

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Pengangkutan adalah unsur penting yang ada dalam kehidupan masyarakat. Bagi dunia usaha, pengangkutan berperan penting dalam mendukung proses produksi dan distribusi barang dan/atau jasa. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>1</sup>

Dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam Pasal 1 angka PERMENHUB 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek menyatakan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya.

Transportasi berhubungan dengan angkutan atau pengangkutan. Transportasi dapat diartikan juga sebagai suatu alat yang digerakkan oleh manusia atau mesin, yang digunakan untuk mengangkut manusia atau barang, dari satu tempat ke tempat lain, yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan

---

<sup>1</sup> Setiawan Widagdo, 2012, *Kamus Hukum*, Jakarta, PT.Prestasi Pustaka, hlm.413.

manusia. Hal ini membuktikan bahwa transportasi erat hubungannya dengan kegiatan manusia.

Masyarakat Yogyakarta menggunakan transportasi untuk menunjang berbagai aktifitas sehari-hari. Rutinitas setiap masyarakat Yogyakarta pun berbeda-beda, karena adanya perbedaan kegiatan yang dilakukan sehari-hari. Hal ini dipengaruhi oleh perbedaan kultur, pekerjaan, dan sosial, ditambah dengan adanya lapisan ekonomi di masyarakat yang menunjukkan bahwa masyarakat Yogyakarta yang heterogen memiliki tingkat kebutuhan yang berbeda sehingga terdapat perbedaan intensitas penggunaan transportasi.

Transportasi yang ada di Yogyakarta dibedakan menjadi dua yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Transportasi umum yaitu suatu kendaraan yang digunakan masyarakat dari tempat berasal menuju tempat tujuan, kendaraan tersebut difasilitasi pemerintah atau bisa disebut angkutan umum. Untuk transportasi umum memiliki plat nomor khusus yaitu plat nomornya berwarna kuning utk transportasi umum atau angkutan umum. Sedangkan transportasi pribadi yaitu kendaraan yang sering digunakan masyarakat untuk keperluan pribadi dan milik dia pribadi, misalnya: sepeda, sepeda motor, dan mobil. Kendaraan tersebut milik pribadi dan dipakai untuk berpergian pribadi. Transportasi pribadi menggunakan plat nomor berwarna hitam.

Masyarakat terus berkembang membentuk peradaban. Begitu pula dengan transportasi. Transportasi akan selalu berkembang mengikuti perkembangan manusia. Kemajuan transportasi yang cepat dicerminkan dengan adanya kecepatan yang lebih tinggi dan perbesaran kapasitas

angkutan.<sup>2</sup>Kemajuan teknologi transportasi tersebut dipengaruhi oleh kebutuhan yang ada dalam masyarakat.

Masyarakat Yogyakarta yang maju membutuhkan inovasi transportasi yang dapat memenuhi berbagai kebutuhannya. Saat ini sudah terdapat layanan transportasi berbasis *online*. Salah satunya yaitu layanan transportasi GO-JEK. GO-JEK adalah modal transportasi jalan yang memiliki karakteristik utama yaitu, fleksibel dan mampu memberikan pelayanan dari pintu ke pintu. Go-Jek merupakan jasa transportasi harus memerhatikan layanan dan kualitas yang diberikan kepada pelanggan agar tercapainya target dari strategi perusahaan tersebut yang membuat pelanggan menjadi loyal dan merasa puas sehingga kedepannya dapat dilihat yang menjadi faktor pengambat dan kelancaran dari strategi GO-JEK sendiri.

Masyarakat Yogyakarta lebih menyukai menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum untuk beraktivitas. Padahal di Yogyakarta terdapat pula transportasi umum yang dapat digunakan masyarakat untuk menjalankan aktivitas. Transportasi yang berada di Yogyakarta terdiri dari transportasi pribadi yaitu jenis transportasi yang dimiliki masing-masing individu untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari berupa sepeda motor, transportasi roda tiga untuk masyarakat penyandang difabel atau cacat dan jenis sepeda motor pengangkut barang serta mobil jenis transportasi yang bisa digunakan mengangkut beberapa orang atau barang.

Adanya Go-Jek *online* mengubah kebiasaan dan sistem sosial di dalam masyarakat. Awalnya, masyarakat menggunakan cara yang konvensional untuk menggunakan transportasi umum, saat ini masyarakat mulai mengubah

---

2 Rahardjo Adisasmita, 2015, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Graha Ilmu, hlm.15.

kebiasaan mereka dan beralih ke teknologi komunikasi untuk memesan transportasi umum secara *online*. Selain itu adanya Ojek *online* yang dilengkapi dengan sistem keamanan yang terjamin dan juga keseragaman pada pakaian dan helmnya membuat citra ojek yang dulunya sebagai kerjaan rendah, sekarang semakin meningkat prestasinya.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 137 ayat (3) diatur bahwa angkutan barang wajib menggunakan mobil barang. Padahal dalam pelaksanaan layanan *Go-Send* yang disediakan oleh Go-jek menggunakan sepeda motor untuk mengirim barang.

Sistem layanan *Go-Send* dan *Go-box* juga berbeda dengan sistem layanan pengangkutan barang yang dilakukan oleh POS, JNE, dan perusahaan pengangkutan barang lainnya. Karena tidak ada proses warehousing dalam layanan *Go-Send* dan *Go-Box*. Jangkauan wilayahnya pun terbatas. Terlebih lagi, Go-jek belum mempunyai izin penitipan barang seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos.

Selain bertentangan dengan peraturan pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (PP Angkutan Jalan) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyediaan jasa pengangkutan barang berbasis sistem *online* (*Go-Send* dan *Go-Box*) ini juga menuai kritikan dari pihak Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres Pos dan Logistik Indonesia (Asperindo). Mereka menuntut ketegasan pemerintah untuk menertibkan aplikasi jasa kurir *online*.

Ketua Umum Asperindo Muhammad Kadrial menyatakan bila tantangan dan peluang bisnis jasa kurir adalah munculnya bisnis penggunaan

jasa kurir melalui aplikasi *online*. Beliau berharap pemerintah dapat memprioritaskan kelangsungan industri jasa kurir ini. Karena itu beliau meminta pemerintah untuk segera memberikan ketegasan regulasi pada maraknya pengoperasian jasa kurir serta pengangkutan barang yang berbasis layanan aplikasi *online*. Perlu adanya jaminan proteksi layanan bagi konsumen. Mengingat banyak terjadi kehilangan barang yang dialami para konsumen ketika menggunakan layanan Go-Send dan Go-Box. Contohnya saja seperti kasus kehilangan handphone yang menimpa seorang pengguna layanan Go-Send yang bernama ida Farida pada hari jumat, tanggal 12 Agustus tahun 2016 lalu.

Hal ini masih menjadi pro dan kontra tentang bagaimana status serta izin yang ada pada PT GO-JEK sebagai perusahaan aplikasi yang menyediakan pelayanan/jasa pengangkutan barang yang berbasis aplikasi *online*. Karena perusahaan angkutan umum sebagaimana disebut dalam Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pasal 1 angka 13 PP 74 Tahun 2014 adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

Secara garis besar berdasarkan jenis barang yang diangkut, angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan barang umum dan angkutan barang khusus (*vide* Pasal 160 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Dalam hal ini yang dimaksud dengan “angkutan barang umum”

adalah angkutan barang pada umumnya yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Adapun pengertian "angkutan barang khusus" adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut benda yang berbentuk curah, cair, dan gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya, antara lain:

1. Barang yang mudah meledak.
2. Gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu.
3. Cairan mudah menyala.
4. Padatan mudah menyala.
5. Bahan penghasil oksidan.
6. Racun dan bahan yang mudah menular.
7. Barang yang bersifat radioaktif.
8. Barang yang bersifat korosif.
9. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.
10. Tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat serta membongkar barang.

Bagi kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus, berlaku ketentuan Pasal 162 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang secara imperatif berisi kewajiban untuk:

1. Memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut.

2. Diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut.
3. Memarkir barang kendaraan ditempat yang ditetapkan.
4. Membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut.
5. Beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran serta ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan.
6. Mendapatkan rekomendasi dari instansi terkait.

Pasal 79 ayat 1(1) PP No.74 Tahun 2014 menentukan bahwa perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini yang dimaksud dengan badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada pasal 79 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014, dijelaskan oleh pasal 79 ayat (2) PP No.74 Tahun 2014 yang menentukan secara imperatif bahwa badan hukum Indonesia tersebut harus berbentuk:

1. Badan Usaha Milik Negara.
2. Badan Usaha Milik Daerah.
3. Perseroan Terbatas.
4. Koperasi.

Sebagai perusahaan angkutan umum menurut Pasal 173 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

Di dalam peraturan Menteri Perhubungan yang terbaru yaitu, PERMENHUB Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek juga belum dijelaskan mengenai pengangkutan barang melalui aplikasi *online*.

Pihak dari PT.Go-Jek Indonesia menanggapi hal ini dengan menegaskan bahwa Go-Jek bukanlah moda transportasi liar dan tidak berizin, karena Go-Jek hanya sebagai penghubung antara pelanggan dengan pengemudi ojek. PT.Go-Jek Indonesia tidak memiliki satu pun armada transportasi, sehingga pengemudi ojek yang tergabung dalam Go-Jek merupakan kemitraan dan termasuk sebagai salah satu customer PT.Go-Jek Indonesia dalam mencari pelanggan. Oleh karena itu, Go-Jek bukan perusahaan transportasi atau kurir maupun logistik.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Ari Sandita Murti. "Dianggap Angkutan Liar, ini Kata Pemilik Go-Jek". <http://metro.sindonews.com/read/1011940/171/dianggap-angkutan-liar-ini-kata-pemilik-gojek-1434100709>, diakses tanggal 26 Agustus 2018, Jam 09.10 WIB).



Berdasarkan uraian diatas, maka penulis perlu meneliti dan mengkaji lebih lanjut tentang pelaksanaan jasa pengangkutan barang berbasis layanan aplikasi *online Go-Send* dan *Go-Box* oleh PT. Go-Jek Indonesia ke dalam bentuk penulisan skripsi, sehingga penelitian ini diberi judul, “Analisis Yuridis tentang Izin Operasional Go-Jek di Yogyakarta dalam Kaitannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Apakah izin operasional Go-Jek untuk jasa angkutan barang di Yogyakarta telah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimanakah pandangan Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta terhadap angkutan barang berbasis *online* terkait dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dari rumusan masalah diatas maka tujuan penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui aplikasi perizinan angkutan barang berbasis *online* di Yogyakarta telah sesuai dengan prosedur peraturan perundang-undangan yang berlaku ?

#### **D. Manfaat Penelitian**

Dari tujuan penelitian diatas, maka penelitian ini bermaksud untuk memberikan manfaat atau kontribusi terhadap:

##### 1. Manfaat Teoritis

Penulisan hukum ini diharapkan dapat melengkapi dan menambah ilmu pengetahuan mengenai hukum khususnya dalam bidang hukum administrasi negara dan hubungannya dengan hukum ketenagakerjaan.

##### 2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat kepada para mitra dan pengguna dalam pandangan pemerintah terhadap pengoperasian GO-JEK terkait dengan peraturan perundangan yang berlaku.