis, sosiologis.⁶

Transportasi berbasis *online* mendapatkan cukup banyak permasalahan dan tantangan dalam perkembangannya di Indonesia, khususnya di Kota Makassar. Berdasarkan hasil *survei* di media masa, penyebab utama dari masalah tersebut adalah adanya ketimpangan harga yang begitu besar di antara angkutan umum konvensional dan transportasi berbasis *online*.⁷ Pada umumnya, para pengemudi angkutan umum konvensional tidak berkeberatan dengan munculnya transportasi berbasis *online*, selama tidak ada perang harga dan dapat bersaing secara sehat dengan transportasi berbasis *online seperti pada prinsip persaingan usaha yang sehat*. Oleh karena itu, pemerintah harus segera mengeluarkan kebijakan ataupun peraturan hukum yang jelas dan tegas terkait persoalan ini. Kebijakan tersebut harus adil dan merata bagi setiap pihak, tidak boleh timpang di satu sisi, dan harus mengakomodir kepentingan semua pihak, baik para pengemudi angkutan umum konvensional, para *pengemudi* transportasi berbasis *online*, maupun konsumen sebagai pengguna layanan transportasi. Berdasarkan fenomena di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Penguasaan Pasar Jasa Taksi *Online* dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Kota Makassar.

2. Metode

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Makassar, tepatnya di beberapa instansi diantaranya Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar, Kantor Komisi Pengawas Persaingan Usaha Kota Makassar, Kantor Grab Cabang Makassar, dan Kantor Gojek Cabang Makassar. Penelitian ini menggunakan metode penelitian tipe yuridis sosiologis dengan beberapa metode pendekatan, yaitu (1) Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu dengan menelaah peraturan perundang-undangan⁸ yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti. (2) Pendekatan sejarah (*historical approach*), yaitu dengan pelacakan sejarah aturan hukum dari waktu ke waktu⁹ terkait persaingan usaha, khususnya di bidang transportasi *online* yang sedang banyak berkembang di Kota Makassar. Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini. Sampel dalam penelitian ini sebagai narasumber ada 5 orang, yaitu Kasubag Dinas Perhubungan Kota Makassar, Staf Dinas Perhubungan Pemprov Sulsel, Ketua Komisi Pengawas Persaingan Usaha Kota Makassar, Staf PT. Gojek Cabang Makassar, dan staf PT. Grab Cabang Makassar.

Berdasarkan hasil pengumpulan data, maka selanjutnya dilakukan pengolahan data. Data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder akan dikategorikan sesuai jenis datanya. Kemudian data tersebut akan dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif, yaitu menganalisis data yang berhubungan dengan masalah yang

⁵ Fandi, 2017, *Polemik Transportasi Online Menghambat Pendapatan Transportasi Konvensional*, Kota Batu, Malang: Harian Pagi Surya.

⁶ Djamin, Zulkarnain, 1993, *Perencanaan dan analisa Proyek Transportasi Online*, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, hlm. 53.

⁷Donnal,2015, *Plus Minus Keberadaan Ojek Online*, Makassar: Berita Online, *At Available* <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06400081/Plus.Minus.Keberadaan.Ojek.Online?page=all>. (Akses Internet pada 5 Agustus 2017, Pukul 13:29 WITA).

⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2007, *Penelitian Hukum*, Kencana: Jakarta, Hlm. 96.

⁹ *Ibid.*, Hlm. 166.

diteliti, kemudian dipilih berdasarkan pikiran yang logis untuk menghindarkan kesalahan dalam proses analisis data. Hasil yang diperoleh akan dipaparkan secara deskriptif, yaitu dengan menguraikan, menjelaskan, dan menggambarkan sesuai permasalahan dalam penelitian ini.

3. Perkembangan Transportasi Online sebagai Alternatif Angkutan Umum

Kehadiran moda transportasi baru, yaitu transportasi berbasis aplikasi atau yang dikenal sebagai transportasi *online* memberikan pilihan kepada masyarakat yang awalnya hanya menggunakan transportasi konvensional (angkot, taksi, bentor, dan ojek). Pemesanan alat transportasi via aplikasi di *smartphone* memberikan kepraktisan kepada konsumen dalam penggunaan transportasi *online*. Transparansi identitas pengemudi dan kendaraan serta posisi rute transportasi *online* membuat konsumen berkendara dengan jelas dan aman. Kendaraan yang berstandar dan ketersediaan *customer service* membangun kepercayaan konsumen dalam penggunaan moda transportasi *online*.

Penggunaan transportasi *online* memberikan kenyamanan kepada konsumen karena pengguna dibuat seolah tidak sedang menggunakan angkutan umum, melainkan seakan berkendara dengan mobil pribadi. Ini semakin diperkuat dengan adanya asuransi kehilangan barang di kendaraan dan asuransi kecelakaan bagi pengemudi maupun penumpang transportasi *online*. Berbagai ragam fitur yang tersedia semakin menambah keunikan transportasi *online*. Tarif transportasi *online* yang relatif lebih murah dibandingkan dengan transportasi konvensional serta diskon dan promo membuat konsumen semakin tertarik untuk menggunakannya. Transportasi *online* menjadi lahan pekerjaan baru bagi para pencari kerja dan juga pekerjaan sampingan bagi yang memiliki pekerjaan.

Perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebelumnya diatur dalam Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ignasius Jonan¹⁰. Namun, Surat Pemberitahuan tersebut menuai pro maupun kontra yang mengakibatkan terjadinya perdebatan keras hingga bentrokan antar kepentingan transportasi *online* dan transportasi konvensional. Oleh karena itu, untuk menengahi konflik di kalangan masyarakat terkait kehadiran taksi *online*, pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Komisi V DPR RI akhirnya resmi menerbitkan aturan regulasi terbaru mengenai transportasi umum, yakni melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek seperti taksi, angkutan sewa, carter, pariwisata, dan termasuk di dalamnya layanan taksi *online*¹¹. Taksi *Online* adalah taksi yang dapat dipesan melalui jaringan internet.¹² Jasa transportasi taksi *online* memiliki 3 bagian penting, yaitu:

- a. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)
Penyedia aplikasi jasa taksi *online* merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung *driver* kendaraan dengan para pengguna jasa, yang

¹⁰ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika), 2016, hal. 4.

¹¹ Permenhub No. 32 Tahun 2016 mulai berlaku pada tanggal 1 oktober 2016 berikut 4 poin pentingnya <https://www.kaskus.co.id/thread/57eb8a8a582b2e82048b4567/permenhub-no-32-tahun-2016-resmi-berlaku-oktober-2016-berikut-4-poin-pentingnya/> diakses pada tanggal 11 Maret 2017.

¹² Adler, Hans A, 1980, *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan* (Terjemahan Paul Sitohang), Jakarta: UI Press, hlm. 31.

merupakan bagian inti dari lahirnya jasa taksi *online* ini. Perusahaan penyedia aplikasi juga diwajibkan memberi akses monitoring pelayanan, data seluruh perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data seluruh kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri.

b. Pengemudi (*driver*)

Kedudukan pengemudi (*driver*) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan. *Driver* memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi *online* untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor *handphone* dan foto pengguna layanan).

c. Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online*

Pengguna layanan jasa transportasi *online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Pengguna jasa taksi *online* ini harus mengunduh dan menginstal lebih dahulu aplikasi jasa taksi *online* serta melakukan pendaftaran.

Terkait mekanisme kerja jasa taksi *online* di Kota Makassar dapat dilihat dari beberapa hal, antara lain:

a. Izin Operasional

Sampai saat ini transportasi *online* tidak memiliki izin (*illegal*) untuk beroperasi sehingga menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara pengemudi transportasi *online* dan konvensional. Aturan pemerintah terkait transportasi *online* pada Permenhub No. 108/2017 mengategorikan GrabCar dan GoCar sebagai angkutan sewa khusus (taksi *online*). Artinya secara hukum pemerintah mengakui keberadaan angkutan yang berbasis aplikasi tersebut.

b. Adanya pemberlakuan Plat Hitam dan Plat Kuning

Terkait dengan penggunaan plat hitam atau plat kuning. Sebelum terbitnya Permenhub No.108 tahun 2017, di dalam UU No. 22/2009 (pasal 47:3) disebutkan dengan jelas bahwa kendaraan bermotor berdasarkan fungsinya terbagi menjadi 1) Kendaraan Bermotor Umum (plat kuning) dan 2) Kendaraan Bermotor Perseorangan (plat hitam) (Dephub 2009).

Oleh karena kata fungsi di pasal tersebut memiliki arti yang sama untuk Kendaraan Bermotor Umum (plat kuning) dan Kendaraan Bermotor Perseorangan (plat hitam), maka jelas kata fungsi yang dimaksud di sini bukan ditujukan bagi Kendaraan Bermotor Perseorangan (plat hitam), tapi kendaraan bermotor yang diubah bentuk atau desainnya untuk dijadikan angkutan orang.

c. Sistem pengambilan penumpang

Perdebatan lainnya adalah bahwa transportasi konvensional juga lebih banyak menunggu penumpang, sedangkan transportasi *online* menjemput penumpang dengan tarif yang lebih murah dari transportasi konvensional.

d. Perang Tarif

Pertentangan tarif di antara transportasi *online* dan transportasi konvensional adalah aspek lainnya yang menimbulkan konflik. Transportasi *online* dinilai telah

memasang tarif yang dianggap jauh lebih murah dari transportasi konvensional. Tarif transportasi *online* yang murah dinilai mematikan omset transportasi konvensional. Para pemberi jasa transportasi konvensional menilai transportasi berbasis aplikasi telah memonopoli harga.

3. Penguasaan Pasar Jasa Taksi *Online* Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Lahirnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha tidak Sehat merupakan wujud semangat menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat bagi pelaku usaha. Adapun tujuan yang terkandung di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, di antaranya: (a) Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat; (b) Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat, sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil; (c) Mencegah praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha; (d) Terciptanya efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

Berdasarkan undang-undang tersebut, empat pembagian kegiatan yang dilarang yang ditekankan oleh Pemerintah di Indonesia termasuk di Kota Makassar diantaranya adalah kegiatan monopoli¹³, kegiatan monopsoni¹⁴, kegiatan penguasaan pasar¹⁵ serta kegiatan persekongkolan¹⁶. Pada Pasal 19 mengatur bahwa praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat yaitu:¹⁷ (a) menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau (b) menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; atau (c) membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan; atau melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Adapun yang dimaksud dengan penguasaan pasar adalah kegiatan yang tidak diperbolehkan dalam dunia persaingan usaha karena menitikberatkan pada indikasi terjadinya persaingan usaha yang tidak sehat. Apabila dilihat dari sisi ekonomi, kehadiran jasa transportasi *online* tentu memiliki peluang penguasaan pasar melalui keunggulan efisiensi dan inovasi yang dimilikinya. Sebagai pelaku usaha, pihak penyedia jasa transportasi *online* dapat mewujudkan efisiensi biaya (*cost saving*) atau menjamin kualitas pelayanan untuk mencapai keunggulan skala dan cakupan ekonomi. Penguasaan terhadap pasar layanan transportasi juga memungkinkan pelaku usaha untuk dapat menekan biaya rata-rata. Hal tersebut bisa berujung pada terciptanya harga yang rendah dan menguntungkan konsumen secara keseluruhan.

¹³ Lihat Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat).

¹⁴ Lihat Pasal 18 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat).

¹⁵ Lihat Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat).

¹⁶ Lihat Pasal 22-24 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat).

¹⁷ Lihat Lebih Jelasnya pada Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Namun di sisi lain, adanya jasa transportasi *online* nyatanya berdampak pada pasar layanan transportasi.

Tabel 1 menjelaskan peluang terjadinya persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh pelaku usaha jasa taksi *online* di Kota Makassar dikaji dari segi penyediaan armada dan pengguna oleh masyarakat, sebagai berikut:

Tabel 1. Tabel Perbandingan Armada Tranpostasi Online dan Umum

Jenis	Transportasi Umum	PT. GO-JEK	PT. Grab
Jumlah Unit/ Armada/ Mitra	4.113 Unit	1.200 Armada (Kota Makassar)	250.000 Mitra di Asia Tenggara (Khusus Kota Makassar Tidak Rigid Data)
Jumlah Driver Berdasarkan Jenis Kelamin	<i>Tentatif</i>	800 Armada (L) 400 Armada (P)	<i>Tentatif</i>
Trayek Transportasi	Memiliki 17 Trayek Transportasi	Tidak/Belum Memiliki Trayek Transportasi	Tidak/Belum Memiliki Trayek Transportasi
Jumlah Pengguna	Umum	8,8 Juta Pengguna	8,6 Juta Pengguna
Aturan Hukum	Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Peraturan Menteri nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan	Peraturan Menteri nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Permenhub No. 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang mengatur angkutan sewa khusus (ASK)	Peraturan Menteri nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang mengatur angkutan sewa khusus (ASK)

Sumber: Hasil olah data primer, 2018.

Berdasarkan data Tabel 1, menunjukkan bahwa di Kota Makassar transportasi umum telah memiliki 17 trayek dengan jumlah armada sebanyak 4.113 unit dimana pada tahun 2003 sampai tahun 2018 tidak ada penambahan jumlah armada. Sedangkan kehadiran transportasi *online* (taksi *online*) sendiri yang mulai berkembang pada tahun 2015 di Kota Makassar ini telah memiliki banyak pengguna dan jumlah armada. Pada jasa transportasi *online* yang disediakan PT. Go-Jek Indonesia telah memiliki 1.000 armada pada tahun 2016 dan meningkat sebanyak 1.200 armada pada tahun 2018, yang terdiri dari 800 driver laki-laki dan 400 driver perempuan. Sedangkan PT. Grab terdiri dari 250 ribu mitra terhitung dari area Asia Tenggara, dan data spesifik terkait jumlah mitra di Indonesia dan Kota Makassar tidak memiliki data pasti karena jumlahnya tentatif tergantung pada respon masyarakat.

Diantara kedua jasa taksi *online* ini jumlah penggunanya juga meningkat setiap tahunnya, dimana PT. Gojek memiliki 8,8 juta pengguna dan PT. Grab memiliki 8,6 juta pengguna. Hal ini membuktikan bahwa masyarakat pada saat ini lebih memilih menggunakan jasa taksi *online* di Indonesia khususnya di Kota Makassar. Apabila dikaitkan dengan aturan yang tercantum dalam Pasal 17 ayat (2) UU Nomor 5 Tahun 1999, yaitu pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas

produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:

- a. barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya
- b. mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama
- c. satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu

Bukan hanya itu, pelaku usaha jasa taksi *online* juga menyimpang dari adanya penertiban dalam hal penguasaan dalam sistem usaha yang melebihi pada umumnya, atau dengan kata lain melakukan penguasaan pasar sebagaimana teratur dalam Pasal 20 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan atau jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Sesuai isi Pasal tersebut, jelas setiap pelaku usaha dilarang untuk melakukan aktivitas penguasaan pasar di bidang usaha yang dilakukannya.

Potensi terjadinya pelanggaran yang berujung pada persaingan usaha tidak sehat juga dapat dilihat dari penetapan harga (Pasal 5 tentang Kartel), menjual jasa produksi (jual rugi) yang tentu saja akan berakibat mematikan pesaing pasar, dan pola kemitraan. Menyikapi hal tersebut, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) telah mengeluarkan rekomendasi tentang kejelasan status penyedia jasa transportasi *online* termasuk penyedia jasa taksi *online*, antara lain: *Pertama*, adanya penentuan tarif batas bawah dan tarif batas atas sehingga pelaku usaha memiliki pertimbangan untuk melahirkan inovasi/ persaingan yang kompetitif; *Kedua*, berbadan hukum, karena ketika ada kewajiban bagi penyedia jasa taksi *online* untuk berbadan hukum maka tentu terdapat hak dan kewajiban yang harus dipenuhi.

5. Penutup

Munculnya penyedia jasa taksi *online* sebagai sebuah kemajuan teknologi dan komunikasi mengalami pro dan kontra. Kemunculan transportasi berbasis aplikasi *online* di Kota Makassar, di satu sisi, telah memberikan dampak yang signifikan bagi masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan transportasi yang praktis, aman, nyaman dan murah, namun di sisi lain, pemberi jasa transportasi konvensional menjadi termarginalkan oleh berbagai keunggulan transportasi *online* dan menimbulkan konflik diantara kedua pengemudi moda transportasi tersebut. 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*. UU No. 22/2009 belum mengatur tentang transportasi *online*.

Untuk mengakomodir tuntutan masyarakat, maka pemerintah membuat Permenhub No. 32/2016. Namun dikarenakan adanya beberapa hal yang harus dipertimbangkan menyebabkan regulasi tersebut direvisi sebanyak dua (2) kali hingga muncullah Permenhub No. 108/2017 sebagai revisi dari Permenhub sebelumnya. Namun Permenhub No.108/2017 tersebut juga tidak mengatur masalah izin operasional bagi ojek *online* karena tidak termasuk sebagai angkutan orang di dalam UU No. 22/2009. Akibatnya, hingga kini ojek *online* masih dianggap transportasi *illegal*. Plat transportasi *online* selama ini menggunakan plat prinadi (hitam), bukan angkutan umum (kuning),

sehingga pajak yang dibayarkan juga masuk dalam kategori pajak kendaraan pribadi yang relatif lebih murah dibandingkan dengan pajak angkutan umum. Pengambilan penumpang secara non-online yang dilakukan oleh pengemudi transportasi online dianggap melintasi ranah transportasi konvensional. Tarif transportasi online yang relatif kompetitif membuat moda transportasi ini dianggap memonopoli tarif transportasi. Tarif telah menjadi salah satu keunggulan sekaligus sumber konflik dari transportasi online. Penguasaan pasar dari jasa taksi online belum sepenuhnya memenuhi unsur-unsur yang dikategorikan praktek monopoli maupun persaingan usaha tidak sehat karena penguasaan pasar belum melebihi batas 75% dan masih dilaksanakan secara jujur dan tidak menghambat persaingan.

Referensi

- Adler, Hans A. (1980). *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan* (Terjemahan Paul Sitohang). Jakarta: UI Press.
- Andika Wijaya. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Djamin Zulkarnain. (1993). *Perencanaan dan analisa Proyek Transportasi Online*, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Donnal. (2015). Plus Minus Keberadaan Ojek Online. Makassar: Berita Online. At Available <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/12/18/06400081/Plus.Minus.Keberadaan.Ojek.Online?page=all>. (Akses Internet pada 5 Agustus 2017. Pukul 13:29 WITA).
- Dwi Karyayunis Prabawati. (2017). *Penerapan Strategis Pemasaran Jasa Transportasi Taksi Konvensional Blue Bird dalam Menghadapi Persaingan Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Surabaya*. Artikel Ilmiah sebagai syarat penyelesaian program pendidikan sarjana program studi Manajemen STIE. Surabaya.
- Fandi. (2017). *Polemik Transportasi Online Menghambat Pendapatan Transportasi Konvensional*. Kota Batu. Malang: Harian Pagi Surya.
- Nasution, D. M. A. (2018). Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online. *RESAM Jurnal Hukum*, 4(1), 17-30.
- Newswire. (2017). Ojek Online Gerus Pendapatan Ojek Konvensional. Berita Online. at available <http://semarang.bisnis.com/read/20170221/1/92284/ojek-online-gerus-pendapatan-ojek-pangkalan>.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Umum.
- Peraturan Pemerintah RI No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peter Mahmud Marzuki. (2007). *Penelitian Hukum*. Kencana: Jakarta.
- Putera AD. 2017. *Untung dan Rugi Keberadaan Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi Online*. Makassar: Harian Fajar.
- Rahardjo Adisasmita, (2015). *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu.