

**KEBIJAKAN PUBLIK BERPIHAK KEPADA SIAPA ?  
(KONTROVERSI TRANSPORTASI KONVENSIONAL VS  
TRANSPORTASI ONLINE)**

**Oleh:**

**Yuditya Wardhana**

**STISIPOL Dharma Wacana Metro**

*Email : yuditya5290@gmail.com*

**ABSTRAK**

*Transportasi online yang belakangan ini sedang marak di Indonesia menjadi salah satu penyedia jasa transportasi yang mendapat tempat di hati masyarakat. Transportasi yang berbasis online ini mengutamakan pelayanan terbaik bagi penggunanya. Kemudahan yang ditawarkan oleh transportasi online diantaranya adalah biaya transportasi yang cenderung murah dan dapat diketahui tarifnya melalui aplikasi, efisiensi waktu tempuh dalam perjalanan, pemesanan transportasi yang mudah dan praktis, serta memberikan pelayanan yang aman dan nyaman dalam perjalanan. Masyarakat yang mulai banyak beralih dari pengguna angkutan transportasi konvensional ke transportasi online ini bukan hanya didasari oleh pelayanan yang baik dari transportasi online, akan tetapi timbul akibat ketidaknyamanan masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan transportasi konvensional yang ada saat ini. Fenomena yang terjadi saat ini, pelaku transportasi konvensional merasa penghasilannya berkurang karena keberadaan transportasi online. Tak jarang banyak terjadi konflik yang berujung tindakan anarkis diberbagai daerah akibat polemik antara kedua jenis transportasi tersebut. Menanggapi fenomena yang ada, pemerintah mengeluarkan sejumlah regulasi untuk memberikan keadilan antara transportasi konvensional dan transportasi online, tetapi sampai sejauh ini kebijakan yang dibuat oleh pemerintah belum dirasa adil bagi kedua jenis transportasi tersebut.*

***Kata Kunci: Kebijakan Publik, Transportasi Konvensional, Transportasi Online.***

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana penting dalam kehidupan masyarakat di Indonesia, karena memudahkan masyarakat untuk melakukan mobilisasi aktivitas di kehidupan sehari-hari. Kebutuhan akan transportasi saat ini semakin meningkat seiring dengan kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi, terutama di kota-kota besar yang merupakan pusat dari kegiatan perekonomian, pendidikan, perdagangan, kesehatan, dan lain sebagainya.

Dewasa ini, bidang transportasi di Indonesia sedang digencarkan dengan munculnya transportasi berbasis aplikasi atau yang biasa disebut dengan transportasi online. Transportasi online merupakan transportasi yang memanfaatkan aplikasi sebagai media pemesanan untuk memudahkan konsumen dalam hal pemenuhan kebutuhan transportasi. Transportasi online merupakan inovasi layanan yang memanfaatkan teknologi terkini. Inovasi ini dengan

cepat merebut hati banyak orang, khususnya yang memanfaatkan jasa layanan ini, tak heran jika transportasi online semakin banyak diminati oleh masyarakat, selain fasilitas kemudahan yang diberikan oleh layanan transportasi online, berbagai macam fasilitas dan fitur juga disajikan untuk memanjakan para pelanggannya.

Sejak munculnya beberapa perusahaan transportasi online yaitu Go-Jek, Grab, dan Uber, kehadiran transportasi online di Indonesia ini telah mengusik bisnis pengusaha dan pelaku transportasi konvensional yang ada. Sebagai pemain lama, pelaku transportasi konvensional merasakan dampak dari adanya transportasi online yang secara langsung mengurangi pendapatan transportasi konvensional secara signifikan. Perlu dipahami bahwa hadirnya transportasi online bukan hanya ada di kota-kota besar saja, tetapi beberapa perusahaan transportasi online tersebut telah melebarkan sayap usahanya hampir ke seluruh wilayah yang ada di Indonesia.

Hadirnya layanan transportasi online dengan semakin maraknya tersedia di berbagai daerah ternyata memiliki dua sisi. Di satu sisi mampu memberikan kemudahan bertransportasi dengan berbagai macam fasilitas yang ditawarkan, akan tetapi di sisi lain, adanya transportasi online ini memicu konflik sosial dengan transportasi konvensional seperti ojek pangkalan, taksi, dan angkutan umum. Konflik yang terjadi antara kedua jenis model transportasi tersebut telah mengarah pada tindakan anarkis, yaitu munculnya aksi-aksi penolakan dan mogok yang dilakukan awak transportasi konvensional, memblokir jalan dengan razia paksa dan makian hingga berujung pada kekerasan fisik, demonstrasi yang merusak fasilitas umum, dan lain sebagainya.

Untuk meminimalisir dan meredam polemik yang terjadi di tengah-tengah masyarakat, pemerintah membuat regulasi melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yaitu mengeluarkan peraturan mengenai taksi online yang baru sebagai pengganti aturan lama

yang dibatalkan Mahkamah Agung (MA). Peraturan tersebut tercantum pada Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (PM 108). PM 108 ini menggantikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (PM 26).

Di dalam PM 108 berisi pelayanan yang harus diwajibkan oleh pengemudi taksi online. Kewajiban tersebut diantaranya adalah wajib uji KIR, tarif harus tertera di aplikasi, penggunaan kendaraan harus melalui pemesanan, beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan dan wajib memenuhi standar layanan minimum, aturan tentang tarif batas atas dan bawah juga tercantum dalam PM 108, pengenaan stiker di kendaraan taksi online dalam aturan merupakan suatu keharusan yang harus dipenuhi. Tidak hanya itu, mengenai kuota, wilayah operasi, dan Sertifikasi Registrasi Uji Tipe

(SRUT) juga terdapat dalam peraturan tersebut. Sementara, dalam PM 108 juga mengatur tentang pengawasan dan pelanggaran taksi online, serta mengatur perusahaan penyedia layanan aplikasi taksi online.

Dengan adanya regulasi yang dikeluarkan pemerintah untuk menangani polemik serta memberikan keadilan antara kedua jenis transportasi tersebut, pada kenyataannya regulasi ini mendapatkan banyak pertentangan sehingga terkesan memunculkan permasalahan baru. Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dirasa memberatkan transportasi online karena banyaknya aturan yang harus dipenuhi jika ingin tetap dapat beroperasi.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

### **2.1. Kebijakan Publik**

Kebijakan publik menurut Thomas R. Dye adalah *whatever governments choose to do or not to do*. Maksudnya Dye hendak menyatakan bahwa apapun kegiatan pemerintah baik yang eksplisit

maupun implisit merupakan kebijakan. Selain Dye, James E. Anderson mendefinisikan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (instansi pemerintah, pejabat, kelompok) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pembicaraan tentang kebijakan memang tidak lepas dari kaitan kepentingan antar kelompok, baik di tingkat pemerintahan maupun masyarakat secara umum (Anderson, 1979:2-3)

Dunn dalam (Solichin, 2012) menyebut istilah kebijakan publik dalam bukunya yang berjudul *Analisis Kebijakan Publik*, sebagai berikut :

“Kebijakan Publik (*Public Policy*) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah”. Pengertian kebijakan publik di atas menyebutkan segala tindakan dari pemerintah baik yang dilakukan maupun yang tidak dilakukan berdasarkan keputusan yang telah ditetapkan. Keputusan tersebut

bersumber dari pilihan kolektifitas yang mempunyai keterkaitan satu sama lainnya dan dibuat oleh lembaga yang berwenang.

Syafie dalam bukunya yang berjudul *Pengantar Ilmu Pemerintahan* mengutip pendapat Harold Laswell, kebijakan adalah “tugas intelektual pembuatan keputusan meliputi penjelasan tujuan, penguraian kecenderungan, penganalisaan keadaan, proyeksi pengembangan masa depan dan penelitian, penilaian dan pemilihan, serta penilaian dan pemilihan kemungkinan” Laswell dalam (Syafie, 1992:54). Menurut pendapat Laswell tersebut, kebijakan diartikannya sebagai tugas intelektual pembuatan keputusan yang meliputi berbagai hal yaitu penjelasan mengenai tujuan yang ingin dicapai dari suatu kebijakan yang telah dibuat, penguraian kecenderungan untuk memilih beberapa tujuan yang sesuai dengan keadaan, pengembangan dampak dan kinerja kebijakan di masa depan, melakukan penelitian dan evaluasi.

## **2.2. Tahap-Tahap Perumusan Kebijakan Publik**

Kebijakan publik dapat lebih mudah dipahami jika dikaji tahap demi tahap. Inilah yang menjadikan kebijakan publik menjadi “penuh warna”, dan kajiannya amat dinamis. Berbicara mengenai proses kebijakan publik, Dunn menggambarkan proses/tahapan kebijakan sebagai berikut (William Dunn, 2003):

### **1. Penyusunan Agenda**

Isu-isu kebijakan atau permasalahan publik akan berkompetisi dan dipilih, kemudian dimasukkan ke dalam agenda kebijakan. Pada tahap ini mungkin suatu masalah tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

### **2. Formulasi Kebijakan**

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau

pilihan kebijakan (*policy alternatives/policy options*) yang ada.

### 3. Adopsi Kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi untuk di sah kan menjadi sebuah kebijakan publik. Dalam adopsi kebijakan, telah ditetapkan mengenai tujuan kebijakan, program kebijakan, alokasi dana kebijakan, dsb.

### 4. Tahap Implementasi Kebijakan

Implementasi dapat dirumuskan sebagai suatu proses, suatu keluaran (*output*), dan suatu hasil akhir (*outcome*). Implementasi kebijakan merupakan suatu proses pelaksanaan kebijakan (baik di tingkat nasional maupun lokal) melalui satu atau serangkaian program atau proyek dengan implikasi pengaturan dan pengalokasian risorsis tertentu untuk menghasilkan *outcome* yang diinginkan.

### 5. Evaluasi Kebijakan

Dalam tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, unuk melihat sejauh mana

kebijakan yang dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan, yaitu memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik yang telah dilaksanakan sudah mencapai dampak atau tujuan yang diinginkan atau belum.

### 2.3. Transportasi Online

Jasa transportasi berbasis online disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung Uber Taxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi online. Kemudian diikuti dengan kemunculan Go-Jek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis online lainnya.

Jasa transportasi berbasis aplikasi online ini memiliki 3 bagian penting yaitu:

a. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

Menurut pasal 1 Ayat 6 Undang-undang informasi dan

transaksi elektronik bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat. Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi online merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung *driver* kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi online, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara *supply and demand* (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, driver, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online.

#### b. Pengendara (*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). Setelah *driver* mendapatkan semua data-data pengguna jasa dalam aplikasi yang dapat dilihat dari *smartphone* si driver, maka pengemudi akan menuju tempat dimana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan. Mengingat keselamatan lalu lintas jalan melibatkan banyak instansi dan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*), maka untuk itu diperlukan suatu koordinasi seluruh *stakeholder*, sehingga penanganannya dapat dilaksanakan secara terpadu, efektif, efisien dan tepat sasaran, sebagaimana diamanatkan dalam pasal 203 ayat (1), UU LLAJ.

#### c. Pengguna Jasa Transportasi (Konsumen)

Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online ini harus mengunduh dan menginstal terlebih dahulu aplikasi jasa transportasi didalam *smartphone* yang dimilikinya yang tentunya sudah terhubung dengan jaringan internet serta melakukan pendaftaran layanan berupa mengisi data diri yang nantinya akan diterima dan diproses oleh server perusahaan jasa transportasi online tersebut.

### **3. PEMBAHASAN**

Dalam sebuah kebijakan, proses perumusan kebijakan memegang peranan penting karena pada tahap ini merupakan penentu perumusan batas-batas kebijakan itu sendiri. Perumusan kebijakan bukanlah suatu proses yang sederhana dan mudah, melainkan suatu proses yang kompleks. Keberhasilan pelaksanaan kebijakan akan ditentukan oleh perumusan kebijakan yang baik pula. Menurut

Nugroho (2008:347) pentingnya perumusan kebijakan karena dalam tahap ini dirumuskan batas-batas kebijakan, baik yang menyangkut sumber daya waktu, kemampuan sumberdaya manusia, kelembagaan, dan dana atau anggaran. Meskipun telah disahkan, bukan berarti rumusan kebijakan tersebut telah bebas dari problema. Seperti kebijakan yang dibuat oleh pemerintah untuk mengatur transportasi online, kenyataannya dilapangan masih banyak menuai penolakan.

#### **1. Penyusunan Agenda**

Masalah publik sangatlah banyak, namun tidak semua masalah publik masuk dalam agenda kebijakan, hanya masalah-masalah tertentu dan dianggap penting yang akhirnya masuk dalam agenda kebijakan. Masalah yang berkaitan dengan keselamatan dan keberlangsungan hidup masyarakat luas merupakan salah satu syarat masalah tersebut untuk dimasukkan dalam agenda kebijakan.

Persaingan dalam dunia usaha merupakan sebuah kelaziman

yang terjadi. Di era globalisasi saat ini, segala sesuatunya menggunakan kecanggihan atau teknologi agar mempermudah manusia dalam melakukan berbagai macam aktivitas yang ada, tak terkecuali pada transportasi. Beberapa tahun belakangan ini sejak munculnya transportasi online, terjadi persaingan antara transportasi konvensional dengan transportasi online. Persaingan yang terjadi antara kedua jenis transportasi ini berujung pada tindakan-tindakan anarkis karena pihak transportasi konvensional merasa kehilangan konsumennya dan penghasilannya berkurang secara drastis seiring masyarakat yang mulai beralih ke sistem transportasi online.

Kasus pertama yang tercatat adalah insiden pada tanggal 3 Oktober 2015, bentrokan antara ojek online dengan ojek pangkalan di kampus Universitas Indonesia (UI). Peristiwa bermula ketika pengemudi Go-Jek tiba-tiba dipukul seorang pengendara yang diyakini sebagai ojek pangkalan setelah menurunkan penumpang di dalam kampus UI. Menyikapi kejadian tersebut,

sejumlah rekan korban melakukan aksi *sweeping* terhadap ojek pangkalan.

Konflik terus berlanjut dan meluas ke kota-kota lain di Indonesia. 22 Maret 2016, ribuan sopir taksi dan angkutan kota di Jakarta berdemonstrasi menolak transportasi online. Pada 26 Oktober 2016 tawuran ojek pangkalan dan ojek online terjadi di Jalan Salemba. Kasus lainnya yang sempat terekam oleh CCTV dan beredar luas di media sosial adalah seorang pengemudi ojek online ditabrak oleh sopir angkutan kota 03 di depan gedung BTN Tangerang. Kejadian tersebut bersamaan dengan demo yang diwarnai aksi *sweeping* oleh sopir angkutan kota Tangerang terhadap angkutan online. Atas kejadian tersebut, para pengemudi ojek online melakukan aksi balasan, mereka berkonvoi di beberapa ruas jalan Tangerang dan merusak beberapa angkutan kota.

Di kota Bandung, satu keluarga asal Margahayu Kencana menjadi korban amukan massa karena mobil yang dikendarai diduga sebagai taksi online. Akibat kejadian

tersebut, beberapa bagian kaca mobil pecah, pengemudi mendapat pukulan, dan beberapa orang yang berada didalam mobil tersebut merasa trauma karena membawa bayi berusia satu tahun, padahal kenyataanya mobil yang dikendarai tersebut bukanlah taksi online. Selanjutnya di kota Bogor, bentrok antara sopir angkutan kota dan ojek online mengakibatkan lima angkutan kota rusak akibat ditimpuki batu oleh ojek online.

Dari beberapa kasus diatas, ini hanya beberapa kasus saja, masih banyak kasus-kasus lainnya diberbagai daerah di Indonesia. Melihat banyaknya kasus yang ada, pemerintah menanggapi bahwa hal ini adalah permasalahan publik yang harus segera diselesaikan, perlu adanya intervensi yang tepat agar menciptakan suasana yang kondusif di masyarakat. Pada tahap inilah pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dan *stakeholder* lainnya mengidentifikasi permasalahan yang terjadi untuk kemudian dibahas dan dicari solusi penyelesaian masalah tersebut.

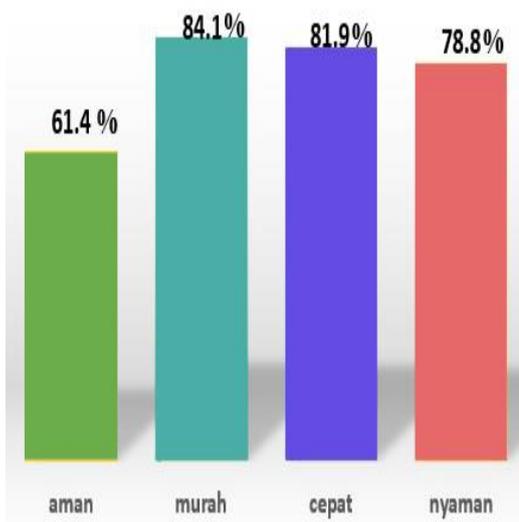
## 2 . Formulasi Kebijakan

Dalam formulasi kebijakan, pemerintah dituntut untuk dapat mengembangkan pilihan-pilihan atau alternatif-alternatif untuk memecahkan permasalahan yang terjadi antara transportasi konvensional dengan transportasi online. Pertanyaannya, benarkan kehadiran transportasi online merebut lahan usaha transportasi konvensional? Apakah transportasi online yang memberikan kemudahan dalam bertransportasi sudah menjamin keamanan dan keselamatan masyarakat sebagai pengguna jasa tersebut?

Data yang diambil dari website resmi Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (*diakses pada 12 Februari 2018*), menunjukkan bahwa survey yang dilakukan pada tanggal 5-16 April 2017 yang melibatkan 4.668 (empat ribu enam ratus enam puluh delapan) responden, lebih memilih transportasi online daripada transportasi konvensional. Sebanyak 55% memilih menggunakan transportasi online jenis motor dan mobil, sedangkan yang memilih

transportasi konvensional jenis motor sebanyak 21% dan yang memilih menggunakan jenis mobil sebanyak 24%. Data selanjutnya mengenai alasan konsumen memilih atau menggunakan transportasi online secara umum beranggapan bahwa transportasi online lebih murah (84,1%) dan lebih cepat (81,9%).

**Diagram 1. Alasan Konsumen Memilih Transportasi Online**

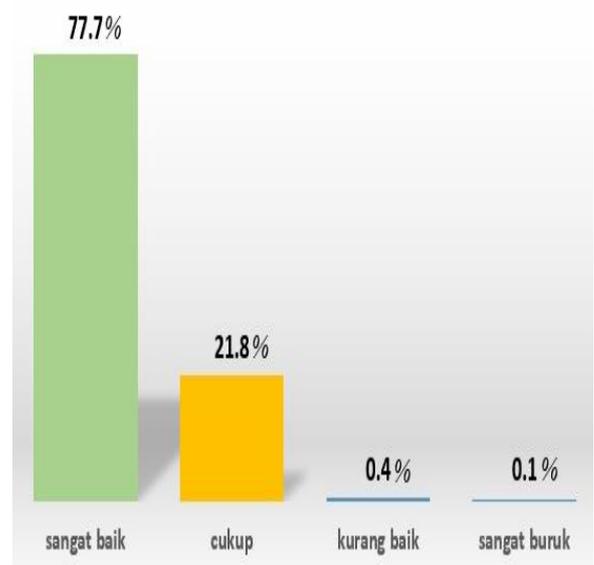


Sumber: <http://ylki.or.id>

Dari diagram diatas dapat dilihat bahwa faktor harga menjadi pertimbangan mayoritas konsumen. Responden beranggapan transportasi online lebih murah jika dibandingkan

dengan tarif moda transportasi konvensional. Di urutan kedua, konsumen memilih transportasi online karena dianggap lebih cepat. Selanjutnya diurutan ketiga dan keempat adalah nyaman dan aman. Selanjutnya pendapat konsumen yang menilai tingkat pelayanan transportasi online lebih baik daripada transportasi konvensional dapat dilihat dari diagram dibawah ini.

**Diagram 2. Persepsi Konsumen Terhadap Layanan Transportasi Online**



Sumber: <http://ylki.or.id>

Dari diagram diatas, pendapat konsumen yang menilai jasa transportasi online sangat baik yaitu sebesar (77,7%), kemudian yang menilai cukup (21,8%), kurang baik (0,4%), dan sangat buruk (0,1%). Jika dilihat dari diagram diatas, tentu saja transportasi online banyak diminati oleh masyarakat karena pelayanannya. Walaupun transportasi mendapatkan penilaian yang positif dari masyarakat, bukan berarti konsumen tidak pernah merasakan kekecewaan dari pelayanan yang diberikan. Jika dielaborasi, bentuk kekecewaan atau keluhan konsumen terhadap pelayanan transportasi online terbagi menjadi dua jenis, yaitu terkait dengan aplikasi teknologi dan sumber daya manusia (*driver*). Dari kedua jenis kekecewaan tersebut bentuknya sangat beragam. Terdapat 13 ragam keluhan yang dialami konsumen, antara lain:

**Tabel 1. Kekecewaan Konsumen**

No	Kekecewaan Konsumen	Jml	%
1	Pengemudi meminta di batalkan/cancel	1041	22.3
2	Sulit mendapatkan pengemudi/driver	989	21.19
3	Pengemudi membatalkan secara sepihak	757	16.22
4	Aplikasi map rusak/error	612	13.11
5	Plat nomor tidak sama dengan kendaraan yang di bawa	563	12.06
6	Pengemudi tidak datang	296	6.34
7	Kondisi kendaraan kurang baik	282	6.04
8	Pengemudi tidak jujur kepada konsumen	235	5.03
9	Pengemudi memulai perjalanan sebelum bertemu dengan pelanggan	232	4.97
10	Pengemudi ugal-ugalan	221	4.73
11	Kendaraan bau asap rokok	215	4.61
12	Pengemudi tidak mau diberi tahu	135	2.89
13	Pengemudi merokok saat berkendara	35	0.75

**Sumber:** <http://ylki.or.id>

Banyaknya keluhan konsumen terhadap operator transportasi online, menunjukkan bahwa: pertama, operator transportasi online belum mempunyai standar pelayanan minimal yang terukur. Ini berakibat antara pengemudi satu dengan lainnya dalam satu operator tidak sama dalam memberikan pelayanan terhadap konsumennya. Kedua, operator transportasi online belum mempunyai mekanisme penanganan pengaduan (*complaint handling mechanism*) seperti yang diamanatkan dalam Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, bahwa

konsumen berhak didengar keluhannya atas penggunaan barang/jasa (pasal 4).

Dari berbagai fenomena yang ada, pemerintah bersama *stakeholder* lainnya dari para petinggi transportasi online dan beberapa organisasi transportasi telah bekerjasama untuk bermusyawarah dalam proses pembuatan kebijakan yang akan mengatur transportasi online. Dalam tahap deliberatif tersebut mengkaji beberapa hal yang dirasa penting, ada beberapa aspek substansi yang dipertimbangkan dalam penyusunan kebijakan transportasi online, diantaranya adalah (1) aspek keselamatan dan keamanan, (2) aspek kesetaraan, keberlangsungan usaha, perlindungan konsumen, dan kepentingan nasional, (3) aspek kebutuhan masyarakat, (4) aspek dalam menjaga situasi dan kondisi dalam keadaan yang kondusif. Beberapa aspek tersebut menjadi pertimbangan pemerintah dalam menentukan arah kebijakan yang akan mengatur transportasi online.

### 3 . Adopsi Kebijakan

Tahap adopsi kebijakan merupakan tahap untuk menentukan pilihan kebijakan melalui dukungan *stakeholder*. Tahap ini dilakukan setelah melalui proses mengidentifikasi alternatif kebijakan, mengidentifikasi kriteria-kriteria untuk alternatif yang akan direkomendasikan, dan mengevaluasi alternatif-alternatif tersebut dengan menggunakan kriteria-kriteria yang relevan agar efek positif alternatif kebijakan tersebut lebih besar daripada efek negatif yang timbul.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan sebagai kementerian yang menggagas langsung untuk mengatur dan membuat kebijakan terkait transportasi online, telah membuat kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Kebijakan telah dibuat mulai dari Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 32 tahun 2016, kemudian digantikan dengan PM 26 tahun 2017, selanjutnya setelah PM No. 26 tahun 2017 dicabut oleh MA, yang terbaru adalah PM No. 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang secara resmi diterapkan per 1 Februari 2018. Dalam kebijakan tersebut, telah diatur mengenai kewajiban yang harus ditaati oleh para pelaku transportasi online serta kejelasan hukum agar menjamin keamanan dan keselamatan para penumpangnya. Ada sembilan substansi yang menjadi perhatian khusus dalam PM No. 108 Tahun 2017, yaitu:

1. Argometer, bahwa besaran biaya angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi
2. Wilayah Operasi, taksi online beroperasi pada wilayah operasi yang ditetapkan
3. Pengaturan Tarif yang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan batas bawah yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat, dan

Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ)/Gubernur sesuai dengan kewenangannya

4. STNK, atas nama Badan Hukum atau dapat atas nama perorangan untuk Badan Hukum berbentuk Koperasi
5. Kuota, yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat/Kepala BPTJ/Gubernur sesuai kewenangannya
6. Domisili TNKB, menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan wilayah operasi
7. Persyaratan Izin, memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang dibuktikan dengan STNK atas nama Badan Hukum atau dapat atas nama perorangan untuk Badan Hukum berbentuk Koperasi
8. SRUT, salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku

9. Pengaturan Peran Aplikator, perusahaan aplikasi dilarang bertindak sebagai Perusahaan Angkutan Umum.

Selain 9 poin di atas, Kementerian Perhubungan juga mengatur mengenai kewajiban angkutan sewa khusus untuk menggunakan stiker di kaca mobil bagian depan dan belakang. Stiker ini akan memuat informasi wilayah operasi, jangka waktu berlaku izin, nama badan hukum, dan latar belakang logo Kementerian Perhubungan. Pemerintah berharap dengan adanya aturan ini, transportasi konvensional masih akan tetap ada dan transportasi online masih tetap berjalan, serta diperkirakan akan merendam konflik antara kedua jenis transportasi tersebut, karena isi aturannya secara substansi tidak jauh berbeda dengan transportasi konvensional, sehingga polemik yang terjadi dapat diminimalisir.

Sejak ditetapkannya pada tanggal 24 Oktober 2017 lalu, kenyataannya dilapangan masih banyak yang menentang PM No. 108 tahun 2017 khususnya para

pengemudi taksi online. Ada sejumlah poin yang ditolak oleh para pengemudi taksi online, yaitu adanya kuota, penggunaan stiker, pemberlakuan SIM khusus, dan uji KIR. Hal inilah yang menjadi fokus utama para pengemudi berbasis online kembali menggelar aksi menuntut kebijakan pemerintah. Hadirnya transportasi online memang memunculkan tarik menarik kepentingan antara tiga aktor, yaitu pemerintah, swasta, dan masyarakat.

Ada sejumlah catatan terkait polemik antara transportasi konvensional dengan transportasi online. *Pertama*, pemerintah seharusnya mengkaji lebih dalam mengenai PM No. 108 Tahun 2017, karena dalam kebijakan tersebut hanya mengatur jenis angkutan orang dengan menggunakan taksi. Artinya tidak mengatur jenis kendaraan lainnya yang berbasis online juga seperti ojek online. Faktanya dilapangan yang sering terjadi bentrok hingga berujung pada tindakan anarkis adalah ojek online dengan transportasi konvensional. *Kedua*, pemerintah harus tegas mengkategorikan apakah kendaraan

roda dua yang dijadikan transportasi umum masuk dalam kategori angkutan umum atau tidak. *Ketiga*, dalam membuat kebijakan ini pemerintah bersama DPR harus meninjau kembali UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta pemerintah harus berkordinasi dengan kementerian terkait karena dalam mengkaji transportasi online tidak hanya berbicara tentang transportasi, tetapi mengatur sistem aplikasi transportasi online yang menjadi ranah Kominfo. *Keempat*, pihak transportasi konvensional sudah seharusnya lebih tanggap terhadap perkembangan teknologi, setidaknya buatlah pelayanan yang baik dan fasilitas yang menarik. *Kelima*, pihak penyedia transportasi online sebaiknya mematuhi aturan yang telah dibuat oleh pemerintah dan juga tidak memberikan harga yang terlampau jauh dengan yang sudah ada, sehingga persaingan menjadi sehat.

#### 4. PENUTUP

Dari tulisan yang telah diuraikan diatas, penulis mengambil kesimpulan bahwa pemerintah belum mempunyai model pengembangan atau pembangunan kebijakan publik yang baik selain stimulus respon. Jadi kebijakan dibuat setelah menjadi masalah, bukan sedang ada masalah. Hasilnya, kebijakan yang dibuat adalah kebijakan yang gagap atau tidak mampu merespon masalah dengan efektif. Saat ini pemerintah tidak melihat perlunya membuat kebijakan yang *multi-direction* dan *multi-solution*, karena keyakinan yang ada adalah "satu masalah" diselesaikan dengan "satu solusi".

#### DAFTAR PUSTAKA

##### Buku:

- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta; Bandung.
- Anderson, James E. 1979-second edition. *Public Policy-making*. Holt, Rinehart and Winston: New York.
- Dunn, William N. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*.

- Yogyakarta. Gadjah Mada University Press.
- Indiahono, Dwiyanto. 2017. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta. Gava Media.
- Nugroho, Riant. 2008. *Public Policy*. PT. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Ripley, Ronald B and Grace Franklin. 1986. *Policy Implementation Beraucracy*. Chicago : Dorsey Press.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Syafie, Inu Kencana. 1992. *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Jakarta: PT Eresco.
- Wahab, Solichin Abdul. 2012. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta. Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. 2014. *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*. Yogyakarta. CAP (*Centre of Academic Publishing Service*).
- Dokumen:**
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 62 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- Website :**
- <https://tirto.id/bentrok-transportasi-konvensional-dan-online-clvq>
- <http://ylki.or.id>