



DAMPAK SOSIAL TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE

Rohani Budi Prihatin*)

Abstrak

Aksi demo pengemudi taksi konvensional pada 22 Maret 2016 menuntut diblokirnya layanan transportasi berbasis online berakhir dengan kerusuhan. Dalam perspektif akademis, fenomena ini disebut revolusi industri tahap keempat yang ditandai saling terhubungnya antarindividu dan perubahan struktur bisnis konvensional. Dalam jangka pendek, polemik ini harus diselesaikan dengan cara membuat atau memperbarui regulasi yang adil bagi kedua pihak. Cara lain adalah dengan memaksa perusahaan penyedia transportasi berbasis online untuk tunduk pada aturan yang ada. Dalam jangka panjang, pemerintah harus mempersiapkan segala pranata sosial akibat penggunaan aplikasi daring yang berpotensi merambah pada semua bidang kehidupan, tidak hanya transportasi.

Pendahuluan

Pada Desember 2015, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan mengeluarkan larangan operasi bagi kendaraan bermotor bukan angkutan umum yang berbasis aplikasi *online* karena perusahaan-perusahaan tersebut tidak memenuhi ketentuan regulasi angkutan umum. Larangan tersebut tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan tertanggal 9 November 2015. Tidak sampai 24 jam, larangan tersebut dicabut kembali setelah mendapat intervensi dari Presiden Joko Widodo.

Hanya berjarak beberapa bulan kemudian, tepatnya 22 Maret 2016, giliran sejumlah sopir taksi konvensional berdemo di jalan-jalan di Jakarta untuk menuntut pelarangan beroperasinya angkutan umum berbasis *online*. Yang lebih menyedihkan, terjadi bentrokan antara pengemudi

taksi reguler dan pengemudi Transportasi Berbasis *Online* (selanjutnya disingkat TBO).

Berdasarkan aturan yang ada, TBO dinilai 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. Walau tidak sesuai dengan regulasi, fenomena TBO tetap marak di perkotaan. Maraknya TBO menunjukkan adanya keinginan masyarakat mencari alternatif transportasi yang murah dan cepat sebagai respons terhadap buruknya layanan transportasi umum yang disediakan pemerintah. Harus diakui, perkembangan teknologi ala TBO semakin mempermudah konsumen dalam memilih angkutan yang sesuai dengan keinginan mereka.

*) Peneliti Muda Studi Masyarakat dan Sosiologi Perkotaan pada Bidang Kesejahteraan Sosial, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Email: rohbudbud@gmail.com.



Tulisan ini akan mengulas status TBO dalam peraturan perundang-undangan yang ada, hubungan perusahaan pemilik aplikasi TBO dengan pengemudi, hubungan pengemudi dengan keselamatan pelanggan, dan perspektif sosiologis mengenai dampak sosial TBO dalam sistem transportasi perkotaan.

Status TBO dalam Regulasi

Banyak negara yang menolak kehadiran TBO (Brazil, Inggris, Canada, China, Perancis, Jerman, India, Jepang, Korea, Spanyol, dan Colombia) dengan berbagai alasan. Di Indonesia sendiri, penolakan muncul karena keberadaan TBO dianggap telah mengusik kenyamanan, ketenteraman, dan kesejahteraan pengemudi taksi konvensional. Penyelenggaraan TBO menurut pengemudi taksi konvensional yang tergabung dalam Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD) tidak sejalan dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, yaitu tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisili usaha, tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak, tidak memiliki armada minimal lima unit, tidak memiliki pul untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi.

Tuntutan ini terasa wajar, mengingat substansi yang dituntut adalah soal ketidakberdayaan mereka terhadap iklim kerja yang tidak adil. Pada satu sisi, taksi konvensional dituntut untuk tunduk pada ketatnya aturan transportasi umum, sementara para pengemudi yang berbasis TBO tidak tunduk pada aturan tersebut. Padahal ceruk pasarnya sama yaitu mencari penumpang.

Jika dikaji secara mendalam, yang menjadi akar permasalahan adalah belum adanya regulasi yang jelas terkait mekanisme TBO ini yang menyebabkan beberapa orang nekat mengais untung dari ranah transportasi dengan menjalankan bisnis TBO. Hal penting yang perlu dicatat adalah layanan TBO di berbagai negara harus tunduk pada aturan hukum. Oleh sebab itu, pemerintah harus sesegera mungkin membuat aturan yang jelas terkait media transportasi ini. Jika tidak, permasalahan seperti sebelumnya akan terus terjadi dan melahirkan konflik sosial yang berkepanjangan antara pengemudi taksi konvensional maupun pengemudi TBO.

Setidaknya ada dua hal penting yang perlu mendapat perhatian pemerintah dalam meregulasi TBO yaitu soal status dan soal tarif.

Dalam hal status, ke depan, kedudukan TBO ini harus diperjelas, apakah masuk kategori angkutan umum ataukah angkutan privat. Menurut hemat penulis, TBO yang ada saat ini tidak masuk sebagai kategori transportasi umum karena tidak ada satu kriteria pun yang dipenuhi oleh TBO berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Namun begitu, praktik TBO harus memperhatikan tarif yang objektif agar tidak ada kesenjangan dan memicu konflik. Dengan demikian, tidak ada yang terlalu mahal dan tidak ada yang terlalu murah sehingga semuanya adil dan merata. Kalaupun ada perbedaan, khususnya bagi TBO oleh karena dianggap efektif dan efisien, maka pemerintah selayaknya mengatur aturan terkait dengan pajak yang harus disetorkan ke negara. Kesamaan tarif ini sekaligus juga mengoreksi tarif yang selama ini berlaku bagi taksi konvensional yang oleh sebagian besar konsumen dianggap terlalu mahal. Selama ini, kehadiran TBO dipersepsi oleh publik bahwa tarif mahal taksi konvensional ternyata dapat dibuat murah dengan mekanisme TBO.

Penetapan TBO sebagai transportasi privat juga menambah tugas Pemerintah dalam memerhatikan persoalan keamanan dan perlindungan konsumen. Pemerintah sebagai regulator harus menyiapkan regulasi terkait dengan sistem keamanan dan perlindungan yang harus dipenuhi oleh TBO ketika mereka menjalankan bisnisnya.

Jika dilihat dari sisi hubungan perusahaan pemilik aplikasi TBO dengan pengemudi, maka seringkali hubungan mereka disebut sebagai hubungan kemitraan. Namun jika diperhatikan secara seksama, sebenarnya hubungan keduanya mirip relasi majikan dan buruh. Pemilik aplikasi TBO bertindak sebagai majikan dalam memberikan informasi pelanggan yang membutuhkan, sementara pengemudi hanya menjalankan perintah aplikasi. Tarif dan persentase bagi hasil menjadi wewenang penuh dan ditetapkan secara sepihak oleh si pemilik aplikasi. Namun jika terjadi kecelakaan, maka si pengemudi yang menanggungnya. Jika ia sakit, pengemudilah yang bertanggung jawab sendirian. Di sini terlihat adanya ketidakadilan, yaitu saat menguntungkan dibagi berdua, namun saat menghadapi risiko, pengemudi dibiarkan sendiri. Absennya regulasi negara dalam TBO ini berpotensi menjadikan para pengemudi ini sebagai buruh *precarariat* atau buruh yang tidak memiliki

hak-haknya yang jelas dan dijamin oleh kepastian hukum oleh negara.

Sementara itu, jika dilihat dari sisi hubungan pengemudi dengan keselamatan dan keamanan penumpang, TBO menerapkan kedua faktor tersebut menjadi tanggung jawab pengemudi sepenuhnya. Sistem rekrutmen pengemudi juga terlihat longgar jika dibandingkan dengan persyaratan yang diterapkan pada transportasi umum. Peluang terjadinya problem keselamatan dan keamanan penumpang lebih mudah terjadi pada TBO karena sistem *monitoring* sepenuhnya ada di tangan pengemudi. Di sini juga letak kelemahan TBO jika mereka tetap memaksakan diri sebagai transportasi privat.

Dampak Sosial

Fenomena TBO oleh sebagian orang disebut sebagai fenomena "*sharing economy*" di mana pemilik sumber daya seperti kendaraan maupun tenaga manusia dapat memberikan akses sementara atas sumber daya yang dimiliki kepada pelanggan atau konsumen. Peranan perusahaan TBO dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan *platform marketplace* yang mempertemukan pemilik sumber daya tersebut dengan pelanggan.

Kehadiran TBO ini menandakan kita saat ini telah memasuki revolusi industri ke empat, semua orang dapat terhubung dalam waktu yang bersamaan. Pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi ke depan telah mengubah secara radikal mekanisme bisnis dalam produk dan jasa. Dalam konteks *connecting-generation*, produsen dan konsumen akan dapat bertransaksi langsung dengan sangat efisien, andal, dan efektif tanpa membutuhkan jasa dan bisnis antara. Pada satu sisi, revolusi ini melahirkan peluang usaha baru, namun pada saat yang bersamaan mengurangi para pekerja yang selama ini menggantungkan diri pada usaha konvensional yang berisiko akan meredup dan hilang dengan hadirnya revolusi industri keempat ini.

Ke depan, konflik antara perusahaan konvensional dengan perusahaan berbasis aplikasi berpotensi tidak hanya di sektor transportasi, tetapi juga akan merambah sektor-sektor lain. Teknologi telah mengubah perilaku belanja masyarakat menjadi *online shopping*, sehingga pusat perbelanjaan akan sepi dan melahirkan PHK besar-besaran. Dengan meningkatnya jumlah kelas menengah di tengah perlambatan ekonomi dunia yang terjadi saat ini, peluang lahirnya model layanan berbasis *online* bisa menjadi peluang yang akan semakin berkembang.

Dalam siklus transportasi di perkotaan,

TBO memainkan peranan penting untuk mentransformasi cara orang memanfaatkan moda transportasi. Kehadiran aplikasi TBO terbukti telah memberikan banyak pilihan dan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna atau konsumen. Artinya, sisi positifnya masyarakat menikmati keuntungan ekonomi karena fakta di lapangan layanan TBO dirasakan jauh lebih murah tarifnya dibandingkan dengan jasa transportasi konvensional. Kehadiran TBO menyebabkan pelanggan (1) memiliki akses untuk mendapatkan transportasi sesuai waktu dan tempat yang diinginkan; (2) tidak perlu menunggu taksi di jalan; dan (3) menghemat pengeluaran ongkos.

Sementara itu, bagi pengemudi kehadiran TBO memudahkan dalam mencari penumpang sehingga kinerja mereka lebih efektif dan efisien. Pengemudi punya kebebasan untuk menentukan berapa penghasilan yang ingin didapatkan setiap harinya. Taksi konvensional yang masih menggunakan model setoran maupun persentase dirasa tidak memberikan keleluasaan bagi pengemudi.

Sementara bagi pemilik aplikasi, *demand* yang tinggi dari masyarakat dalam menggunakan TBO merupakan peluang bisnis yang sangat menguntungkan. Walaupun investasi di bidang teknologi aplikasi sarat modal, namun peluang untuk kembali modal serta mendapatkan keuntungan besar terbuka lebar.

Bagi perusahaan transportasi konvensional yang tidak siap dengan perkembangan teknologi maka kehadiran TBO akan dianggap sebagai ancaman terhadap kelangsungan bisnisnya. Prinsipnya, ketika kemajuan teknologi tidak dapat dibendung, pilihannya tiada lain adalah ikut beradaptasi sehingga manfaatnya bisa sama-sama dirasakan. Di era revolusi industri ke empat ini, terjadi fusi berbagai kemajuan teknologi. Inovasi bergerak cepat dan semua serba terkoneksi. Ini eranya *internet of things* (IoT), bahkan *internet of everything*, termasuk di dalamnya adalah TBO.

Solusi

Sebagian pihak memandang Pemerintah dinilai lamban dalam mengantisipasi munculnya TBO. Pemerintah perlu memberikan perlakuan yang sama pada penyedia transportasi, dengan berorientasi pada perlindungan kepada masyarakat, termasuk perlindungan bagi masyarakat untuk mencari nafkah dan menjalankan pekerjaan.

Saat ini dua kewenangan mengenai TBO ini berada pada dua kementerian yang berbeda, untuk aspek transportasi berada di Kementerian Perhubungan sementara untuk aspek teknologi

aplikasinya berada di Kementerian Komunikasi dan Informatika. Ke depan, agar regulasi soal TBO ini bisa efektif, maka Kementerian Perhubungan harus dibekali kewenangan untuk melakukan blokir apabila ada pelanggaran serius dan berulang terhadap standar pelayanan, karena Kementerian Perhubunganlah yang bisa mengevaluasi apakah standar keselamatan transportasi sudah diterapkan oleh perusahaan tersebut.

Untuk itu pemerintah sebagai regulator harus mulai menyiapkan aturan-aturan yang bisa menampung berbagai jasa atau layanan yang berbasis pada teknologi komunikasi dan informasi, seperti TBO ini. Pada sisi lain, besarnya *demand* masyarakat pada TBO mendorong pemerintah menerapkan pajak konsumen pengguna TBO sehingga memperbesar pendapatan negara.

Penutup

Terkait polemik TBO, setidaknya ada dua hal yang perlu ditindaklanjuti. *Pertama*, kehadiran teknologi aplikasi yang berbasis *online* harusnya tidak dihambat apalagi ditentang. Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam pemerintahan justru dapat dipergunakan untuk menggerakkan roda perekonomian dengan menciptakan potensi-potensi bisnis baru bagi masyarakat serta perbaikan sistem layanan kepada masyarakat. Dari sisi ini, justru akan dapat diharapkan terjadinya peningkatan produktivitas nasional yang muaranya pada peningkatan daya saing bangsa (*nation competitiveness*).

Kedua, kehadiran TBO belum terakomodasi dalam regulasi yang ada. Ada dua pilihan yang bisa diambil oleh pemerintah yaitu memperbaiki aturan yang ada dengan memasukkan substansi mengenai TBO, atau pilihan yang kedua dengan memaksa TBO untuk mengikuti aturan mengenai transportasi umum sebagaimana yang sudah diatur. Tampaknya, pemerintah memilih opsi dengan meminta kepada TBO untuk menyesuaikan diri dengan aturan yang ada sampai dengan akhir Mei 2016.

Kurang tegasnya pemerintah dalam menyelesaikan konflik ini berujung pada ketidakpastian konsumen, pengemudi, dan pengusaha TBO. Oleh karena itu Pemerintah perlu bersuara bulat untuk: (1) segera mendefinisikan TBO, berikut hak dan kewajibannya; dan (2) memberlakukan peraturan khusus TBO yang segera berlaku setelah Mei 2016.

Terkait dengan fungsi legislasi DPR, maka kehadiran TBO menjadi alasan kuat untuk merevisi peraturan perundang-undangan yang ada sehingga kepentingan konsumen yang terkait

dengan status TBO, hubungan pemilik aplikasi TBO dengan pengemudi, hubungan pengemudi dengan penumpang, keamanan transaksi *online*, keamanan selama berkendara dengan TBO dan lainnya akan tercakup dan terjamin.

Referensi

- Anindya Bakrie. 2016. "Revolusi Industri 4 dan Peluang Indonesia", *Suara Karya* 21 Maret 2016.
- Airlangga Pribadi Kusman. 2016. "Eufisme Kemitraan Taksi Online", *Koran Sindo* 31 Maret 2016.
- Firmanzah. 2016. "Revolusi Industri 4.0 dan Transisi Ekonomi", *Koran Sindo* 28 Maret 2016.
- Heru Gunadi. 2016. "Melawan Kodrat Teknologi." *Koran Sindo*, 21 Maret 2016.
- Mohamad Mova Al'afghani. 2016. "Dapatkah Uber dan Gojek Mengatur Dirinya Sendiri?" *Koran Sindo*, 24 Maret 2016.
- Mohamad Mova Al'afghani. 2016. "Jokowi dan Problem Regulasi Ekonomi Berbagai", <http://geotimes.co.id/httpgeotimes-co-idjokowi-dan-problem-regulasi-ekonomi-berbagai/>, diakses 1 April 2016.
- Ramen Antonov Purba. 2016. "Selesaikan Polemik Transportasi Daring." *Harian Medan Bisnis*, 29 Maret 2016.
- Sarlito Wirawan Sarwono. 2016. "Revolusi Sopir Taksi" *Koran Sindo*, 27 Maret 2016.
- Sukemi. 2016. "Dilema Transportasi Online", *Koran Sindo*, 16 Maret 2016.
- Yuswohady. 2016. "Sharing Economy dan Koperasi." *Koran Sindo*, 27 Maret 2016.
- "Solusi Kisruh Transportasi, Harus Adil", *Koran Sindo*, 24 Maret 2016.
- "Pemerintah Lamban, Rakyat Saling Serang", *Koran Sindo*, 23 Maret 2016.
- "Atur Taksi Online, UU Lalu Lintas Harus Direvisi", *Koran Sindo*, 18 Maret 2016.
- "Pemerintah Didesak Atur Taksi Berbasis Online", *Koran Sindo*, 15 Maret 2016.
- "Pemerintah Tak Satu Suara Soal Taksi Online", *Koran Sindo*, 16 Maret 2016.
- "Mobil Beraplikasi Harus Daftar." *Kompas*, 15 Maret 2016.
- "Tak Cuma Berkantor, Uber akan Bikin PT di Indonesia", <http://www.cnnindonesia.com/teknologi/20150707192338-185-65040/tak-cuma-berkantor-uber-akan-bikin-pt-di-indonesia/>, diakses 4 April 2016.