

KEPASTIAN HUKUM PENGATURAN TRANSPORTASI *ONLINE*Budi Astuti¹ dan M. Rusdi Daud²budiastutidjoko@gmail.com, rusdi3daud@gmail.com

Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta

Jl. KH. Ahmad Dahlan, Cirendeui, Ciputat, Tangerang Selatan, Banten.

Abstrak

Penggunaan transportasi online di Indonesia, khususnya Jakarta dan beberapa kota lain di Indonesia telah dimulai sejak tahun 2011. Meskipun pada awal kemunculannya banyak mendapat berbagai tantangan, namun saat ini fenomena penggunaan transportasi *online* (taksi *online*) menjadi hal yang umum. Di sisi lain, sebagai sarana pengangkutan orang maupun barang, transportasi *online* masih perlu pengaturan yang jelas dan yang menjamin kepastian hukum. Hingga saat ini regulasi terkait transportasi online cenderung mengakibatkan terjadinya reduksi norma maupun konflik dalam upaya mencari formulasi dan penegakan hukumnya. Secara khusus, penelitian ini hendak menjawab 2 (dua) permasalahan: Pertama, bagaimana konsep pengaturan transportasi *online* di Indonesia yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan?; dan, Kedua, bagaimana norma dan bentuk transportasi *online* yang menjamin kepastian hukum dan dapat diterima pelaku usaha. Penelitian ini menggunakan pendekatan (*approach*) secara yuridis-normatif yang menekankan pada norma hukum tertulis dengan mengedepankan asas dan sumber hukum tertulis. Dalam hal ini penelitian didasarkan pada upaya pembentukan hukum dan penerapan hukum, khususnya yang terkait dengan mencari format aturan hukum dalam pengaturan transportasi (taksi) online yang dapat memberikan kepastian hukum bagi pelaku usaha tetapi juga memberikan kenyamanan bagi konsumen. Penelitian menyimpulkan bahwa pengaturan transportasi online di Indonesia masih belum memiliki memberikan kepastian hukum, sehingga perlu ditetapkan sebuah badan usaha yang kelak diakui keberadaannya oleh pemerintah dan jelas keberadaannya dalam ketentuan perundang-undangan yang berlaku, seperti dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kata kunci : transportasi, *online*, kepastian hukum.

¹ Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta

² Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta

Abstract

The use of online transportation in Indonesia, especially Jakarta and several other cities in Indonesia, has started since 2011. Even though at the beginning of its appearance there were many challenges, currently the phenomenon of using online transportation (online taxis) is becoming common. On the other hand, as a means of transporting people and goods, online transportation still needs clear regulations that guarantee legal certainty. Until now, regulations related to online transportation tend to result in a reduction of norms and conflicts in an effort to formulate and enforce the law. In particular, this research wants to answer 2 (two) problems: First, how is the concept of online transportation arrangements in Indonesia in accordance with the laws and regulations in the field of transportation?; dab, Second, what are the norms and forms of online transportation that guarantee legal certainty and can be accepted by business actors. This study uses a juridical-normative approach that emphasizes written legal norms by prioritizing written legal principles and sources. In this case the research is based on efforts to establish law and apply the law, especially those related to seeking legal rule formats in online transportation (taxi) arrangements that can provide legal certainty for business actors but also provide convenience for consumers. The research concludes that online transportation arrangements in Indonesia still do not provide legal certainty, so it is necessary to establish a business entity whose existence will be recognized by the government and whose existence is clear in the applicable statutory provisions, such as in the Road Traffic and Transportation Law.

Keywords: *transportation, online, legal certainty*

A. PENDAHULUAN**1. Latar Belakang Masalah**

Pada kehidupan manusia, ketika melakukan aktivitas, transportasi ada kalanya menjadi hal yang penting untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan atas diri manusia maupun barang dan disesuaikan dengan tujuannya. Dalam perkembangannya, kebutuhan akan transportasi juga menjadi beragam sejalan dengan tingkat mobilitas yang dilakukan yang juga beraneka ragam. Bahkan perkembangan keberadaan transportasi pun semakin berkembang sesuai dengan

perkembangan kebutuhan masyarakatnya. Semakin tinggi tingkat mobilitas yang dilakukan, maka semakin tinggi pula masyarakat tersebut bergantung pada sarana transportasi.

Keberadaan sarana transportasi, dalam perkembangannya juga mengalami perubahan yang didukung dengan ilmu pengetahuan dan teknologi. Sebaliknya, perkembangan ilmu pengetahuan dan penggunaan teknologi, (khususnya teknologi informasi) memberi kesempatan bagi masyarakat untuk dapat mempermudah segala kegiatan sehari-sehari. Perkembangan teknologi informasi, seperti jejaring sosial telah menjadi fenomena masa kini. Berbagai jenis dan macam produk teknologi informasi dan komunikasi mewarnai dalam kehidupan masyarakat. Namun, keberadaannya seperti pisau bermata dua, satu sisi memberi manfaat positif bagi manusia, dan di sisi lain memiliki efek negatif jika digunakan berlebihan dan tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Keberadaan jejaring sosial sebagai media komunikasi ini juga telah membawa beberapa implikasi dalam kehidupan masyarakat termasuk kehidupan bersosialisasi hingga penggunaan jasa transportasi.

Penggunaan dan layanan teknologi informasi memainkan peran penting dalam mengubah hubungan penyedia layanan transportasi umum dengan lingkungannya. Di masa lalu, pengguna layanan transportasi bukan merupakan perhatian utama dari layanan teknologi informasi. Namun saat ini masyarakat sudah mengenal alat komunikasi yang sangat maju dan canggih seperti telepon pintar atau *smartphone* yang sangat mendukung segala kegiatannya, termasuk dalam mempermudah penggunaan layanan transportasi. Hal ini didukung dengan kemajuan sistem teknologi informasi yang berbasis pada penggunaan internet yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global *Transmission Control Protocol / Internet Protocol Suite (TCP/IP)*. Penggunaan layanan transportasi pun pada akhirnya juga didukung dengan penggunaan jaringan internet, yang bersifat

online. Dengan kata lain, dengan penggunaan *smartphone* dan paket data, masyarakat sudah bisa menggunakan jasa transportasi online. Banyak hal yang mendorong perkembangan transportasi berbasis online di Indonesia.

Fenomena penggunaan transportasi berbasis aplikasi online saat ini telah menjadi hal yang umum di masyarakat, khususnya di kota-kota besar di Indonesia. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus terus beraktivitas untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor. Hal tersebut menjadi faktor tergeraknya inisiatif beberapa orang dengan membuat aplikasi transportasi online yang dapat di-*install* di *smartphone* sehingga masyarakat dapat dengan mudah bepergian kemanapun, tanpa harus memikirkan rasa lelah maupun sulitnya mencari parkir.

Transportasi online di Indonesia keberadaannya dimulai sejak tahun 2011, dimana saat itu perusahaan transportasi online Go-Jek muncul sebagai sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. Dalam waktu dua belas bulan Go-Jek yang berasal dari sebuah aplikasi online menjadi layanan yang besar. Sejak munculnya Go-jek di Indonesia misalnya, industri transportasi *online* berkembang dengan cepat. Hasil penelitian terbaru dari Crossmedia Link mengatakan bahwa kini hampir setengah dari pengguna Internet di Indonesia menggunakan aplikasi transportasi *online*. Sarana transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ride sharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh

aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian diikuti dengan kemunculan sarana transportasi online lainnya, seperti Gojek, GrabBike, GrabTaxi, Gocar, UberBike.

Sebagai sarana transportasi non konvensional, seperti Go-jek dan Grab, masing-masing memiliki armada tersendiri dengan jumlah yang cukup banyak dan menawarkan beragam promosi yang dapat menarik minat calon konsumen. Bahkan melonjaknya penggunaan transportasi *online* ini kerap dikaitkan pula dengan soal harga, kemudahan layanan dan kenyamanan. Dalam prakteknya, harga transportasi *online* non konvensional lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi konvensional seperti taksi dan ojek pangkalan.

Bagi masyarakat, penggunaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan akan transportasi yang mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis *online* ini diminati dan dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung maupun Bali. Transportasi *online* sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan bus umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

Saat ini, terdapat beberapa penyedia layanan transportasi umum yang berbasis aplikasi *online* di Indonesia , yaitu :

1. Go-Jek :

Merupakan layanan transportasi ojek, mengirim makanan dan, atau kurir dengan tarif per kilometer.

2. Gocar

Layanan transportasi dengan menggunakan kendaraan roda empat / mobil.

3. Grabbike:

Secara operasional, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi.

4. Grabsi :
Grabtaxi :

Menggandeng beberapa mitra sopir dan penyedia layanan transportasi umum(taksi) yang pemesanannya menggunakan aplikasi.

5. Go Blue Bird : Penyedia layanan transportasi umum taxi konvensional yang sekarang beralih kepada transportasi umum *online*.

Semakin banyaknya jenis transportasi berbasis *online* ini, menunjukkan pula bahwa perubahan gaya hidup dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi *online*. Media *online* menjadi sarana masyarakat dalam urusan transportasi masa kini. Tak heran pebisnis Indonesia banyak yang membuka jasa transportasi menggunakan media *online*.

Selain Gojek, seperti yang telah disebutkan, terdapat pula transportasi online asal Malaysia diciptakan oleh Anthony Tan yang masuk ke Indonesia bernama Grab. Pada awalnya Grab bernama Grab Taxi karena, memang difokuskan untuk mempermudah pelanggan untuk mendapatkan taksi, dengan semakin berkembangnya Grab Taxi maka, terdapat perubahan nama dari Grab Taxi menjadi Grab. Perubahan ini juga disusul dengan adanya inovasi layanan dari Grab seperti, Grab Taxi, Grab Car, Grab Bike, Grab Share, Grab Hitch yang merupakan sistem transportasi dengan cara bersama dengan penumpang lain dengan orang yang searah, Grab Food, dan Grab Express untuk mengantarkan barang.

Transportasi *online* lain yang pernah ada di Indonesia adalah Uber. Uber merupakan perusahaan transportasi asal Amerika yang didirikan oleh Travis Kalanick dan Garrett Camp. Perusahaan yang didirikan pada tahun 2009 ini baru masuk ke Indonesia pada tahun 2014. Layanan yang disediakan oleh *Uber* adalah *UberMotor*, *UberX*, *UberXL* untuk mengangkut orang dalam jumlah banyak, dan *UberBlack* untuk merasakan perjalanan yang lebih mewah. Namun saat ini media transportasi Uber sudah ditutup.

Hingga saat ini, transportasi yang ada (*Go-jek* dan *Grab*) dalam prakteknya mengalami persaingan. Awalnya *Gojek* hanya mempunyai fitur perjalanan dengan motor, *Grab* mempunyai fitur yang bekerja sama dengan taksi. Namun dengan seiringnya waktu dua perusahaan transportasi online tersebut juga menunjukkan perkembangan pada layanannya. Memasuki 2016 *Grab* mulai menyaingi *Gojek* dalam layanan pengiriman makanan dengan membuat *GrabFood*. Ketika *Gojek* mengeluarkan *Gopay*, pihak *Grab* pun mengeluarkan *Grab Pay Credits*. *Uber* juga memperluas usahanya dengan membuat *Uber Motor*, demi bersaing dengan *Gojek* dan *Grab*. Seperti tidak mau kalah *Gojek* juga meluncurkan layanan *Go Car* sebagai persaingan dalam transportasi dengan mobil.

Namun dalam beberapa tahun setelah kesuksesan yang dicapai, persaingan bisnis muncul sebagai *issue* yang mengemuka di masyarakat, terutama yang terjadi antara pengemudi transportasi online dengan transportasi konvensional. Keberadaan transportasi *online* (*taksi online*, yang menjadi fokus penelitian) telah menimbulkan perlawanan dari para pengemudi taksi konvensional, yang ada kalanya berujung pada terjadinya kekacauan ataupun terjadinya tindak pidana.

Bahkan, dengan dikeluarkannya surat pemberitahuan dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor : UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9

November 2015, telah menuai beragam dukungan, kritik hingga kecaman dari berbagai pihak melalui media sosial, media cetak maupun media elektronik. Benturan kepentingan pun muncul dengan berjalannya transportasi *online* yang mengakibatkan terjadinya tindakan-tindakan yang mengganggu ketertiban, seperti demonstrasi yang diikuti dengan tindakan kekerasan dan bentrokan fisik.

Ketidakpastian status hukum pelaku usaha pun menjadi persoalan tersendiri yang menimbulkan kekhawatiran, khususnya di kalangan pengemudi taksi *online*, terutama ketika muncul ketentuan baru untuk menertibkan administrasi kendaraan (seperti uji KIR, SIM A umum, dan plat kuning). Tentang hal ini juga telah disampaikan oleh Kementerian Perhubungan yang masih memberikan waktu untuk menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Ini merupakan peraturan baru mengenai taksi online, sebagai pengganti aturan lama yang dibatalkan Mahkamah Agung (MA), yaitu Permenhub Nomor 26 Tahun 2017. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Budi Setiyadi menyatakan, Kemenhub menargetkan pada akhir Januari 2018 persyaratan yang diberikan tenggat waktu bisa selesai. Hal itu terkait persyaratan terkait uji KIR, penggunaan SIM A Umum, dan pemasangan stiker agar dipatuhi pengemudi dan pemilik taksi online. Bahkan, pada Februari 2018 seluruh persyaratan tersebut harus bisa dipenuhi pengemudi dan pemilik taksi online. Jika tidak, pihaknya akan memberikan tindakan tegas bagi pengemudi atau pemilik kendaraan.

Perdebatan pro dan kontra keberadaan transportasi *online* kemudian menimbulkan polemik tersendiri, tanpa payung hukum yang jelas, berada di areal abu-abu. Mewujudkan peraturan yang diimpikan itu tidak semudah membalikkan telapak tangan, oleh karena itu persoalan transportasi *online* setidaknya perlu adanya

kepastian hukum, karena banyak aspek yang harus dikaji oleh pemerintah sebelum mengajukan usul legalitasnya.

Dari sisi yuridis, penggunaan transportasi berbasis aplikasi *online* ini erat berhubungan dengan kegiatan pengangkutan yang merujuk pada UU nomor. 22 tahun 2009, yang memberikan definisi tentang pengangkutan. Namun undang-undang tersebut tidak memberikan gambaran yang jelas mengenai transportasi yang bersifat *online* yang dihubungkan dengan Undang-Undang ITE (UU nomor 19 tahun 2016) sebagai wadah aplikasi *online* tersebut. Dihadapkan pada keadaan ini maka regulasi maupun sistem pengaturan transportasi yang berbasis aplikasi *online* dengan tetap dengan memperhatikan landasan filosofis, yuridis maupun sosiologis.

Di sisi lain, masyarakat juga menghendaki adanya regulasi transportasi *online* menjadi bagian dari penerapan hukum yang tegas, yang dapat melindungi kepentingan umum. Dalam hal ini perlu ada payung hukum yang khusus mengatur penggunaan transportasi online. Pengaturan tentang transportasi online menjadi bagian dari *living law*, sehingga hukum harus dapat segera menyesuaikan dengan perubahan yang terjadi di masyarakat, atau sebaliknya. Hal ini sejalan pula dengan perubahan yang terjadi di masyarakat, sehingga hukum juga mengalami perubahan, bersifat dinamis.

Transportasi online semakin diperlukan, maka sarana tersebut memiliki peran penting dalam kehidupan manusia, sehingga lalu lintas dan angkutan jalan juga harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar, yang tidak hanya memberi manfaat bagi masyarakat tetapi juga bagi pelaku usaha. Dihadapkan

pada keadaan ini maka perlu payung hukum yang tegas untuk menjadi sebuah regulasi maupun aturan yang dapat menciptakan ketertiban di masyarakat.

Melalui berbagai persoalan yang melatarbelakangi hal tersebut maka, penulis mencoba menelaah, meneliti dan menuangkannya dalam sebuah tulisan dengan judul : *“Pengaturan Transportasi Online yang Menjamin Kepastian Hukum Bagi Pelaku Usaha”*. Meski telah banyak tulisan yang terkait dengan transportasi *online* dari sisi hukum, ekonomi, sosiologis maupun teknik, namun dalam penelitian kali ini memiliki aspek hukum yang fokus pada pembaharuan di bidang hukum, yang memberikan kepastian hukum dan keadilan serta kemanfaatannya. Hal ini sejalan dengan keberadaan taksi *online* yang telah menjadi fenomena tetapi perlu dikaji lebih jauh tentang landasan yuridisnya, di saat ini maupun di masa yang akan datang. Sebagai sebuah fenomena, perubahan masyarakat dapat pula mempengaruhi sebuah regulasi ataupun aturan hukum.

2. Rumusan Masalah

Dihadapkan pada fenomena antara kebutuhan masyarakat terhadap transportasi *online* dengan perlunya pengaturan yang jelas dan pasti, maka penulis mencoba untuk mengangkat permasalahan :

- a. Bagaimana konsep pengaturan transportasi *online* di Indonesia yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan?
- b. Bagaimana norma dan bentuk transportasi *online* yang menjamin kepastian hukum dan dapat diterima pelaku usaha?

Berdasarkan pada masalah tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan kajian secara normatif dan menguraikan pembahasan mengenai *“Pengaturan*

Transportasi Online yang Menjamin Kepastian Hukum Bagi Pelaku Usaha". Dalam hal ini persoalan pengkategorian transportasi online juga akan ditelaah terlebih dahulu berdasarkan ketentuan yang ada, termasuk peraturan yang mendasarinya. Oleh karena itu, transportasi *online* yang dimaksud dalam penelitian ini, juga akan dibatasi hanya transportasi yang terkait dengan penggunaan kendaraan mobil, atau yang dikenal dengan sebutan taksi *online* / 'daring' (dalam jaringan) sebagai penyedia jasa yang wajib memenuhi standar pelayanan minimal seperti standar keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

3. Metode Penelitian

Meski penelitian yang akan dilakukan dalam kaitannya dengan transportasi (taksi) *online* bersifat fenomenal dan empiris, namun peneliti akan menggunakan pendekatan (*approach*) secara yuridis-normatif yang menekankan pada norma hukum tertulis dengan mengedepankan asas dan sumber hukum tertulis. Dalam hal ini penelitian didasarkan pada upaya pembentukan hukum dan penerapan hukum, khususnya yang terkait dengan mencari format aturan hukum dalam pengaturan transportasi (taksi) online yang dapat memberikan kepastian hukum bagi pelaku usaha tetapi juga memberikan kenyamanan bagi konsumen. Oleh karena itu, dalam penelitian hukum normatif, peneliti menggunakan pula pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yang merupakan pendekatan untuk mengkaji dan menganalisis undang-undang maupun peraturan yang terkait dengan permasalahan transportasi online, khususnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009, Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Nomor 19 Tahun 2016.

Menurut sifatnya, penelitian transportasi (taksi) *online* bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan fakta-fakta dengan menggunakan bahan hukum primer, sekunder dan tertier (Soekanto, 1986). Bahan hukum primer yang digunakan untuk penelitian ini antara lain adalah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan UU Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Undang-Undang UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, serta peraturan lainnya yang terkait dengan pengaturan transportasi online, khususnya peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, memberikan uraian keberadaan penyelenggara aplikasi dan usaha taksi *online*, namun sekaligus menganalisa kedudukan para pelaku usaha taksi *online* yang mengacu pada keberlakuan aturan perundang-undangan maupun regulasi atau kebijakan yang terkait, khususnya dari Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan.

Kemudian bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi berbagai publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, seperti hasil-hasil penelitian, tulisan para ahli di bidang hukum baik lingkup nasional maupun internasional, serta jurnal yang didapatkan melalui studi kepustakaan yang berkaitan dengan kajian transportasi (taksi) *online*, aspek hukum pengangkutan jalan, aspek hukum transaksi elektronik, hukum perusahaan serta hukum perlindungan konsumen. Sebagai penunjang, bahan hukum tersier juga digunakan dalam penelitian

ini, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yang lebih dikenal sebagai bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum, seperti kamus hukum, ensiklopedia dan sebagainya.

Selanjutnya data yang diperoleh melalui bahan-bahan hukum (primer, sekunder maupun tertier) yang ada, maka pengolahan, dan analisa dilakukan dengan menggunakan cara kualitatif. Sebagai bagian dari sebuah metode, maka dalam penelitian ini juga akan digunakan metode wawancara terhadap beberapa informan, yang dilakukan dalam kesempatan ataupun waktu yang berbeda, seperti pejabat yang terkait dari kementerian perhubungan, pengamat transportasi, para manajer dari pengusaha taksi *online* (perwakilan dari Uber Taksi, Grab Taksi, maupun GoCar), beberapa *driver* sebagai pelaku usaha taksi *online*, maupun pengguna (sebagai konsumen) taksi *online* yang akan dipilih secara *random*. Melalui hasil wawancara maupun pengamatan mendalam terhadap penyelenggaraan taksi online pada akhirnya akan dilakukan analisa yang diharapkan dapat memberikan penilaian mengenai fakta atau peristiwa hukum.

B. PEMBAHASAN

1. Kepastian Hukum

Sebagai salah satu tujuan yang ingin dicapai dalam penegakan hukum adalah kepastian hukum. Kepastian merupakan yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat lagi digunakan sebagai pedoman perilaku bagi setiap

orang. Dengan adanya kepastian hukum, fungsi hukum dapat berjalan dan mampu mempertahankan ketertiban. Kepastian hukum adalah syarat mutlak setiap aturan, namun juga dengan memperhatikan nilai keadilan dan kemanfaatan hukum.

Kepastian hukum sebagaimana keadilan dan kemanfaatan hukum adalah sebuah doktrin. Doktrin kepastian hukum mengajarkan kepada setiap pelaksana dan penegak hukum untuk terkendalikannya kepatuhan warga agar ikut menjaga ketertiban dalam setiap aspek kehidupan sekaligus mendayagunakan hukum. Untuk itu perlu ada ketegasan dan kepastian dalam hal terbentuknya sebuah peraturan atau kebijakan yang diperlukan masyarakat guna mencapai kepastian hukumnya.

Dalam hal ini, kepastian hukum sangat diperlukan untuk menjamin ketentraman dan ketertiban dalam masyarakat karena hukum (peraturan/undang-undang) mempunyai sifat memaksa, dan berlaku bagi siapa saja (seluruh masyarakat). Namun demikian dalam prakteknya apabila kepastian hukum dikaitkan dengan keadilan, maka akan kerap kali tidak sejalan satu sama lain. Adapun hal ini dikarenakan suatu sisi tidak jarang kepastian hukum mengabaikan prinsip-prinsip keadilan dan sebaliknya tidak jarang pula keadilan mengabaikan prinsip-prinsip kepastian hukum.

Menurut Sudikno Mertokusumo, kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya dan bahwa putusan dapat dilaksanakan. Walaupun kepastian hukum erat kaitannya dengan keadilan, namun hukum tidak identik dengan keadilan. Hukum bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan, sedangkan keadilan bersifat subjektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan.

Sedangkan menurut Gustav Radbruch, hukum harus mengandung 3 (tiga) nilai identitas, yaitu:

1. Asas kepastian hukum (*rechtmatigheid*), yang didasarkan pada aspek yuridis.
2. Asas keadilan hukum (*gerechtigheit*) dari sudut filosofis, dimana keadilan adalah kesamaan hak untuk semua orang di depan pengadilan
3. Asas kemanfaatan hukum (*zwechmatigheid / doelmatigheid*) atau *utility*

Selain itu, menurut Gustav Radbruch, terdapat 4 (empat) hal mendasar yang berhubungan dengan makna kepastian hukum, yaitu :

Pertama, bahwa hukum itu positif, artinya bahwa hukum positif itu adalah perundang-undangan. Kedua, bahwa hukum itu didasarkan pada fakta, artinya didasarkan pada kenyataan. Ketiga, bahwa fakta harus dirumuskan dengan cara yang jelas sehingga menghindari kekeliruan dalam pemaknaan, di samping mudah dilaksanakan. Keempat, hukum positif tidak boleh mudah diubah.

Menurut Gustav Radbruch, kepastian hukum merupakan produk dari hukum atau lebih khusus dari perundang-undangan. Berdasarkan pendapatnya tersebut, maka hukum positif yang mengatur kepentingan-kepentingan manusia dalam masyarakat harus selalu ditaati meskipun hukum positif itu dirasakan kurang adil.

Namun pada hakekatnya, kepastian hukum merupakan tujuan utama dari hukum. Keteraturan masyarakat berkaitan erat pula dengan kepastian dalam hukum, karena keteraturan merupakan inti dari kepastian itu sendiri. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu

memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati. Prinsip kepastian hukum lebih menonjol di dalam tradisi kawasan Eropa Kontinental dengan konsep negara hukum (*rechtsstaat*) sedangkan rasa keadilan lebih menonjol di dalam tradisi hukum kawasan Anglo Saxon dengan konsep negara hukum *the rule of law*.

Dilihat dari sejarah keberadaannya, ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran yuridis-dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivisme di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, yang tidak dipengaruhi oleh unsur-unsur non hukum, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian. Namun pandangan Gustav Radbruch secara umum diartikan bahwa kepastian hukum tidak selalu harus diberi prioritas pemenuhannya pada tiap sistem hukum positif, seolah-olah kepastian hukum itu harus ada lebih dulu, baru kemudian keadilan dan kemanfaatan.

Secara historis, pada awalnya menurut Gustav Radbruch tujuan kepastian menempati peringkat yang paling atas di antara tujuan yang lain. Namun, setelah melihat kenyataan bahwa dengan teorinya tersebut Jerman di bawah kekuasaan Nazi melegalisasi praktek-praktek yang tidak berperikemanusiaan selama masa Perang Dunia II dengan jalan membuat hukum yang mengesahkan praktek-praktek kejahatan perang pada masa itu, Radbruch pun akhirnya meralat teorinya tersebut di atas dengan menempatkan tujuan keadilan di atas tujuan hukum yang lain. Dalam

konteks pemahaman terhadap tujuan hukum, keadilan adalah tujuan hukum yang pertama dan utama, karena hal ini sesuai dengan hakikat atau ontologi hukum itu sendiri. Bahwa hukum dibuat untuk menciptakan ketertiban melalui peraturan yang adil, yakni pengaturan kepentingan-kepentingan yang saling bertentangan dengan seimbang sehingga setiap orang memperoleh sebanyak mungkin apa yang menjadi bagiannya. Bahkan dapat dikatakan dalam seluruh sejarah filsafat hukum selalu memberikan tempat yang istimewa kepada keadilan sebagai suatu tujuan hukum

Namun di sisi lain, secara keseluruhan jika berbicara penegakan hukum, tiga unsur yang harus selalu diperhatikan yaitu unsur keadilan, unsur kepastian hukum dan unsur kemanfaatan. Jika dalam menegakkan hukum hanya diperhatikan kepastian hukumnya saja, maka unsur lain harus dikorbankan. Demikian pula kalau yang diperhatikan unsur keadilan maka unsur kepastian hukum dan kemanfaatan juga harus dikorbankan dan begitu selanjutnya. Itulah yang disebut antinomy yaitu sesuatu yang bertentangan namun tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya. Dalam menegakkan hukum harus ada kompromi antara ketiga unsur tersebut. Meski dalam prakteknya tidak selalu mudah mengusahakan kompromi secara seimbang antara ketiga unsur tersebut. Oleh karena itu, dalam upaya mencari format pengaturan terkait dengan transportasi *online*, juga berkaitan dengan upaya memberi manfaat bagi masyarakat. Hal ini pulalah yang menjadi dasar teoritis, sebagaimana pemikiran Gustav Radbruch terkait dengan tujuan hukum yang memberikan kepastian, keadilan dan kemanfaatan.

Tiga (3) nilai-nilai dasar yang dikemukakan di atas dikemukakan oleh Gustav Radbruch pada prinsipnya berorientasi untuk menciptakan harmonisasi pelaksanaan hukum termasuk salah satunya yang terkait dengan upaya mencari formulasi yang tepat bagi pengaturan transportasi (taksi) online di Indonesia. Hal ini sejalan dengan

tujuan hukum yang ingin dicapai, yaitu untuk mengayomi manusia baik secara aktif maupun secara pasif. Secara aktif dimaksudkan sebagai upaya untuk menciptakan suatu kondisi kemasyarakatan yang manusia dalam proses yang berlangsung secara wajar. Sedangkan yang dimaksud secara pasif adalah mengupayakan pencegahan atas upaya yang sewenang-wenang dan penyalahgunaan hak secara tidak adil. Usaha mewujudkan pengayoman ini termasuk di dalamnya diantaranya adalah mewujudkan ketertiban dan keteraturan, mewujudkan kedamaian sejati, mewujudkan keadilan bagi seluruh masyarakat, mewujudkan kesejahteraan seluruh masyarakat.

Namun, dalam prakteknya ada kalanya pihak-pihak tertentu di masyarakat tidak merasa puas dan bahkan menganggap bahwa hukum di Indonesia tidak membawa keadilan. Bahkan ada pula yang beranggapan secara ironis bahwa hukum tersebut hanyalah berpihak pada golongan tertentu yang tentunya unggul dalam berbagai aspek, seperti aspek ekonomi, politik, dan lain sebagainya. Dihadapkan pada kondisi seperti ini menunjukkan bahwa praktek hukum belum memberikan kepuasan terhadap masyarakatnya atau yang menjadi objek hukum itu sendiri yang memang menjadi berlawanan dengan tujuan hukum yang ideal.

Di sisi lain, hakikat kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologis. Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi-tafsir) dan logis dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Konflik norma yang ditimbulkan dari ketidakpastian aturan dapat berbentuk kontestasi norma, reduksi norma atau distorsi norma. Demikian pula halnya dengan upaya mencari kepastian

hukum terhadap pengaturan transportasi (taksi) *online*, yang cenderung mengakibatkan terjadinya reduksi norma maupun konflik dalam upaya mencari formulasi dan penegakan hukumnya.

Pemikiran mainstream beranggapan bahwa kepastian hukum merupakan keadaan dimana perilaku manusia, baik individu, kelompok, maupun organisasi, terikat dan berada dalam koridor yang sudah digariskan oleh aturan hukum. Secara etis, pandangan seperti ini lahir dari kekhawatiran yang dahulu kala pernah dilontarkan oleh Thomas Hobbes bahwa manusia adalah serigala bagi manusia lainnya (*homo hominilupus*). Manusia adalah makhluk yang beringas yang merupakan suatu ancaman. Kemudian muncul pengaruh pemikiran Francis Bacon di Eropa terhadap hukum pada abad XIX nampak dalam pendekatan *law and order* (hukum dan ketertiban). Salah satu pandangan dalam hukum ini mengibaratkan bahwa antara hukum yang normatif (peraturan) dapat dimuati ketertiban yang bermakna sosiologis. Sejak saat itu, manusia menjadi komponen dari hukum berbentuk mesin yang rasional dan terukur secara kuantitatif dari hukuman-hukuman yang terjadi karena pelanggarannya. Jadi kepastian hukum adalah kepastian aturan hukum, bukan kepastian tindakan terhadap atau tindakan yang sesuai dengan aturan hukum. Karena frasa kepastian hukum tidak mampu menggambarkan kepastian perilaku terhadap hukum secara benar-benar.

Terkait dengan hubungan dari ketiga nilai dasar hukum yang telah disebutkan diatas, sekalipun sudah dijelaskan, namun diantara mereka dapat terjadi ketegangan satu sama lain. Ketegangan itu bisa dimengerti oleh karena ketiga-tiganya berisi tuntutan yang berlain-lainan yang satu sama lain mengandung potensi untuk bertentangan. Apabila diambil sebagai contoh kepastian hukum maka sebagai nilai ia segera menggeser nilai-nilai keadilan dan kegunaan kesamping. Menurut Radbruch,

jika terjadi ketegangan antara nilai-nilai dasar tersebut, kita harus menggunakan dasar atau asas prioritas dimana prioritas pertama selalu jatuh pada nilai keadilan, baru nilai kegunaan atau kemanfaatan dan terakhir kepastian hukum. Ini menunjukkan bahwa Radbruch menempatkan nilai keadilan lebih utama daripada nilai kemanfaatan dan nilai kepastian hukum dan menempatkan nilai kepastian hukum dibawah nilai kemanfaatan hukum.

Menurut Gustav Radbruch, terdapat dua macam pengertian kepastian hukum, yaitu kepastian hukum oleh hukum dan kepastian hukum dalam atau dari hukum. Hukum yang berhasil menjamin banyak kepastian hukum dalam masyarakat adalah hukum yang berguna. Kepastian hukum oleh karena hukum memberi tugas hukum yang lain, yaitu keadilan hukum serta hukum harus tetap berguna. Sedangkan kepastian hukum dalam hukum tercapai apabila hukum tersebut sebanyak-banyaknya dalam undang-undang. Dalam undang-undang tersebut terdapat ketentuan-ketentuan yang bertentangan (undang-undang berdasarkan suatu sistem yang logis dan praktis). Undang-undang dibuat berdasarkan *rechtswerkelijkheid* (keadaan hukum yang sungguh-sungguh) dan dalam undang-undang tersebut tidak terdapat istilah-istilah yang dapat ditafsirkan secara berlainan.

Dengan kata lain, kepastian hukum yang sering dijadikan alasan para penegak hukum sebenarnya dapat dilihat dari dua sudut pandang, yakni dengan kepastian dalam hukum itu sendiri dan kepastian karena hukum. Kepastian dalam hukum dimaksudkan bahwa setiap norma hukum itu harus dapat dirumuskan dengan kalimat-kalimat di dalamnya tidak mengandung penafsiran yang berbeda-beda. Akibatnya akan membawa perilaku patuh atau tidak patuh terhadap hukum. Dalam praktek banyak timbul peristiwa-peristiwa hukum, di mana ketika dihadapkan dengan substansi norma hukum yang mengaturnya, kadangkala tidak jelas atau

kurang sempurna sehingga timbul penafsiran yang berbeda-beda yang akibatnya akan membawa kepada ketidakpastian hukum.

Sedangkan kepastian karena hukum dimaksudkan, bahwa karena hukum itu sendirilah adanya kepastian, misalnya hukum menentukan adanya lembaga kadaluarsa, dengan lewat waktu seseorang akan mendapatkan hak atau kehilangan hak. Berarti hukum dapat menjamin adanya kepastian bagi seseorang dengan lembaga daluarsa akan mendapatkan sesuatu hak tertentu atau akan kehilangan sesuatu hak tertentu. Hukum tidak identik dengan undang-undang, jika hukum diidentikkan dengan perundang-undangan, maka salah satu akibatnya dapat dirasakan, adalah kalau ada bidang kehidupan yang belum diatur dalam perundang-undangan, maka dikatakan hukum tertinggal oleh perkembangan masyarakat". (Semedi, Bambang, 2013:5).

Namun demikian, asas kepastian hukum merupakan suatu jaminan dimana suatu hukum harus dijalankan dengan cara yang baik dan tepat. Tujuan utama dari hukum ialah kepastian. Jika hukum tidak ada kepastian maka hukum akan kehilangan jati dirinya serta maknanya, dan jika hukum tidak memiliki jati diri maka hukum tidak lagi digunakan sebagai pedoman berlaku setiap orang. Adanya kepastian hukum dalam suatu negara menyebabkan adanya upaya pengaturan hukum dalam suatu perundang-undangan yang ditetapkan oleh pemerintah.

Peraturan-peraturan yang tidak berdasarkan pada keputusan sesaat adalah sistem hukum yang berlaku. Sebuah konsep untuk memastikan bahwa hukum dijalankan dengan baik sehingga tidak menimbulkan kerugian bagi siapapun, hukum harus menjadi pedoman, mengayomi dan melindungi masyarakat dari berbagai tindak kejahatan atau pelecehan pada individu ataupun kelompok merupakan pengertian dari asas kepastian hukum didalam penyelenggaraan Negara. Disini,

hukum yang tidak boleh bertentangan serta harus dibuat dengan rumusan yang bisa dimengerti oleh masyarakat umum. di dalam asas ini. Dengan hal ini, pengertian asas kepastian hukum dan keadilan yaitu hukum berlaku tidak surut sehingga tidak merusak integritas sistem yang ada dan terkait dengan adanya peraturan dan pelaksanaannya. 58 Kepastian hukum diharapkan mengarahkan masyarakat untuk bersikap positif pada hukum Negara yang telah ditentukan.

Di Indonesia, prinsip kepastian hukum tidak berlaku sebagai prinsip tunggal dalam sistem hukum Indonesia. Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Kekuasaan Kehakiman yang kemudian diganti oleh Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman, selain menerapkan bunyi undang-undang, hakim juga harus menggali nilai-nilai keadilan yang hidup di dalam masyarakat. Hal ini berarti, selain kepastian hukum, dunia peradilan pun menekankan pada rasa keadilan. Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 hasil amandemen juga menyatakan Indonesia adalah 'negara hukum' tanpa lagi mencantumkan embel-embel *rechstaat*. Perubahan ini untuk memberikan ruang, baik pada asas kepastian hukum sekaligus pada asas keadilan. Hal ini dipertegas di dalam Pasal 28 huruf h UUD 1945 yang menekankan pentingnya kemanfaatan dan keadilan.

Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan, maka Pasal 1266 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata merupakan hukum positif yang harus ditaati. Kepastian hukum merupakan jaminan mengenai hukum yang berisi keadilan. Norma-norma yang memajukan keadilan harus sungguh-sungguh berfungsi sebagai peraturan yang harus ditaati. Oleh karenanya, pandangan Gustav Radbruch yang terkait dengan tujuan hukum, menjadi lebih menonjol jika diletakkan pada latar belakang kehadiran hukum modern, yang lebih menitikberatkan pada konsep hukum yang berkembang di masyarakat.

Demikian pula halnya dalam penelitian ini, sebagai landasan teoritis mengacu pada adanya tujuan utama yang ingin dicapai dalam hal pengaturan transportasi (taksi) *online*, yakni memperoleh kepastian hukum dalam hal penetapan peraturan hukum yang mendasarinya agar tidak menimbulkan 'kebingungan' bagi pelaku usaha, meski dalam perjalanannya banyak pula terjadi perubahan tuntutan atau kebutuhan di masyarakat maupun perubahan aplikasi dari sistem elektronik yang dijadikan sebagai media bagi terselenggaranya penggunaan taksi *online*. Dalam hal ini kepastian hukum bagi pelaku usaha taksi online perlu ditetapkan sebagai sebuah badan usaha yang kelak diakui keberadaannya oleh pemerintah dan jelas keberadaannya dalam ketentuan perundang-undangan yang berlaku, seperti dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan no. 22 tahun 2009.

2. Badan Hukum

Adanya badan hukum (*rechtspersoon*) di samping manusia tunggal (*natuurlijkpersoon*) adalah suatu realita yang timbul di masyarakat, sebab selain manusia mempunyai kepentingan perseorangan ia juga mempunyai kepentingan bersama dan tujuan bersama yang harus diperjuangkan bersama pula. Karena itu mereka berkumpul dengan mempersatukan diri dengan membentuk suatu organisasi dan memilih pengurusnya untuk mewakilinya. Sebagai bagian dari pelaku usaha, keberadaan penyedia jasa taksi *online* dan pengemudi, dapat dikategorikan sebagai bagian dari sebuah badan hukum, yang perlu mendapatkan kepastian kedudukan hukumnya. Untuk itu, dalam penelitian ini perlu menganalisa lebih jauh tentang status hukumnya.

Sebagaimana halnya subjek hukum manusia, badan hukum dapat mempunyai hak-hak dan kewajiban-kewajiban, serta dapat pula mengadakan hubungan hukum (*rechtsbetrekking / rechtsverhouding*) baik antara badan hukum yang satu maupun

dengan yang lain maupun antara badan hukum dengan orang manusia (*natuurlijkepersoon*). Oleh karena itu, badan hukum dapat mengadakan perjanjian-perjanjian jual-beli, tukar menukar, sewa-menyewa dan segala macam perbuatan lapangan harta kekayaan. Dengan demikian badan hukum ini adalah pendukung hak dan kewajiban yang tidak berjiwa sebagai lawan pendukung hak dan kewajiban yang berjiwa yakni manusia. Dan sebagai subjek hukum yang tidak berjiwa, maka badan hukum tidak dapat dan tidak mungkin berkecimpung di lapangan keluarga.

Definisi tentang badan hukum tersebut banyak pula dikemukakan oleh para ahli, seperti *Maijers* yang mengemukakan bahwa 'badan hukum adalah meliputi sesuatu yang menjadi pendukung hak dan kewajiban. Demikian pula *Logemann* menyebutkan bahwa 'badan hukum adalah suatu personifikasi, yaitu suatu perwujudan hak-kewajiban. Hukum organisasi menentukan struktur internal dari personifikasi itu. Kehadiran badan hukum sebagai subyek hukum dalam pergaulan hukum merupakan tuntutan kebutuhan masyarakat. Masyarakat memerlukan teori tentang dasar yuridis, dasar hukum, bagi badan hukum. Mengenai hal ini, *Meijers* memberikan perhatian bagi kalangan hukum terhadap teori-teori tentang dasar yuridis badan hukum itu dalam prakteknya.

Secara sederhana, pengertian badan hukum juga dimaknai sebagai suatu organisasi, badan, kumpulan, institusi atau harta benda yang dibentuk atau dikukuhkan oleh hukum dan dimaksudkan sebagai pemangku hak, kewenangan, kewajiban, kekayaan, tugas, status, privilege sendiri yang pada prinsipnya terpisah dari yang dimiliki oleh individu, memiliki pengurus yang mewakili dan menjalankan kepentingan badan hukum selain kepentingan dari anggotanya. Sehubungan dengan hal itu, badan hukum dapat menuntut/menggugat atau dituntut/digugat di pengadilan, selain dapat pula menjadi korban dari tindak pidana, yang bahkan dalam

dalam pengertian modern, badan hukum dapat pula melakukan tindak pidana dan dihukum pidana (Fuady, 2013).

Di sisi lain, meskipun badan hukum dapat pula dimintakan pertanggungjawaban yang terpisah dari tanggung jawab pribadi-pribadi dari pendiri, pemilik atau anggotanya, namun tidak semua kewenangan yang diberikan kepada manusia pribadi harus diberikan ke badan hukum. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti (Fuady, 2013) :

1. Adanya kegiatan manusia pribadi yang tidak mungkin dilakukan oleh badan hukum.
2. Adanya hak-hak tertentu yang melekat pada manusia pribadi dan karenanya tidak melekat pada badan hukum, seperti hak azasi. Namun prinsip hukum umum, seperti *equality before the law*, *presumption of innocence* berlaku bagi badan hukum.
3. Adanya status tertentu yang hanya diperuntukkan kepada pribadi tetapi tidak cocok untuk badan hukum, seperti hak memilih dan dipilih dalam Pemilu.
4. Adanya posisi tertentu yang hanya bisa diberikan kepada individu dan tidak bisa diberikan untuk badan hukum.
5. Dalam hal perbuatan pidana, terdapat model hukuman yang hanya pantas diberikan pada individu tetapi tidak pantas untuk badan hukum, seperti hukuman penjara.
6. Adanya tindakan perdata atau pidana yang dapat dilakukan oleh atau terhadap badan hukum dengan konsekuensi sosiologis yang berbeda-beda jika seandainya dilakukan oleh atau terhadap manusia pribadi, sehingga akibat hukum juga menjadi berbeda. Misalnya yang terkait dengan ganti rugi terhadap pencemaran nama baik.

Mengenai hakikat badan hukum, para ahli hukum telah mengemukakan teori-teori baik dengan jalan penafsiran secara dogmatis ataupun dengan penafsiran secara teologis. Penafsiran secara dogmatis, yaitu melakukan tafsiran terhadap suatu peraturan dengan jalan mencari apa yang menjadi asas umum yang tersimpul dalam peraturan tersebut, kemudian secara menyelaraskan menemukan pemecahannya. Penafsiran secara dogmatis, akhir-akhir ini kemudian terhimpun teori-teori badan hukum seperti teori fiksi, teori organ, teori kekayaan bersama, teori kekayaan bertujuan, teori kenyataan yuridis, dan sebagainya. Sedangkan penafsiran secara teleologis, yaitu melakukan penelitian mengenai apa yang dijadikan tujuan suatu peraturan, kemudian menerapkannya. Dengan tafsiran ini perlu diperhatikan sampai dimana peraturan tersebut dapat dipergunakan atau berlaku bagi badan hukum.

Teori-teori badan hukum yang ada, sebenarnya dapat dihimpun dalam dua golongan yaitu (Fuady, 2013):

1. Teori fiksi. Teori ini dipelopori sarjana Jerman, *Friedrich Carl von Savigny* (1779-1861), tokoh utama aliran/ mazhab sejarah sejarah pada permulaan abad ke-19. Teori ini dianut di beberapa negara, antara lain di negeri Belanda dianut oleh *Opzomer, Diephuis, Land* dan *Houwing* serta *Langemeyer*. Menurut von savigny bahwa hanya manusia saja yang mempunyai kehendak. Selanjutnya dikemukakan bahawa badan hukum adalah suatu abstraksi, bukan merupakan suatu hal yang konkrit. Jadi hanya suatu abstraksi, maka tidak mungkin menjadi suatu subjek dari hubungan hukum, sebab hukum memberi hak-hak kepada yang bersangkutan suatu kekuasaan dan menimbulkan kehendak berkuasa (*wilsmacht*). Badan hukum semata-mata hanyalah buatan pemerintah atau negara. Terkecuali negara, badan hukum itu suatu fiksi yakni suatu yang sebenarnya tidak ada tetapi orang menghidupkannya dalam

bayangannya untuk menerangkan suatu hal. Dengan kata lain sebenarnya menurut alam hanya manusia selalu subyek hukum, tetapi orang menciptakan dalam bayangannya, badan hukum selaku subyek hukum diperhitungkan sama dengan manusia. Jadi, seorang bersikap seolah-olah ada subyek hukum yang lain, tetapi wujud tidak riil itu tidak dapat melakukan perbuatan-perbuatan, sehingga yang melakuakan ialah manusia sebagai wakil-wakilnya.

2. Teori Organ, merupakan teori yang berusaha kearah peniadaan persoalan badan hukum, antara lain dengan jalan mengembalikan persoalan tersebut kepada orang-orangnya, yang merupakan orang-orang sebenarnya berhak. Sebagai reaksi terhadap teori fiksi timbullah teori organ. Teori ini dikemukakan oleh sarjana Jerman, Otto von Gierke (1841-1921), pengikut aliran sejarah dan di negeri Belanda dianut oleh L.G Polano. Ajarannya disebut *leer der volledige realiteit* ajaran realitas sempurna). Menurut von Gierke badan hukum itu seperti manusia, yang menjadi penjelmaan yang benar-benar dalam pergaulan hukum, yaitu '*eine leiblichgeistige labensein heit*', badan hukum itu menjadi suatu '*verbandpersoblich keit*', yaitu suatu badan yang membentuk kehendaknya dengan perantaraan alat-alat atau organ-organ badan tersebut misalnya anggota-anggotanya atau pengurusnya seperti manusia yang mengucapkan kehendaknya dengan perantaraan mulutnya atau dengan perantaraan tangannya jika kehendak itu ditulis atas kertas. Apa yang mereka (organen) putuskan, adalah kehendak dari badan hukum. Dengan demikian menurut teori organ badan hukum bukanlah suatu hal yang abstrak, tetapi benar-benar ada. Badan hukum bukanlah suatu kekayaan (hak) yang tidak bersubjek, tetapi badan hukum itu suatu organisme yang riil, yang hidup dan bekerja seperti manusia biasa. Tujuan badan hukum menjadi kolektivitas, terlepas dari individu, ia atau '*Verband personlichkeit* yang memiliki *Gesamwille*'.

Berfungsinya badan hukum dipersamakan dengan fungsinya manusia. Jadi badan hukum tidak berbeda dengan manusia. Karena itu dapat disimpulkan bahwa tiap-tiap perkumpulan/perhimpunan orang adalah badan hukum. Ini bukan soal yang riil, justru riil seperti orang dalam kualitasnya sebagai subyek hukum, sebab kualitas subyek hukum pada manusia juga tidak dapat ditangkap dengan panca indera, dan bertindakya tidak dengan kesatuan wujud orang, tetapi organ dari orang itu yang bertindak, begitu pula dengan badan hukum sebagai wujud kesatuan tidak bertindak sendiri melainkan organnya (bestuur, komisar, dan sebagainya). Tidak sebagai wakil, tetapi bertindak dengan sendiri dengan organnya. Dalam hal ini yang berjual beli dan sebagainya adalah badan hukum, bukan si wakil.

Selain dua golongan teori tersebut, terdapat pula beberapa teori badan hukum lainnya, seperti :

1. Teori Harta Kekayaan Bertujuan (*doel vermogens theorie*). Menurut teori ini hanya manusia saja yang dapat menjadi subjek hukum. Namun, kata teori ini ada kekayaan (*vermogen*) yang bukan merupakan kekayaan seseorang, tetapi kekayaan itu terikat tujuan tertentu. Kekayaan yang tidak ada yang mempunyainya dan yang terikat kepada tujuan tertentu inilah yang diberi nama badan hukum. Teori ini diajarkan oleh A. Brinz, dan diikuti oleh Van der Hayden.
2. Teori *Propriete Collective* (Kepemilikan bersama). Teori ini diajarkan oleh Planiol dan Molengraff. menurut teori ini hak dan kewajiban badan hukum pada hakikatnya adalah hak dan kewajiban para anggota bersama -sama. kekayaan badan hukum adalah kepunyaan bersama semua anggotanya. Orang - orang yang berhimpun tersebut merupakan satu kesatuan dan membentuk

suatu pribadi yang dinamakan badan hukum. Oleh karena itu, badan hukum adalah suatu konstruksi yuridis saja. Starr Busmann dan Kranenburg adalah pengikut ajaran ini.

3. Teori Kenyataan Yuridis (*juridische realiteitsleere*). Menurut teori ini dikatakan bahwa, badan hukum itu merupakan suatu realiteit, konkret, rill, walaupun tidak bisa diraba, bukan hayal, tetapi kenyataan yuridis. teori ini dikemukakan oleh Meijers ini menekankan bahwa hendaknya dalam mempersamakan badan hukum dengan manusia terbatas sampai pada bidang hukum saja.

Dihadapkan pada fenomena yang ada, sebagai bagian dari pelaku usaha, keberadaan penyedia jasa taksi *online* dan pengemudi, dapat dikategorikan sebagai bagian dari sebuah badan hukum, yang perlu mendapatkan kepastian kedudukan hukumnya. Untuk itu, dalam penelitian ini perlu menganalisa lebih jauh tentang status hukum agar diperoleh kepastian hukumnya sehingga tujuan hukum yang memberikan kepastian, keadilan dan kemanfaatan juga dapat tercapai.

3. Teori Hukum Pembangunan

Jika berbicara mengenai pembangunan hukum, maka teori hukum pembangunan yang dikemukakan oleh Prof. Mochtar Kusumaatmadja merupakan teori hukum pembangunan yang populer di Indonesia. Keberadaan teori hukum pembangunan melihat dimensi dan kultur masyarakat Indonesia yang pluralistik. Dalam hal ini Prof. Mochtar Kusumaatmadja juga memakai kerangka acuan pada pandangan hidup masyarakat serta bangsa Indonesia yang meliputi struktur, kultur, dan substansi, yang sebagaimana dikatakan oleh Lawrence F. Friedman. Pada dasarnya memberikan dasar fungsi, hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat, dan hukum sebagai suatu sistem yang sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang.

Keberadaan dimensi dan ruang lingkup teori hukum pembangunan Prof. Mochtar Kusumaatmadja pada hakekatnya merupakan modifikasi dan adaptasi dari teori Roscoe Pound tentang "*Law as a Tool of Social Engineering*" serta dipengaruhi pula oleh cara berpikir Harold D. Laswell dan Myres S. Mc Dougal (*Policy Approach*). Dalam penerapannya, teori dan cara berfikir tersebut disesuaikan dengan kondisi yang ada di Indonesia.

Pemikiran Roscoe Pound yang merupakan tokoh dari aliran *Sociological Jurisprudence* hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan hukum yang hidup di dalam masyarakat. Bahkan Pound mengemukakan konsep bahwa hukum sebagai alat untuk merekayasa masyarakat (*law as tool of social engineering*). Dalam konsep *social engineering by law ini*, hukum dapat diciptakan untuk mendorong dan menciptakan perubahan.

Beberapa tujuan praktis yang ingin dicapai dalam pemikiran Pound dengan aliran *Sociological Jurisprudence* nya (Suteki, 2016) :

1. Membahas dampak sosial dari peran lembaga dan pemberlakuan doktrin-doktrin hukum.
2. Mengajukan studi sosiologis berkenaan dengan studi hukum untuk menyiapkan perundang-undangan.
3. Mengembangkan efektivitas studi tentang cara membuat peraturan yang menekankan pada tujuan sosial, bukan pada sanksi.
4. Melakukan studi sejarah hukum sosiologis tentang dampak sosial yang ditimbulkan oleh doktrin hukum.
5. Membela pelaksanaan hukum yang adil, agar ajaran hukum sebagai petunjuk pada hasil yang adil bagi masyarakat.
6. Mengusahakan efektifnya pencapaian tujuan hukum.

Pemikiran Pound dalam perkembangannya kemudian menjadi dasar bagi aliran dan gerakan keluar dari ranah hukum positif, dan oleh Alant Hunt disebut sebagai "*the sociological movement in law*". Bahkan oleh Satjipto Rahardjo akan terus berlanjut studi sosiologis terhadap hukum yang menumbangkan *analytical positivism*. Hal ini kemudian juga dikategorikan sebagai pendekatan ketiga terhadap hukum, yaitu pendekatan (setelah pendekatan filosofis dan normatif / legistis / doktrinal).

Sedangkan menurut Laswell dan Mc. Dougal, dalam pandangannya melihat terdapat betapa pentingnya kerja sama antara pengemban hukum teoritis dan peneliti pada umumnya serta pengemban hukum praktis dalam proses melahirkan suatu kebijakan publik, yang di satu sisi efektif secara politis, namun di sisi lainnya juga bersifat mencerahkan. Selain itu dalam teori hukum pembangunan Prof. Mochtar Kusumaatmadja ditambahkan adanya tujuan Pragmatis (demi pembangunan) sebagaimana masukan dari Roscoe Pound dan Eugen Ehrlich. Dari hal-hal tersebut, terdapat korelasi antara pernyataan Laswell dan Mc Dougal bahwa kerja sama antara peneliti hukum dan pengemban hukum praktis itu idealnya mampu melahirkan teori hukum, teori yang mempunyai dimensi pragmatis atau kegunaan praktis. Dalam hal ini Prof. Mochtar Kusumaatmadja mengubah pengertian hukum sebagai alat menjadi hukum sebagai sarana, untuk membangun masyarakat. Pokok-pokok pikiran yang melandasi konsep tersebut adalah bahwa ketertiban dan keteraturan dalam usaha pembangunan dan pembaharuan memang diinginkan, bahkan mutlak perlu, dan bahwa hukum dalam arti norma diharapkan dapat mengarahkan kegiatan manusia kearah yang dikehendaki oleh pembangunan dan pembaharuan itu. Oleh karena itu, maka diperlukan sarana berupa peraturan hukum yang berbentuk tidak tertulis itu harus sesuai dengan hukum yang hidup dalam masyarakat. Lebih jauh, dikemukakan pula bahwa pengertian hukum sebagai sarana lebih luas dari hukum sebagai alat karena apabila konsep hukum sebagai "alat" maka akan mengakibatkan hasil yang

tidak jauh berbeda dengan penerapan "*legisme*" sehingga penggunaannya terbatas karena hanya merupakan alat.

Selain itu, hukum menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja merupakan suatu alat untuk memelihara ketertiban dalam masyarakat. Mengingat fungsinya sifat hukum, pada dasarnya adalah konservatif artinya, hukum bersifat memelihara dan mempertahankan yang telah tercapai. Fungsi demikian diperlukan dalam setiap masyarakat, termasuk masyarakat yang sedang membangun, karena di sini pun ada hasil-hasil yang harus dipelihara, dilindungi dan diamankan. Akan tetapi, masyarakat yang sedang membangun, yang dalam definisi kita berarti masyarakat yang sedang berubah cepat, hukum tidak cukup memiliki memiliki fungsi demikian saja. Ia juga harus dapat membantu proses perubahan masyarakat itu. Pandangan yang konvensional tentang hukum yang menitikberatkan fungsi pemeliharaan ketertiban dalam arti statis, dan menekankan sifat konservatif dari hukum, menganggap bahwa hukum tidak dapat memainkan suatu peranan yang berarti dalam proses pembaharuan. Ada asumsi bahwa hukum tidak dapat berperan bahkan menghambat perubahan masyarakat. Kenyataan di dalam masyarakat Indonesia telah terjadi perubahan alam pemikiran masyarakat ke arah hukum modern.

Oleh karena itu, Mochtar Kusumaatmadja mengemukakan tujuan pokok hukum bila direduksi pada satu hal saja adalah ketertiban yang dijadikan syarat pokok bagi adanya masyarakat yang teratur. Tujuan lain hukum adalah tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya, menurut masyarakat dan zamannya. Selanjutnya untuk mencapai ketertiban diusahakan adanya kepastian hukum dalam pergaulan manusia di masyarakat, karena tidak mungkin manusia dapat mengembangkan bakat dan kemampuan yang diberikan Tuhan kepadanya secara optimal tanpa adanya kepastian hukum dan ketertiban. Fungsi hukum dalam

masyarakat Indonesia yang sedang membangun tidak cukup untuk menjamin kepastian dan ketertiban. Menurut Prof. Mochtar Kusumaatmadja, hukum diharapkan agar berfungsi lebih daripada itu yakni sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” dengan pokok-dasar pemikiran bahwa hukum merupakan “sarana pembaharuan masyarakat” didasarkan pada anggapan bahwa adanya keteraturan atau ketertiban dalam usaha pembangunan dan pembaharuan itu merupakan suatu yang diinginkan atau dipandang (mutlak) perlu. Anggapan lain yang terkandung dalam konsepsi hukum sebagai sarana pembaharuan adalah bahwa hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang bisa berfungsi sebagai alat (pengatur) atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia ke arah yang dikehendaki oleh pembangunan dan pembaharuan.

Berdasarkan tolok ukur konteks di atas menunjukkan ada 2 (dua) dimensi sebagai inti teori hukum pembangunan yang diciptakan oleh Mochtar Kusumaatmadja, yaitu :

1. Ketertiban atau keteraturan dalam rangka pembaharuan atau pembangunan merupakan sesuatu yang diinginkan, bahkan dipandang mutlak adanya.
2. Hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat berfungsi sebagai alat pengatur atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia yang dikehendaki ke arah pembaharuan.

Namun di sisi lain, bahwa “hukum yang memadai harus tidak hanya memandang hukum itu sebagai suatu perangkat kaidah dan asas-asas yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat, tetapi harus pula mencakup lembaga dan proses yang diperlukan untuk mewujudkan hukum itu dalam kenyataan”. Pengertian hukum di atas menunjukkan bahwa untuk memahami hukum tidak hanya terdiri dari asas dan kaidah, tetapi juga meliputi lembaga dan proses. Keempat komponen hukum itu

(asas, kaidah, lembaga, proses) bekerja sama secara integral untuk mewujudkan kaidah dalam kenyataannya dalam arti pembinaan hukum yang pertama dilakukan melalui hukum tertulis berupa peraturan perundang-undangan. Sedangkan keempat komponen hukum yang diperlukan untuk mewujudkan hukum dalam kenyataan, berarti pembinaan hukum setelah melalui pembaharuan hukum tertulis dilanjutkan pada hukum yang tidak tertulis, utamanya melalui mekanisme yurisprudensi.

Oleh karena itu, dengan tolok ukur dimensi teori hukum pembangunan tersebut menunjukkan bahwa :

1. Hukum lahir, tumbuh dan berkembang sesuai dengan kondisi Indonesia maka hakikatnya jikalau diterapkan dalam aplikasinya akan sesuai dengan kondisi dan situasi masyarakat Indonesia yang pluralistik.
2. Secara dimensional maka teori hukum pembangunan memakai kerangka acuan pada pandangan hidup (*way of life*) masyarakat serta bangsa Indonesia berdasarkan asas Pancasila yang bersifat kekeluargaan maka terhadap norma, asas, lembaga dan kaidah yang terdapat dalam Teori Hukum Pembangunan tersebut relatif sudah merupakan dimensi yang meliputi *structure* (struktur), *culture* (kultur) dan *substance* (substansi) sebagaimana dikatakan oleh Lawrence W. Friedman.
3. Teori hukum pembangunan memberikan dasar fungsi hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” (*law as a tool social engineering*) dan hukum sebagai suatu sistem sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang

Secara umum pandangan Prof. Mochtar tentang pengertian hukum sebagai sarana, memiliki makna yang lebih luas dari hukum sebagai alat. Hal ini disebabkan karena di Indonesia peranan perundang-undangan dalam proses pembaharuan hukum lebih

menonjol, misalnya jika dibandingkan dengan Amerika Serikat yang menempatkan yurisprudensi (khususnya putusan *the Supreme Court*) pada tempat lebih penting. Selain itu, makna konsep hukum sebagai “alat” akan mengakibatkan hasil yang tidak jauh berbeda dengan penerapan “legisme” sebagaimana pernah diadakan pada zaman Hindia Belanda, dan di Indonesia ada sikap yang menunjukkan kepekaan masyarakat untuk menolak penerapan konsep seperti itu. Apabila hukum di sini termasuk juga hukum internasional, maka konsep hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat sudah diterapkan jauh sebelum konsep ini diterima secara resmi sebagai landasan kebijakan hukum nasional.

Dihadapkan pada perkembangan hukum dan perkembangan kebutuhan di masyarakat, maka produk hukum dalam kerangka konsep dan teori hukum pembangunan yang dihasilkan tidak berbicara soal undang-undang semata, tetapi harus pula mampu menggambarkan potret sosial. Peranan hukum di dalam masyarakat khususnya dalam menghadapi perubahan masyarakat perlu dikaji pula dalam rangka mendorong terjadinya perubahan sosial. Pengaruh peranan hukum ini dapat bersifat langsung dan tidak langsung atau signifikan atau tidak. Dalam konteks penggunaan transportasi (taksi) *online* misalnya, hukum memiliki pengaruh yang tidak langsung dalam mendorong munculnya perubahan sosial pada pembentukan lembaga kemasyarakatan tertentu yang berpengaruh langsung terhadap masyarakat. Di sisi lain, hukum membentuk atau mengubah institusi pokok atau lembaga kemasyarakatan yang penting, maka terjadi pengaruh langsung, yang kemudian sering disebut hukum digunakan sebagai alat untuk mengubah perilaku masyarakat.

Di Indonesia masih terjadi proses perubahan sosial menuju ke arah modernisasi yang dikemas dalam proses legislasi yang teratur dan berkesinambungan dengan memasukkan dan mempertimbangkan aspek

sosiokultural maupun karakteristik budaya bangsa yang mendukung arah perubahan tersebut. Hal ini sebanding dengan kondisi masyarakat Indonesia sebagai negara berkembang dengan suatu sistem yang pluralistik, dimana sistem dan lembaga-lembaga hukum adat berlaku berdampingan dengan sistem dan lembaga-lembaga hukum barat dan mungkin sistem dan lembaga hukum asing lainnya

Dengan demikian, terjadinya perubahan dan perkembangan sosial di masyarakat setidaknya perlu diikuti dengan perubahan sistem hukum yang mendasar. Perubahan dimaksud merupakan konsekuensi logis dari perubahan kedua sistem yang ada. Walau demikian, tidaklah berarti bahwa perubahan sistem hukum tersebut merupakan perubahan yang serta-merta, tetapi harus ada persiapan yaitu penataan yang bersifat komprehensif dan tidak parsial terhadap sistem hukum yang kini dianut, seperti halnya proses legislasi yang telah dilaksanakan pemerintah sejak era reformasi tahun 1980-an. Fenomena taksi *online* sebagai bukti adanya perubahan sosial yang terkait dengan perkembangan teknologi (khususnya teknologi informasi) yang memerlukan kepastian hukum, namun dengan tidak mengabaikan nilai kultural yang ada dan memperhatikan keberadaan hukum yang hidup di masyarakat (*living law*) tanpa harus mengabaikan tujuan yang ingin dicapai dalam penegakan hukumnya.

C. PENUTUP

Pengaruh perkembangan dan penggunaan aplikasi internet terhadap transportasi menjadi sebuah fenomena dan kebutuhan bagi masyarakat di Indonesia. Adaptasi terhadap teknologi informasi dan komunikasi telah dimanfaatkan oleh pengguna taksi berbasis aplikasi online maupun para pelaku usaha sebagai mitra dari

penyedia jasa aplikasi online. Oleh karena itu keberadaan taksi online (pelaku usaha maupun pengguna jasa) semakin tumbuh dan menggeser keberadaan taksi konvensional, bahkan dalam beberapa kasus yang mengakibatkan terjadinya hal-hal yang bertentangan dengan ketertiban.

Persoalan kepastian hukum menjadi hal yang utama diharapkan bagi pelaku usaha di bidang taksi online, terkait dengan dikeluarkannya kebijakan (Peraturan Menteri Perhubungan) yang menurut para pelaku usaha (khususnya pengemudi ataupun pemilik taksi online) tidak memenuhi rasa keadilan. Namun sebaliknya upaya pemerintah dalam menertibkan keberadaan taksi online melalui sebuah aturan dan regulasi merupakan sebuah bentuk pelaksanaan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang transportasi yang ada kalanya berbenturan dengan suara keadilan masyarakat.

Oleh karena itu, implikasi penggunaan teknologi berbasis aplikasi online dapat diantisipasi dengan menggunakan pendekatan legislasi dan regulasi. Legalitas yang perlu diperhatikan juga terhadap pelaku usaha yang hingga saat ini masih belum bernaung di bawah sebuah badan hukum, sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Dalam hal ini perlu sebuah konstruksi hukum yang juga memberikan perlindungan hukum tidak hanya terhadap pelaku usaha, pengemudi sebagai mitra yang melaksanakan penyediaan jasa transportasi, maupun para konsumen sebagai pengguna jasa transportasi online tersebut.

Namun pengaturan taksi online, dalam perkembangannya disesuaikan pula dengan perubahan sosial yang terjadi di masyarakat. Desain regulasi dapat terus berubah sesuai dengan tingkat kebutuhan dan perubahan masyarakatnya. Untuk itu, hukum dalam bentuk peraturan ataupun regulasi tetap mengantisipasi setiap

perubahan yang terjadi. Hal ini sejalan dengan fungsi hukum sebagai sarana pembaharuan di masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- Ali, A. (2002). *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*. Penerbit Toko Gunung Agung. Jakarta.
- Chaidir dan Ali. (1997). *Badan Hukum*. Bandung. Penerbit Alumni
- Dimiyati, K. (2005). *Teorisasi Hukum, Studi tentang Perkembangan Pemikiran Hukum di Indonesia 1945-1990*. Muhammadiyah University Press. Surakarta.
- Fuady, M. (2013). *Teori-Teori Besar (Grand Theory) dalam Hukum*. Prenada Media Group. Jakarta.
- Gautama, S. (1973). *Pengertian tentang Negara Hukum*. Liberty. Yogyakarta,
- Kusumaatmadja, M. (1986). *Pembinaan Hukum dalam Rangka Pembangunan Nasional*. Penerbit Binacipta. Bandung.
- Kamaludin, R. (2013). *Ekonomi Transportasi. Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Ghalia. Indonesia.
- Mertokusumo, S. (2006). *Penemuan Hukum (sebuah Pengantar)*. Liberty. Edisi Kedua (Cetakan Kedua). Yogyakarta.
- Soekanto, S. (2011). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Suteki. (2016). Perkembangan Ilmu Hukum dan Implikasi Metodologisnya, dalam buku : Refleksi dan Rekonstruksi Ilmu Hukum di Indonesia

Warpani, S. P. (2002), Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerbit ITB, Bandung.

UNDANG-UNDANG :

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480).

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229).

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).

Website :

<https://teknojurnal.com>, 4 September 2017

<http://repository.unpas.ac.id/12013/3/9>

<http://www.hukumonline.com/contoh-penyedia-layanan-transportasi-umum/12334> (29 Maret 2017)

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/>

<http://nasional.kompas.com/read/2017/12/15/08445851/kemenhub-berlakukan-aturan-sanksi-taksi-online-mulai-februari-2018>

<https://ngobrolinhukum.wordpress.com/2013/02>

http://www.academia.edu/10691642/_Keadilan_Kepastian_dan_Kemanfaatan_Hukum_di_Indonesia_

<https://asepsafaat.wordpress.com/2015/09/15/badan-hukum-pengertian-dan-teori-teori-badan-hukum/>

<https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>

https://badilum.info/upload_file/img/article/doc/kajian_deskriptif_analitis_teorihukum_pembangunan.pdf