



KEBIJAKAN PENYESUAIAN TARIF TAKSI BERBASIS ONLINE

Edmira Rivani*)

Abstrak

Keberadaan taksi berbasis online sempat memunculkan sejumlah unjuk rasa para pengemudi taksi dan angkutan umum di beberapa kota besar seperti Jakarta, Bali, Yogyakarta, Malang, Tangerang, dan Solo. Para pendemo yang sebagian besar merupakan pengemudi taksi dan angkutan umum menuntut agar taksi berbasis online segera ditutup, karena mereka mengalami penurunan penghasilan. Untuk menghindari konflik persaingan tersebut, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan melakukan revisi Permenhub No. 32 Tahun 2016, yang bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi keberadaan angkutan berbasis online di Indonesia. Namun dengan adanya kebijakan tersebut, masyarakat merasa kehilangan akses mobilitas murah yang dapat diandalkan. Terkait kebijakan ini, melalui fungsi legislasi, DPR dapat membuat Undang-Undang baru atau merevisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, agar transportasi berbasis online mempunyai payung hukum yang jelas, selain itu DPR dapat memberikan masukan untuk membahas serta mengevaluasi kebijakan agar pihak taksi berbasis online maupun konvensional tidak ada yang dirugikan.

Pendahuluan

Sejak tahun 2014, berbagai macam taksi berbasis *online* seperti *Grab taxi*, *Uber taxi*, *Go-car*, dan lain sebagainya mulai bermunculan di Jakarta. Masyarakat dengan golongan perekonomian menengah ke atas yang biasanya menggunakan jasa taksi konvensional mulai beralih ke taksi berbasis *online* yang dianggap lebih murah dan lebih praktis. Selain lebih murah dan praktis, taksi berbasis *online* juga mempunyai keunggulan lain yaitu keamanan yang lebih terjamin di mana penumpang bisa membagikan posisi, nama sopir, dan nomor polisi

mobil kepada kerabatnya karena sudah tercatat secara *online*. Namun, faktor utama masyarakat dalam mengambil keputusan memilih transportasi berbasis *online* khususnya taksi adalah harga.

Meskipun layanan taksi berbasis *online* mempunyai sistem tarif yang berbeda-beda, tarif taksi berbasis *online* tetap lebih murah dibandingkan tarif taksi konvensional. Murahannya tarif taksi berbasis *online* dibandingkan konvensional disebabkan oleh investasinya yang tergolong kecil, karena tidak memiliki *pool* seperti taksi konvensional. *Pool* sendiri merupakan investasi yang mahal. Selain berfungsi

*) Peneliti Muda Ekonomi Terapan pada Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI.
E-mail: rif_green@yahoo.com



sebagai tempat berkumpulnya armada taksi konvensional, *pool* juga berfungsi untuk memeriksa kondisi kendaraan. Pemeriksaan tersebut, juga membutuhkan biaya. Berbeda jauh dengan layanan taksi berbasis *online* yang berisiko rendah, contohnya jika mobil rusak, pemilik perusahaan taksi berbasis *online* bisa langsung tidak memakai mobil tersebut. Selain itu, layanan taksi berbasis *online* ini tidak membutuhkan banyak kantor serta pegawai.

Keberadaan taksi berbasis *online* yang menjamur ini sempat memunculkan sejumlah unjuk rasa dari sejumlah pengemudi taksi dan angkutan umum di beberapa kota besar seperti Jakarta, Bali, Yogyakarta, Malang, Tangerang, dan Solo. Para pendemo yang sebagian besar merupakan pengemudi taksi dan angkutan umum tersebut menuntut untuk segera ditutupnya taksi berbasis *online*. Mereka menganggap aplikasi tersebut telah menyebabkan menjamurnya jumlah penyedia taksi berbasis *online* sehingga berpengaruh terhadap penurunan penghasilan mereka.

Penurunan penghasilan pengemudi taksi konvensional itu tentu saja berimbas pada penurunan omzet perusahaan. Secara umum, bisnis transportasi darat tahun 2016 mengalami penurunan sampai 60%, khususnya untuk beberapa sektor seperti taksi, angkutan lingkungan, dan mikrolet. Untuk taksi konvensional penurunan sekitar 40-50%, dan mikrolet 30%. Selain itu, sudah ada dua operator taksi yang tutup karena tidak mampu bersaing dengan taksi berbasis *online*.

Untuk menghindari konflik persaingan antara perusahaan taksi konvensional dengan taksi berbasis *online*, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan melakukan revisi Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, merupakan hasil kajian tim yang terdiri dari pemerintah, akademisi, komunitas, LSM, dan *stakeholder* terkait dan sudah diuji publik dua kali pada 17 Februari dan 10 Maret 2017. Tulisan ini lebih lanjut akan membahas pro kontra penerbitan Permenhub No. 32 Tahun 2016 yang resmi berlaku mulai 1 April 2017, beserta dampaknya terkait penyesuaian tarif taksi berbasis *online*.

Pro Kontra Penyesuaian Tarif Taksi Berbasis *Online*

Revisi Permenhub No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak

Dalam Trayek bertujuan untuk memberikan kepastian hukum bagi keberadaan angkutan berbasis *online* di Indonesia. Selain itu, juga untuk melindungi angkutan konvensional dari dominasi berlebihan angkutan berbasis *online*.

Pemerintah akan memberikan toleransi sekitar tiga bulan kepada penyedia angkutan berbasis *online*. Misalnya, mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang wajib atas nama badan hukum, pengujian kendaraan bermotor secara berkala, dan Surat Izin Mengemudi (SIM) khusus angkutan umum. Sementara, pengaturan tarif batas atas dan bawah merupakan wewenang pemerintah daerah berdasarkan kondisi perekonomian dan karakteristik daerah masing-masing, dan penetapannya diserahkan sepenuhnya kepada Gubernur sesuai domisili perusahaan dan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk wilayah Jabodetabek.

Menurut Darmin Nasution, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, hal terpenting dari pengaturan tarif taksi *online*, bukan bertumpu pada tinggi rendahnya tarif tersebut melainkan menciptakan standar persaingan antar sesama pelaku usaha di bidang penyedia jasa transportasi, baik taksi berbasis *online* maupun taksi konvensional (*level of playing field*). Hal senada diungkapkan oleh Komisioner Ombudsman, Alvin Lie Ling Piao, penyesuaian tarif taksi berbasis *online* dilakukan supaya terjadi persaingan yang sehat dengan taksi konvensional.

Namun, pemerintah juga harus mempertimbangkan masyarakat sebagai konsumen taksi berbasis *online* yang kehilangan akses mobilitas murah yang dapat diandalkan. Sebagian masyarakat berpendapat bahwa perusahaan taksi konvensional yang seharusnya membenahi diri dan mengikuti perkembangan pasar agar dapat bersaing dengan taksi berbasis *online*.

Kebijakan penetapan tarif batas atas dan bawah untuk taksi berbasis *online* sangat disayangkan oleh *Managing Director* Grab Indonesia, Ridzki Kramadibrata. Menurut dia, ketentuan itu seharusnya tidak bisa diterapkan pada jenis layanan taksi berbasis *online*. Sebab layanan ini merupakan layanan sewa yang berdasarkan kesepakatan di awal, berbeda dengan taksi konvensional. Pada layanan taksi konvensional, penumpang tidak mempunyai opsi mencari tumpangan dengan tarif yang lebih murah, karena tarif taksi konvensional baru bisa diketahui ketika perjalanan selesai.

Sementara pada taksi *online*, penumpang bisa mengetahui tarif lebih dahulu dari perhitungan jenis layanan dan jarak perjalanan yang akan ditempuh. Dengan demikian, calon penumpang punya kuasa menolak atau menerima penawaran harga dari layanan transportasi *online*, dengan demikian kebijakan penetapan tarif batas atas dan bawah untuk taksi berbasis *online* dinilai akan mempersulit mekanisme pasar jenis layanan ini.

Sekjen Koperasi Jasa Trans Usaha Bersama, Musa Emyus juga khawatir dengan adanya kebijakan tarif batas atas dan bawah untuk taksi berbasis *online*, maka pelayanannya akan turun. Jika demikian, maka yang dirugikan adalah konsumen, di mana tarif naik dari harga sebelumnya, tetapi pelayanan maksimal tidak didapat oleh konsumen. Sehingga pemerintah perlu mempertimbangkan agar tarif taksi berbasis *online* diatur berdasarkan mekanisme pasar yang ada selama ini, bukan dengan turut campur pemerintah.

Dampak Penyesuaian Tarif Taksi Berbasis *Online*

Ketertarikan seseorang untuk menggunakan transportasi disebabkan karena beberapa faktor yaitu kepercayaan terhadap produk/jasa, persepsi kemudahan yang akan diterima, persepsi risiko, dan harga yang harus dibayar guna mendapatkan produk/

jasa tersebut. Masyarakat selalu melakukan berbagai perhitungan dalam melakukan perjalanan. Baik masalah biaya, atau efisiensi yang bisa didapatkan.

Salah satu daya tarik transportasi taksi berbasis *online* adalah harga. Penerapan tarif taksi berbasis *online* ini berbeda-beda, misalnya *Grab Car* menawarkan tarif datar sesuai perhitungan kilometer yang tertera di aplikasi, sedangkan *Go-car* menggunakan sistem tarif progresif sesuai kilometer yang ditempuh. Jika dibandingkan, taksi berbasis *online* tersebut memiliki tarif yang lebih murah dibandingkan tarif taksi konvensional (Tabel 1). Penentuan tarif taksi berbasis *online* yang transparan juga menambah nilai daya tarik bagi masyarakat untuk memilih layanan tersebut.

Pengaturan tarif batas atas dilakukan untuk melindungi konsumen agar tidak ada kenaikan tarif taksi berbasis *online* pada waktu-waktu tertentu. Waktu-waktu tertentu tersebut yaitu saat jam-jam sibuk dan saat permintaan tinggi, serta ketika cuaca buruk/hujan. Sedangkan pengaturan tarif batas bawah dilakukan agar terjadi persaingan usaha yang sehat dan ada keseimbangan atau kesetaraan dalam usaha angkutan. Seperti halnya dalam penerbangan yang sudah ada tarif batas bawahnya, layanan taksi berbasis *online* ini juga dibolehkan memberikan potongan harga asal. Dengan diberlakukannya

Tabel 1. Perbandingan Tarif Taxi Berbasis *Online* dan Konvensional

	Tarif Buka Pintu	Tarif Minimum	Tarif Per Kilometer	Tarif Per Menit	Tarif Waktu Tunggu	Tarif Jam Sibuk
Blue Bird	Rp6.500	Rp20.000	Rp4.100	-	Rp42.000/jam	-
Express	Rp6.500	Rp15.000	Rp3.800	-	Rp42.000/jam	-
Grab Car	-	Rp10.000	Rp4.000	-	-	Ditentukan berdasarkan jumlah persediaan dan permintaan di suatu lokasi. Kondisi sibuk dan hujan mempengaruhi tarif ramai Grab car
Go-car	-	Rp10.000 (1-2,85 km)	Rp3.500 (> 2,85 km)	-	-	Rp10.000 (1-2,35 km)
						Rp4.250 (> 2,35 km)
Uber-X	Rp3.000	Rp10.000	Rp2.000	Rp300	-	Ditentukan berdasarkan jumlah persediaan dan permintaan di suatu lokasi. Surge price di Uber-X melakukan pengalihan atas tarif normal sesuai persetujuan penumpang

Sumber: Berbagai sumber, diolah, 2017.

tarif batas atas dan bawah bagi taksi berbasis *online*, tentu akan memberikan dampak. *Pertama*, masyarakat akan memperhitungkan kondisi tersebut. Apakah akan menggunakan kendaraan pribadi atau taksi berbasis *online* dari sisi biaya yang akan dikeluarkan serta efisiensi. Peluang masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi pun terbuka lebar, peluang tersebut tentunya membuka permasalahan lama di kota-kota besar yaitu bertambahnya jumlah kendaraan milik pribadi yang mengakibatkan kemacetan.

Kedua, penyesuaian tarif taksi berbasis *online* dengan penentuan batas atas dan bawah tarif juga bisa berdampak positif, mencegah dinamika yang terjadi selama ini agar pemanfaatan teknologi digital bisa dirasakan masyarakat secara maksimal dan tidak merugikan taksi konvensional yang sudah terlebih dahulu beroperasi. Untuk itu, Kementerian Perhubungan juga mendorong taksi konvensional untuk terus berbenah, dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

Penutup

Faktor utama yang membedakan antara tarif taksi berbasis *online* dan taksi konvensional adalah *overhead cost*. Perusahaan layanan taksi berbasis *online* hanya memiliki kantor yang sederhana dan jumlah tenaga kerja yang sedikit. Sehingga, perusahaan ini tidak membutuhkan komisi yang besar dari setiap transaksi agar dapat menutupi biaya operasional dan memperoleh profit. Hal ini tentu berbeda dengan perusahaan taksi konvensional. Untuk itu, pemerintah diharapkan dapat memberikan keadilan kepada pihak taksi berbasis *online* maupun konvensional, tanpa melupakan kebutuhan masyarakat sebagai konsumen yang membutuhkan akses mobilitas murah yang dapat diandalkan.

Terkait kebijakan penyesuaian tarif taksi berbasis *online* ini, melalui fungsi legislasi, DPR khususnya komisi V dapat membuat Undang-Undang baru atau merevisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, agar transportasi berbasis *online* dalam beroperasi mempunyai payung hukum yang jelas. Sementara, dari fungsi pengawasan DPR dapat memberikan masukan untuk membahas serta mengevaluasi kebijakan agar pihak taksi berbasis *online* maupun konvensional tidak ada yang dirugikan.

Referensi

- CNN Indonesia. "Grab Tolak Pemberlakuan Tarif Atas-Bawah Taksi Online", <http://www.cnnindonesia.com/teknologi/20170313180234-384-199803/grab-tolak-pemberlakuan-tarif-atas-bawah-taksi-online/>, diakses 22 Maret 2017.
- "Info Grafis: Membandingkan Tarif Taksi dengan Uber X, GrabCar, Go-Car", <https://kumparan.com/jofie-yordan/infografis-membandingkan-tarif-taksi-dengan-uberx-grabcar-go-car>, diakses 22 Maret 2017.
- "Kemenhub: Tarif Atas-Bawah Taksi Online Lindungi Penumpang-Sopir", <https://news.detik.com/berita/d-3450936/kemenhub-tarif-atas-bawah-taksi-online-lindungi-penumpang-sopir>, diakses 28 Maret 2017.
- "Membandingkan Layanan dan Tarif Uber, Grab Car, dan Go Car", <https://www.infokomputer.com/2016/04/fitur/membandingkan-layanan-dan-tarif-uber-grabcar-dan-go-car/>, diakses 22 Maret 2017.
- Metronews.com. "Perbandingan Tarif Taksi Online dan Konvensional", <http://m.metrotvnews.com/welcome-page/photo/8koXogOK-perbandingan-tarif-taksi-online-dan-konvensional>, diakses 22 Maret 2017.
- Mutiarani, Niki Nony. Mengamati kinerja perusahaan taksi konvensional seiring dengan munculnya transportasi berbasis aplikasi online dari sudut pandang investor (Studi kasus PT. Blue Bird, Tbk & PT. Express Trasindo Utama, Tbk). 2016. Semarang: Universitas Negeri Sebelas Maret.
- "Pemerintah Berikan Keadilan", *Kompas*, 22 Maret 2017, hal. 1 dan 16.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- "Soal Taksi Online, Menko Darmin Harap Ada Kesetaraan Tarif", <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/03/21/184900626/soal.taksi.online.menko.darmin.harap.ada.kesetaraan.tarif>, diakses 22 Maret 2017.
- "Tarif Diatur, Taksi Online Bisa Abaikan Standar Pelayanan", <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3454171/tarif-diatur-taksi-online-bisa-abaikan-standar-pelayanan>, diakses 22 Maret 2017.
- "Tarif Taksi Online Diatur, Masyarakat Pikir-Pikir Bawa Kendaraan Sendiri", https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3454151/tarif-taksi-online-diatur-masyarakat-pikir-pikir-bawa-kendaraan-sendiri?_ga=1.4299379.1959444487.1490159179, diakses 22 Maret 2017.