

**IMPLIKASI HUKUM TERHADAP PENYELENGGARAAN  
BISNIS ANGKUTAN *REAL TIME RIDE SHARING* GRAB CAR ATAS PENGUN-  
DANGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR PM 32 TAHUN 2016**

**Muhammad Husni Tamrin**  
E-mail : muhammadhusnitamrin@ymail.com  
Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

**Anjar Sri Ciptorukmi Nugraheni**  
Email: aenugrah@gmail.com  
Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

**Abstract**

*This article aims to analyze the legal implications arising from the operation of public transport based on a real time ride sharing in the online transportation business Grab Car on Regulation of the Minister of Transport of the Republic of Indonesia Number 32 Year 2016 on the Motor Vehicle Transport People with General Not in Route (Permenhub 32/2016 ). This research is a normative legal prescriptive. The provisions of Chapter IV Permenhub 32/2016 on the Implementation of Public Service by Using Applications Based On Information and Technology has implications, those are illegal status for the implementation of the transport business based real time ride sharing and void by the legal contract that exists advance of the company's application with the driver's Car Grab a partner because does not meet the elements of a halal's reason on Article 1320 of Indonesian Civil Code.*

**Keywords : Legal Implication, Real Time Ride Sharing, Regulation of the Minister of Transport Number 32 Year 2016, Grab Car**

**Abstrak**

Artikel ini bertujuan untuk menganalisis implikasi hukum yang timbul pada penyelenggaraan angkutan umum berbasis *real time ride sharing* pada bisnis angkutan *online* Grab Car atas ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek (Permenhub 32/2016). Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif. Ketentuan Bab IV Permenhub 32/2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi memberi implikasi berupa status ilegal bagi penyelenggaraan bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing* dan batal demi hukumnya kontrak yang terjalin anatar pihak perusahaan aplikasi Grab Car dengan pihak pengemudi mitra karena tidak memenuhi unsur sebab yang halal pada ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata.

**Kata Kunci : Implikasi Hukum, Real Time Ride Sharing, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016, Grab Car**

**A. Pendahuluan**

Para era globalisasi ekonomi dewasa ini, masyarakat global sedang menghadapi eksistensi dari inovasi alternatif pelayanan angkutan yang dikenal dengan istilah sistem *real time ride sharing*. Pemenuhan biaya angkutan yang lebih rendah, usaha pelestarian lingkungan hidup, pengembangan teknologi, fleksibilitas pemesanan layanan, dan pelayanan yang lebih memuas-

kan merupakan aspek yang diklaim sebagai keunggulan dari sistem *real time ride sharing* (A Better City, 2015 : 5). Berdasarkan aspek-aspek yang dibutuhkan dalam melakukan upaya pembangunan sektor pengangkutan sebagaimana penulis jabarkan sebelumnya, keunggulan yang ditawarkan oleh sistem *real time ride sharing* yang telah memenuhi aspek-aspek yang ada ketentuannya sehingga terdapat urgensi untuk

diperhatikan lebih lanjut guna mewujudkan pembangunan ekonomi di bidang pengangkutan.

*Real time ride sharing* atau *dinamic ride sharing* merupakan pelayanan angkutan dengan satu atau lebih perjalanan dengan adanya berbagi tumpangan antara pemilik kendaraan dengan penumpang, tanpa jadwal tetap, dan adanya kesepakatan sebelum perjalanan (Andrew M. Amey, 2010 : 27). *Real time ride sharing* merupakan gabungan dari dua unsur yang membentuknya yakni *ride sharing* dan *real time*. Unsur *ride sharing* pada konsep merupakan pengembangan dari agenda globalisasi ekonomi mengenai *sharing economy*. Terdapat kegiatan konsumsi secara kolaboratif dalam *sharing economy* yang memungkinkan para pihak dalam suatu komunitas yang terkoordinasi untuk memperoleh, memberikan, ataupun berbagi akses antara pihak satu dengan pihak yang lain (Juho Hamari, 2015 : 1). Berbagi akses dimungkinkan untuk properti, sumber daya, waktu, dan keterampilan yang dimiliki sehingga dapat dilakukan pemaksimalan aset yang sebelumnya tidak atau kurang terpakai menjadi suatu yang dapat mendatangkan manfaat ekonomi (Debbie Woskow, 2014 : 7). Dalam hal *real time ride sharing*, dapat dikorelasikan bahwa terdapat upaya konsumsi secara kolaboratif dengan cara pemaksimalan aset berupa kendaraan pribadi yang dimungkinkan untuk berbagi penggunaannya dengan pihak lain sehingga berdampak pada dimungkinkannya penghematan biaya perjalanan dengan cara berbagi biaya perjalanan (Xing Wang, 2013 : 8). Dengan adanya pembagian penggunaan kendaraan pribadi, memberikan efek domino pula terhadap kelestarian lingkungan karena dapat meminimalisir jumlah kendaraan yang digunakan dengan cara menggunakan kendaraan secara bersama-sama atau kolaboratif.

Unsur selanjutnya dalam konsep *real time ride sharing* adalah unsur *real time*. Unsur ini berkenaan dengan pengembangan teknologi dalam penyelenggaraan angkutan berbasis konsep *real time ride sharing* yang merupakan bagian terpenting dalam pengembangan konsep *real time ride sharing* di era globalisasi ekonomi (Hannah Posen, 2015 : 3). Platform digital melalui aplikasi *online* pada perangkat *mobile* merupakan langkah dalam melakukan optimalisasi peran teknologi dalam konsep *real time ride sharing*. Aplikasi *online* tersebut dikembangkan oleh perusahaan teknologi informasi yang

memungkinkan terhubungnya penumpang atau konsumen dengan pengemudi pemilik kendaraan pribadi secara *real time* sehingga terdapat transaksi pelayanan angkutan dengan biaya yang sudah tertera secara pasti yang merupakan hasil rumusan kesepakatan antara pemilik kendaraan dengan perusahaan penyedia aplikasi (Catherine Lee, 2014 : 6).

Konsep *real time ride sharing* dewasa ini telah menjadi suatu entitas bisnis baru di bidang pengangkutan orang. Entitas bisnis ini telah menjamur ke negara-negara di dunia dan menciptakan transaksi ekonomi yang masif pada operasional bisnisnya. Berdasar data penelitian dari Hall dan Krueger dalam suatu studi bagi perusahaan Uber bahwa dalam tiga bulan pertama pada tahun 2014 bisnis *real time ride sharing* telah mendistribusikan 657 Juta Dollar Amerika di Amerika Serikat (Scott Wallsten, 2015 : 5). Di Indonesia sendiri, terdapat tiga entitas bisnis besar yang menjalankan bisnis angkutan berbasis *real time ride sharing* yakni yakni Gojek yang menjalankan kegiatan bisnisnya dengan alat angkutan berupa sepeda motor serta Uber dan Grab yang menjalankan kegiatan bisnisnya dengan alat angkutan berupa kendaraan mobil (Vidya Prahassacitta, 2016 dalam [business-law.binus.ac.id/2016/05/15/permasalahan-finansial-gojek-dan-dukungan-negara-yang-abu-abu/](http://business-law.binus.ac.id/2016/05/15/permasalahan-finansial-gojek-dan-dukungan-negara-yang-abu-abu/) diakses pada tanggal 18 Juli 2016 pukul 07.50 WIB).

Eksistensi *real time ride sharing* di Indonesia terdapat pada sektor pengangkutan jalan raya. Salah satu ketentuan hukum yang sangat erat kaitannya dengan kegiatan *real time ride sharing* di Indonesia adalah aturan pelaksana dari UU 22/2009 dan PP 74/2014 yang diundangkan oleh pemerintah pada tanggal 1 April 2016 yakni Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yang selanjutnya disebut Permenhub 32/2016. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam website resminya menyatakan bahwa ketentuan pada Permenhub 32/2016 merupakan payung hukum bagi penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (Kementerian Perhubungan, 2016 dalam [www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan](http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan) diakses pada tanggal 17 Juli

2016 pukul 15.10 WIB). Hal ini dapat ditinjau dari ketentuannya yang ada pada Bab IV Permenhub 32/2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi yang mana sangat berkenaan dengan keberlangsungan bisnis angkutan berbasis *real time ride sharing* yang menyelenggarakan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Berdasarkan ketentuan Permenhub 32/2016 tersebut, menjadi dasar bagi penulis untuk melakukan penelitian terkait implikasi yang diberikan ketentuan hukum pada Permenhub 32/2016 terhadap penyelenggaraan angkutan berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car. Hasil penelitian penulis terkait implikasi yang timbul memberikan jawaban apakah bisnis Grab Car memiliki legalitas untuk beroperasi dalam kegiatan pengangkutan di Indonesia. Dalam hal berstatus ilegal maka bisnis Grab Car tidak dapat diselenggarakan, sedangkan apabila terdapat legalitas oleh ketentuan Permenhub 32/2016 maka bisnis Grab Car dapat diselenggarakan dengan persyaratan yang ditentukan.

Penulis dalam penelitiannya, memilih bisnis angkutan *online* Grab diantara Uber, Grab, dan Gojek sebagai entitas bisnis yang dikaji guna mengetahui konsep penyelenggaraan bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing*. Hal ini dikarenakan Gojek memberikan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan motor. Dalam hal ini, Pasal 1 ayat 3 Permenhub 32/2016 memberikan status ilegal bagi kendaraan jenis sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Dalam hal ini penulis mengerucutkan kembali kepada pelayanan angkutan Grab Car diantara ke lima pelayanan angkutan online pada bisnis Grab, karena berdasarkan analisis penulis hanya Grab Car yang menggunakan kendaraan angkutan yang legal untuk angkutan umum dan terklasifikasi ke dalam angkutan orang berbasis *real time ride sharing* dibandingkan bisnis Grab lainnya yakni Grab Bike, Grab Taxi, Grab Food, dan Grab Express. Guna mengetahui konsep penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car penulis melakukan pengkajian pada kontrak elektronik para pihaknya yang terdapat di alamat website [www.grab.com/id/car/](http://www.grab.com/id/car/).

Adapun pemaparan di atas menjadi latar belakang bagi penulis dalam melakukan pembahasan lebih lanjut mengenai implikasi hukum

terhadap penyelenggaraan bisnis angkutan *real time ride sharing* Grab Car atas pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

## B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum doktrinal atau normatif, yang menurut Peter Mahmud Marzuki dalam bukunya Penelitian Hukum (2014: 55-56), penelitian doktrinal (*doctrinal research*) adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (*library based*) yang fokusnya pada membaca dan mempelajari bahan-bahan hukum primer dan sekunder, sehingga penelitian hukum akan mampu menghasilkan argumen-tasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.

Sifat penelitiannya adalah preskriptif, yang dimaksudkan untuk memberikan argumentasi atas hasil penelitian yang telah dilakukan berdasar pada makna hukum dalam hidup bermasyarakat pada umumnya dan hukum perdata pada khususnya dikaitkan dengan fakta-fakta atau gejala sosial di masyarakat (Peter Mahmud Marzuki, 2014: 67) mengenai implikasi hukum terhadap penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis angkutan *online* Grab Car atas pengundangan Permenhub 32/2016 dengan pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Teknik analisis bahan hukum yang digunakan adalah dengan metode deduksi yang berpangkal dari premis mayor yang merupakan aturan hukum yakni ketentuan Permenhub 32/2016 yang kemudian diajukan dalam premis minor yang merupakan fakta hukum terkait penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis angkutan *online* Grab Car. Dari kedua premis tersebut, kemudian ditarik kesimpulan yang menjadi jawaban dari rumusan masalah (Peter Mahmud Marzuki, 2014: 89).

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Penelitian penulis terhadap kontrak elektronik para pihak pada bisnis Grab Car di alamat [www.grab.com/id/car/](http://www.grab.com/id/car/) memberikan keterangan bahwa pada penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis angkutan Grab Car terdapat tiga subyek yang membentuknya yakni pihak pengemudi mitra yang merupakan perusahaan angkutan perseorangan yang memiliki prestasi untuk memberikan pelayanan angkutan kepada penumpang, pihak penumpang yang bersifat perseorangan yang memiliki prestasi untuk membayar tarif perjalanan kepada pihak lawan yang terdiri dari biaya pelayanan angkutan dan biaya pelayanan aplikasi, dan PT. Solusi Transportasi Indonesia selaku pihak perusahaan aplikasi Grab Car yang merupakan perusahaan yang bergerak dibidang teknologi informasi dengan bentuk badan hukum perseroan terbatas yang memiliki prestasi menyediakan aplikasi dengan sistem elektroniknya untuk menghubungkan penawaran dari pihak pengemudi dan permintaan dari pihak penumpang atas pelayanan angkutan berbasis *real time ride sharing*.

Ketiga subyek dalam penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis angkutan Grab Car mewujudkan suatu pola angkutan Grab Car. Berdasarkan hasil analisis penulis terhadap kontrak elektronik para pihak pada website perusahaan aplikasi Grab Car di alamat [www.grab.com/id/](http://www.grab.com/id/), angkutan Grab Car memiliki karakteristik sebagai angkutan yang memiliki pelayanan pintu ke pintu, cara penyewaan dengan adanya pengemudi, wilayah operasi tidak dibatasi wilayah administrasi, tidak terjadwal, tarif sesuai perjanjian antara penumpang dengan pengemudi mitra, penggunaan jasa melalui pemesanan atau perjanjian, tujuan perjalanan ditentukan penumpang menggunakan mobil penumpang umum dengan kapasitas 1.300 cc.

Berdasarkan hasil analisis penulis, pelayanan angkutan Grab Car memenuhi seluruh unsur yang terdapat pada Pasal 18 Permenhub 32/2016, sehingga penulis menilai bahwa **pelayanan angkutan Grab Car terklasifikasi** sebagai salah satu jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yakni pada jenis pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu pada sub **pelayanan angkutan sewa**. Dengan terklasifi-

kasinya pelayanan angkutan Grab Car sebagai pelayanan angkutan sewa sebagaimana diatur dalam Permenhub 32/2016, maka memberikan dampak bagi pelayanan angkutan Grab Car untuk menaati seluruh ketentuan hukum positif yang menyangkut penyelenggaraan angkutan sewa baik ketentuan yang terdapat pada peraturan perundang-undangan yang berada diatas hierarki diatasnya maupun ketentuan pada Permenhub 32/2016 termasuk ketentuan Bab IV Permenhub 32/2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan Grab Car yang berbasis *real time ride sharing* yang menjadi *stressing* dari penelitian penulis.

Bab IV Permenhub 32/2016 mengatur mengenai penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Ketentuan pengaturan bab ini terdiri atas tiga pasal yakni Pasal 40, Pasal 41, dan Pasal 42. Pasal 40 mengatur mengenai tata cara penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi dalam meningkatkan kemudahan operasional kegiatan pengangkutan oleh perusahaan angkutan umum, Pasal 41 mengatur mengenai hubungan hukum antara perusahaan teknologi informasi dengan perusahaan angkutan umum dalam kegiatan pengangkutan dengan menggunakan aplikasi teknologi informasi, dan Pasal 42 mengatur mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek oleh perusahaan teknologi informasi.

Berdasarkan analisis penulis, Pasal 41 ayat (1) Permenhub 32/2016 merupakan ketentuan yang memberikan implikasi terbesar bagi penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car dengan dihasilkan implikasi berupa status legalitas pada bisnis tersebut. Pasal 41 ayat (1) memiliki ketentuan bahwa perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum. Pasal ini memberikan keterangan bagi perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi untuk tidak dapat mengadakan kerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang belum dan tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum. Adapun karenanya, terdapat dua hal

yang dikaji penulis terkait sinkronisasi karakteristik penyelenggaraan bisnis Grab Car terhadap ketentuan pada Pasal 41 ayat (1) yakni pertama mengenai status pihak penyelenggara angkutan Grab Car sebagai perusahaan angkutan umum dan kedua mengenai pemenuhan atas unsur-unsur yang ada pada ketentuan persyaratan izin penyelenggaraan angkutan umum oleh pihak pengemudi Grab Car selaku perusahaan angkutan pada bisnis Grab Car.

Ketentuan mengenai persyaratan perusahaan angkutan umum sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 41 ayat (1) terdapat pada Pasal 22 Permenhub 32/2016. Pasal ini merupakan penegas ketentuan mengenai persyaratan perusahaan angkutan umum pada ketentuan UU 22/2009 dan PP 74/2014 yang merupakan peraturan perundang-undangan yang berada pada hierarki di atas Permenhub 32/2016. Pasal 1 angka 21 UU 22/2009 Jo. Pasal 79 ayat (1) PP 74/2014 memberikan ketentuan bahwa perusahaan angkutan umum harus berbentuk badan hukum Indonesia. Pasal 79 ayat (2) PP 74/2014 Jo. Pasal 22 ayat (2) Permenhub 32/2016 menentukan bahwa yang dimaksud badan hukum Indonesia adalah badan hukum dalam bentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, atau koperasi.

Perusahaan aplikasi Grab Car dalam pelayanan angkutan Grab Car menjalin kerjasama kemitraan dengan pihak pengemudi mitra sebagai pihak penyelenggara angkutan Grab Car. Dalam hal ini, pihak pengemudi mitra merupakan pihak yang memiliki atau menguasai kendaraan pribadi yang dioperasikannya untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari pihak penumpang. Berdasarkan analisis penulis terhadap ketentuan tentang Pengemudi Grab Car yang ada pada website perusahaan aplikasi Grab Car di alamat [www.grab.com/id/driver/car/#car](http://www.grab.com/id/driver/car/#car), pihak pengemudi mitra merupakan entitas yang bersifat perseorangan dan bukan merupakan badan hukum sebagaimana ketentuan Pasal 79 ayat (2) PP 74/2014 Jo. Pasal 22 ayat (2) Permenhub 32/2016. Apabila dikaitkan dengan jenis-jenis badan usaha, penulis mengkategorikan pihak pengemudi mitra dari perusahaan aplikasi Grab Car sebagai perusahaan perseorangan.

Berdasarkan hasil analisis bahwa pihak pengemudi mitra bukan merupakan badan hukum baik yang berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan

terbatas, ataupun koperasi, sehingga memberikan keterangan pula bahwa pihak pengemudi mitra sebagai pihak penyelenggara angkutan **Grab Car tidak dapat diklasifikasikan sebagai perusahaan angkutan umum.** Adapun karenanya, hal tersebut memberikan pertentangan pada kerjasama antara perusahaan aplikasi Grab Car dengan pihak pengemudi mitra yang bukan merupakan badan hukum dengan ketentuan Pasal 41 ayat (1) Permenhub 32/2016 yang mewajibkan perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk menjalin kerjasama dengan pihak lawan yang memenuhi persyaratan sebagai perusahaan angkutan umum yang harus berbentuk badan hukum baik yang berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, ataupun koperasi.

Pengkajian selanjutnya setelah pengkajian status badan usaha perusahaan angkutan umum terkait Pasal 41 ayat (1) adalah perizinan untuk menyelenggarakan operasional angkutan umum. Dalam hal mana suatu perusahaan angkutan umum tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum maka perusahaan tersebut tidak dapat menyelenggarakan suatu angkutan umum dan bekerjasama dengan pihak perusahaan aplikasi Grab Car. Pasal 23 Permenhub 32/2016 merupakan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur persyaratan perizinan penyelenggaraan angkutan umum yang berlaku saat ini setelah digantikannya ketentuan pada Keputusan Menteri Perhubungan **Republik Indonesia Nomor KM. 35 Tahun 2003** tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan dengan Kendaraan Umum atau yang selanjutnya disebut Kepmenhub 35/2003, yang mengatur hal yang sama terkait persyaratan perizinan penyelenggaraan angkutan umum. Pada pasal 23 Permenhub 32/2016 disebutkan bahwa :

Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1), perusahaan angkutan umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda **Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan** dan surat tanda bukti lulus uji berkala berkendaraan bermotor;
- b. memiliki tempat penyimpanan kendaraan (*pool*);
- c. menyediakan fasilitas pemeliharaan

- kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain; dan
- d. mempekerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan kendaraan.

Pada dasarnya, pembahasan mengenai perizinan penyelenggaraan angkutan umum dapat dilakukan setelah terpenuhinya suatu entitas yang ada sebagai perusahaan angkutan umum. Dalam hal pihak pengemudi mitra selaku pihak penyelenggara angkutan Grab Car tidak terklasifikasi sebagai perusahaan angkutan umum, sehingga ketentuan perizinan penyelenggaraan angkutan umum pada Pasal 23 Permenhub 32/2016 tidak dapat dilakukan oleh pihak pengemudi mitra Grab Car karena tidak terklasifikasi sebagai perusahaan angkutan umum yang dapat mengajukan untuk memiliki perizinan penyelenggaraan angkutan umum. Kendati demikian, dalam hal pihak pengemudi mitra Grab Car dapat terakomodir dalam bentuk badan hukum perusahaan angkutan umum, perusahaan angkutan Grab Car tidak dapat memenuhinya karena Pasal 23 Permenhub 32/2016 memiliki ketentuan yang menjadi benteng penghalang bagi penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car.

Berdasarkan analisis penulis, Pasal 23 Permenhub 32/2016 memiliki ketentuan pengaturan yang sangat bertentangan dengan karakteristik penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car. Pasal 23 huruf a memberikan ketentuan bahwa untuk memiliki perizinan penyelenggaraan angkutan umum, suatu perusahaan angkutan umum memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan dengan dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan dan surat tanda bukti lulus uji berkala berkendaraan bermotor.

Ketentuan mengenai kepemilikan kendaraan dengan dibuktikan dengan STNK atas nama perusahaan memberikan arti bahwa terdapat pemanfaatan kendaraan dari harta kekayaan perusahaan angkutan umum. Dengan kata lain, kendaraan yang digunakan untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari penumpang adalah kendaraan milik perusahaan angkutan umum. Ketentuan tersebut tentu bertentangan dengan karakteristik dari penyelenggaraan

angkutan berbasis *real time ride sharing* yang mengedepankan pemanfaatan kendaraan pribadi milik pihak pengemudi yang digunakan untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari pihak penumpang. Dalam hal ini, kendaraan pribadi milik pihak pengemudi mitra bukan merupakan bagian dari harta kekayaan dari perusahaan angkutan umum dan STNK yang melekat pada kendaraan yang digunakan pihak pengemudi mitra beratasnamakan pihak pengemudi mitra dan bukan beratasnamakan perusahaan angkutan umum. Berdasarkan hal tersebut, penulis menilai bahwa karakteristik penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* mendapatkan benteng penghalang bagi penyelenggaraannya atas ketentuan yang terdapat pada Pasal 23 Permenhub 32/2016 karena terdapat perbedaan konsep kepemilikan kendaraan pelayanan angkutan diantara keduanya.

Ketentuan selanjutnya pada Pasal 23 yang memiliki pertentangan dengan karakteristik penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car adalah ketentuan Pasal 23 huruf d yang mengatur mengenai kewajiban bagi perusahaan angkutan umum yang ingin mendapatkan izin penyelenggaraan angkutan umum untuk mempekerjakan pengemudi yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) Umum sesuai golongan kendaraan. Berdasarkan analisa penulis, ketentuan Pasal 23 huruf d merupakan ketentuan yang mempertegas konsep pemujudan pembadanhukuman pada perusahaan angkutan umum sebagaimana ketentuan Pasal 22 ayat (2). Ketentuan mempekerjakan pengemudi dengan golongan SIM yang sesuai dengan kendaraan memberikan keterangan bahwa perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum didesain untuk memiliki konsep penyelenggaraan adanya hubungan kerja dengan pengemudi yang bekerja untuk mengoperasikan kendaraan yang digunakan untuk memenuhi permintaan pihak penumpang.

Dalam hal ini, kendaraan tersebut bukan merupakan kendaraan milik pihak pengemudi melainkan kendaraan hasil pemisahan kekayaan badan hukum perusahaan angkutan umum sebagaimana penulis jabarkan pada analisis terhadap ketentuan STNK atas nama perusahaan. Berdasarkan pemaparan tersebut, penulis menilai bahwa ketentuan mempekerjakan pengemudi tidak dapat dipenuhi oleh karakteris-

tik penyelenggaraan bisnis Grab Car. Hal ini dikarenakan, pihak pengemudi mitra selaku pihak penyelenggara angkutan tidak mempekerjakan pengemudi lain selain dirinya sendiri. Pihak pengemudi mitra melakukan pekerjaan dalam mengoperasikan kendaraan pribadinya untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan dari pihak penumpang.

Berdasarkan kajian yang penulis lakukan terhadap kedua hal yang dikaji penulis terkait sinkronisasi karakteristik penyelenggaraan bisnis Grab Car terhadap ketentuan pada Pasal 41 ayat (1), penulis menilai bahwa pada dasarnya ketentuan mengenai izin penyelenggara angkutan yang terdapat pada Pasal 23 merupakan ketentuan lanjutan dari ketentuan mengenai kriteria perusahaan angkutan umum yang dapat bekerjasama dengan pihak perusahaan aplikasi sebagaimana ditentukan pada Pasal 22. Perusahaan angkutan umum haruslah berbentuk badan hukum baik dapat berbentuk badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, ataupun koperasi dengan sistem penyelenggaraan perusahaan berbadan hukum yang sesuai dengan ketentuan perizinan penyelenggaraan angkutan umum dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek.

Perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum tersebut harus menyelenggarakan kegiatan operasionalnya dengan menjalankan ketentuan Pasal 23 yang berisi persyaratan perizinan penyelenggaraan angkutan umum yakni memiliki minimal lima kendaraan bermotor yang ditunjukkan dengan STNK beratasnamakan perusahaan angkutan umum, memiliki tempat pemeliharaan atau bengkel, memiliki tempat penyimpanan atau garasi, dan mempekerjakan pengemudi yang memiliki SIM yang sesuai dengan golongan kendaraan. Dalam hal ketentuan Pasal 23 tersebut, berdasarkan analisis penulis sebagaimana pemaparan di atas, bahwa ketentuan perizinan mengenai memiliki minimal lima kendaraan bermotor dengan ditunjukkan dengan STNK beratasnamakan perusahaan angkutan umum dan mempekerjakan pengemudi yang memiliki SIM yang sesuai dengan golongan kendaraan bertentangan dengan karakteristik penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Grab Car.

Implikasi hukum atas ketentuan Pasal 41 ayat (1) yang terjadi bagi penyelenggaraan bisnis Grab Car adalah tidak dapat dijalankannya

bisnis tersebut berdasar pada ketentuan hukum di Indonesia atau ilegal karena penyelenggaraan bisnis Grab Car bekerjasama dengan perusahaan perseorangan yang notabene bukan perusahaan berbadan hukum sebagaimana ketentuan Pasal 79 ayat (2) PP 74/2014. Implikasi hukum lainnya atas ketentuan Pasal 41 ayat (1) jelas bahwa guna legalitasnya dalam menyelenggarakan bisnis Grab Car, perusahaan aplikasi Grab Car hanya dapat bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang berbadan hukum dan tidak dapat bekerjasama dengan perusahaan angkutan yang bersifat perusahaan perseorangan. Pihak pengemudi atau perusahaan perseorangan yang menyediakan pelayanan angkutan dalam penyelenggaraan bisnis *real time real time ride sharing* Grab Car berdasar ketentuan yang ada harus digantikan dengan perusahaan angkutan yang telah berbadan hukum sebagai perusahaan rekanan dari perusahaan aplikasi Grab Car.

Penyesuaian atas penggantian pihak perusahaan angkutan guna legalitas penyelenggaraan bisnis *real time real time ride sharing* Grab Car memberikan implikasi hukum lainnya yakni adanya pembatalan demi hukum bagi kontrak yang terjalin antara perusahaan aplikasi Grab Car dengan pihak pengemudi yang menjalankan perusahaan angkutan perseorangan. Hal ini dikarenakan terdapat pertentangan antara konsep bisnis *real time real time ride sharing* pada layanan Grab Car dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang wajib dipatuhi dalam pembuatan suatu perjanjian atau kontrak sebagaimana unsur sebab yang halal dalam ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata. Berdasarkan ketentuan sebab yang halal suatu perjanjian yang dibuat dan disepakati oleh para pihak harus sejalan dan tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Adapun karena perjanjian yang lahir antara perusahaan aplikasi Grab Car dengan pihak pengemudi Grab Car bertentangan dengan ketentuan Pasal 41 ayat (1) Permenhub 32/2016, dan atas ketidakterpenuhinya unsur obyektif perjanjian atas sebab yang halal sesuai ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, maka perjanjian yang lahir daripadanya terimplikasi untuk batal demi hukum.

#### D. Simpulan

Ketentuan Permenhub 32/2016 khususnya ketentuan 41 ayat (1) pada Bab IV memberikan ketentuan bahwa pihak pengemudi mitra tidak dapat bekerjasama dengan perusahaan aplikasi Grab Car karena tidak dapat memenuhi persyaratan sebagai perusahaan angkutan umum yang memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum. Salah satunya adalah pengaturan mengenai kewajiban memiliki kendaraan yang dibuktikan dengan **STNK atas nama perusahaan angkutan umum** yang sangat bertentangan dengan karakteristik *real time ride sharing*. Hal tersebut memberi implikasi status ilegal bagi penyelenggaraan bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing* dan batal demi hukumnya kontrak yang terjalin anatar pihak perusahaan aplikasi Grab Car dengan pihak pengemudi mitra karena tidak memenuhi unsur sebab yang halal sebagaimana ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata.

#### E. Saran

1. Kepada pihak pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan revisi terhadap ketentuan pada Bab IV Permenhub 32/2016 khususnya ketentuan Pasal 41 ayat (1) yang memberi

implikasi status ilegal bagi penyelenggaraan bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing* yang berdasarkan penelitian yang ada telah terbukti memberikan sumbangsih bagi perekonomian. Sebagaimana ketentuan penjelasan Pasal 13 UU 22/2009, pemerintah sudah seharusnya menghasilkan peraturan perundangan-undangan yang dapat menjembatani, menemukan solusi, dan meningkatkan kualitas layanan.

2. Kepada para pihak dalam penyelenggaraan bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing* untuk dapat melakukan penyesuaian atas ketentuan bentuk badan hukum bagi pihak penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana ketentuan pada Pasal 41 ayat (1) Permenhub 32/2014 mengenai perusahaan angkutan umum yang merupakan amanah dari Pasal 79 PP 74/2014, dengan bentuk penyelenggaraannya tetap mengakomodir karakteristik bisnis angkutan orang berbasis *real time ride sharing* yang memanfaatkan dan memberi nilai tambah ekonomi terhadap kendaraan pribadi yang dimiliki oleh pihak pengemudi. Dalam hal ini pihak pengemudi beserta kendaraan pribadinya terwadahi dalam perusahaan berbadan hukum.

#### DAFTAR PUSTAKA

- A Better City. 2015. *Dinamic Ridesharing Technologies Opportunities for the MBTA's The RIDE Paratransit Services*. Boston : A Better City.
- Andrew M. Amey. 2010. "Real-Time Ridesharing: Exploring the Opportunities and Challenges of Designing a Technology-based Rideshare Trial for the MIT Community". Massachusetts : Massachusetts Institute of Technology. *Thesis in Master in City Planning and Master of Sience in Transportation*.
- Catherine Lee. 2014. "Regulating Rideshare Without Stifling Innovation : Examining the Drivers, the Insurance "Gap," and Why Pennsylvania Should Get on Board". Pittsburgh : University of Pittsburgh Press. *Journal of Technology Law & Policy* Vol. XV Fall 2014 ISSN 2164-800X.
- Debbie Woskow. 2014. *Unlocking The Sharing Economy An Independent Review*. London : Departement for Business, Innovation and Skill.
- Grab. 2016. "Grab Car". [www.grab.com/id/car/](http://www.grab.com/id/car/). Diakses pada tanggal 18 Juli 2016 pukul 08.00 WIB.
- Hannah Posen. 2015. "Ridesharing in the Sharing economy : Should Regulators Impose Uber Regulations on Uber?". Columbia : Columbia University. *Journal of Iowa Law Review* Vol. 101 : 405.
- Juho Hamari. 2015. "The Sharing Economy : Why People Participate in Collaborative Consumption". Finlandia : Wiley Online Library. *Journal of Association for Information Science and Technology* DOI : 10.1002/asi

- Kementerian Perhubungan. 2016. "Kementerian Perhubungan Republik Indonesia - Permenhub 32 Tahun 2016 Payung Hukum Taxi Aplikasi Yang Transparan". [www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan](http://www.dephub.go.id/welcome/readPost/permenhub-32-tahun-2016-payung-hukum-taxi-aplikasi-yang-transparan). Diakses pada tanggal 17 Juli 2016 pukul 15.10 WIB.
- Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Scott Wallsten. 2015. *The Competitive Effects of The Sharing Economy : How is Uber Changing Taxis*. Washington DC : Technology Policy Institute.
- Vidya Prahassacitta. 2016. "Permasalahan Finansial "Gojek" Dan Dukungan Negara Yang Abu-Abu". [business-law.binus.ac.id/2016/05/15/permasalahan-finansial-gojek-dan-dukkungan-negara-yang-abu-abu/](http://business-law.binus.ac.id/2016/05/15/permasalahan-finansial-gojek-dan-dukkungan-negara-yang-abu-abu/). Diakses pada tanggal 18 Juli 2016 pukul 07.50 WIB.
- Xing Wang. 2013. "Optimizing Ride Matches For Dynamic Ride Sharing Systems". Atlanta : Georgia Institute of Technology. *Thesys in the School of Industrial and Systems Engineering*.