



PUTUSAN

Nomor 66 P/HUM/2017

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH AGUNG

Memeriksa dan mengadili perkara permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, pada tingkat pertama dan terakhir telah memutuskan sebagai berikut, dalam perkara:

1. **MOCH UNTUNG**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Jl. Jatisari, RT/RW: 004/004, Kelurahan/Desa Pepelegi, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Karyawan Swasta;
2. **ABDUL CHOLIQ**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Jemurwonosari Lebar 68, RT/RW: 007/005, Kelurahan/Desa Jemurwonosari, Kecamatan Wonocolo, Surabaya, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Karyawan Swasta;
3. **DWI TANTO**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Kapasan 1 B, RT/RW: 020/005, Kelurahan/Desa Sidokare, Kecamatan Sidoarjo, Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Karyawan Swasta;
4. **M. DHOFIR**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Bratang Wetan 1/10, RT/RW: 002/008, Kelurahan/Desa Ngagelrejo, Kecamatan Wonokromo, Surabaya, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Karyawan Swasta;
5. **MULYONO**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Dsn. Lengki, RT/RW: 001/002, Kelurahan/Desa Prayung, Kecamatan Lengong, Nganjuk, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Karyawan Swasta;
6. **RIZKY YASA NOFITRA WAHYU**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Kelurahan/Desa Tempursari, RT/RW: 004/005, Kecamatan Kedungjajang, Lumajang, Provinsi Jawa Timur, pekerjaan Swasta;
7. **INDARTO**, kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Sosrodipuran GT I/376, RT/RW: 20/04, Yogyakarta, Provinsi Yogyakarta, pekerjaan Swasta;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Selanjutnya memberi kuasa kepada:

1. Ayudinda Pilar Kharisma, S.H.;
2. Adhitya Chandra D, S.H., CLA;
3. Cut Datin Imanal Putri, S.H.;
4. Erwin Febriawan, S.H.;

Kesemuanya adalah Advokat dan Konsultan Hukum pada Kantor hukum "Pilar & Rekan" beralamat di Jalan Puri Jambangan Baru III, Nomor 19, Surabaya berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 26 Oktober 2017;

Selanjutnya disebut sebagai Para Pemohon;

melawan:

MENTERI PERHUBUNGAN RI, berkedudukan di Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 8, RT 2/RW 3, Gambir, Jakarta Pusat, DKI Jakarta, Indonesia 10110

Selanjutnya memberikan kuasa kepada:

1. WAHJU ADJI, S.H., DESS, jabatan Kepala Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
2. HINDRO SURAHMAT, jabatan Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
3. Ir. CUCU MULYANA, DESS, jabatan Direktur Angkutan dan Multimoda, Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub;
4. YUDI INDRIYANTO, S.H., M.H., jabatan Kepala Bagian Perjanjian dan Advokasi Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. NASUTION BIN AS, S.H., M.H., jabatan Kepala Bagian Hukum dan Humas, Seditjen Perhubungan Darat;
6. YUSTINUS DANANG RUSDIHANTONO, S.H., M.Sc, jabatan Kepala Sub Bagian Advokasi Hukum, Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
7. AZNAL, S.H., M.H., jabatan Kepala Sub Bagian Advokasi Hukum dan Kerjasama, Setditjen Perhubungan Darat;
8. AGUSTINUS FIRLIANTO, S.H., jabatan Staf Biro Hukum, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
9. DIDIK PRASETYO, S.H., jabatan Staf bagian Hukum dan Humas Setditjen Perhubungan Darat;

Kesemuanya kewarganegaraan Indonesia, Pegawai Negeri Sipil yang berkantor di Kementerian Perhubungan yang

Halaman 2 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017



berkedudukan di Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 8, RT 2/RW 3, Gambir, Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor SU 28 TAHUN 2017 tanggal 7 November 2017;

Selanjutnya disebut sebagai Termohon;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Para Pemohon dengan surat permohonannya tertanggal 30 Oktober 2017 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Agung pada tanggal 30 Oktober 2017 dan diregister dengan Nomor 66 P/HUM/2017 telah mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dengan dalil-dalil yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. ALASAN FORMIL PENGAJUAN PERMOHONAN KEBERATAN/ HAK UJI MATERIIL KEPADA MAHKAMAH AGUNG RI

1. Bahwa Para Pemohon Keberatan mengajukan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil terhadap PerMenHub Nomor 108/2017 kepada Mahkamah Agung RI, berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 - a) Pasal 24 A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 beserta seluruh amandemennya, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang, dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang”;
 - b) Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“Mahkamah Agung mempunyai wewenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang”;
 - c) Pasal 20 ayat (2) huruf b jo. Pasal 20 ayat (3) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“(2) Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang; dan”



“(3) Putusan mengenai tidak sahnya peraturan perundang-undangan sebagai hasil pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dapat diambil baik berhubungan dengan pemeriksaan pada tingkat kasasi maupun berdasarkan permohonan langsung pada Mahkamah Agung”;

- d) Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat”;

- e) Pasal 1 Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“Dalam Peraturan Mahkamah Agung ini, yang dimaksud dengan:

- (1) Hak Uji Materiil adalah hak Mahkamah Agung untuk menilai materi muatan Peraturan Perundang-undangan dibawah Undang-Undang terhadap Peraturan Perundang-undangan tingkat lebih tinggi;
- (2) Peraturan Perundang-undangan adalah kaidah hukum tertulis yang mengikat umum dibawah Undang-Undang;
- (3) Permohonan Keberatan adalah suatu permohonan yang berisi keberatan terhadap berlakunya suatu Peraturan Perundang-undangan yang diduga bertentangan dengan suatu Peraturan Perundang-undangan tingkat lebih tinggi yang diajukan ke Mahkamah Agung untuk mendapatkan putusan;
- (4) Pemohon keberatan adalah kelompok masyarakat atau perorangan yang mengajukan permohonan keberatan kepada Mahkamah Agung atas berlakunya suatu Peraturan Perundang-undangan tingkat lebih rendah dari Undang-Undang;



- (5) Termohon adalah Badan dan atau Pejabat Tata Usaha Negara yang mengeluarkan Peraturan Perundang-undangan”;
2. Bahwa oleh karena Objek Permohonan dalam perkara *a quo* adalah **PerMenHub No.108/2017** yang jelas merupakan peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang, dan subyek dalam perkara *a quo* adalah **Para Pemohon Keberatan** dan **Termohon** telah sesuai dengan ketentuan diuraikan pada angka 1 tersebut diatas; maka patut dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku bagi Mahkamah Agung RI untuk menerima Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil dari **Para Pemohon Keberatan**, dan selanjutnya memeriksa dan mengadili perkara *a quo*;

B. URAIAN PERMOHONAN KEBERATAN

Latar Belakang Pengajuan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil

1. Bahwa pada tanggal 24 Oktober 2017, Menteri Perhubungan RI telah mengeluarkan Objek Permohonan, yang mana Objek Permohonan tersebut merupakan pelaksanaan atas Putusan Mahkamah Agung RI No.37/P/HUM/2017 dalam Perkara Permohonan Hak Uji Materiil atas Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang menyatakan beberapa pasalnya tidak lagi memiliki kekuatan mengikat secara hukum (selanjutnya disebut “**Putusan No.37/2017**”);
2. Bahwa setelah **Para Pemohon Keberatan** membaca dan meneliti pasal-pasal dalam Objek Permohonan, ternyata pasal-pasal dalam Objek Permohonan sama persis dan/atau hanya berbeda redaksional dengan pasal-pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disebut “**PerMenHub No.26/2017**”), (vide: **Bukti P-4**), yang telah dinyatakan tidak lagi memiliki kekuatan mengikat secara hukum berdasarkan **Putusan No.37/2017**.
3. Bahwa adapun amar **Putusan No.37/2017** (vide: **Bukti P-5**), adalah sebagai berikut:

“Mengadili,

1. Mengabulkan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon: 1. **SUTARNO**, 2. **ENDRU VALIANTO NUGROHO**, 3. **LIE HERMAN SUSANTO**, 4. **IWANTO**, 5. **IR. JOHANES BAYU SARWO AJI**, 6. **ANTONIUS HANDOYO** tersebut.



2. Menyatakan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yaitu:
 - Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; serta
 - Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Menyatakan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
4. Memerintahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3), dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

5. Memerintahkan kepada Panitera Mahkamah Agung untuk mengirimkan petikan putusan ini kepada Percetakan Negara untuk dicantumkan dalam Berita Negara;
6. Menghukum Termohon untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.1.000.000,00 (satu juta Rupiah);”
4. Bahwa membandingkan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum dalam **Putusan No.37/2017**, namun ternyata pasal-pasal tersebut tetap diberlakukan lagi dalam **PerMenHub No.108/2017**, yang diuraikan sebagai berikut :
 - a. Pasal 5 ayat (1) huruf e **PerMenHub No.26/2017** sama substansinya namun berubah redaksionalnya dengan Pasal 6 ayat (1) huruf e **PerMenHub No.108/2017**.
 - b. Pasal 19 ayat (2) huruf f **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 28 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
 - c. Pasal 19 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 27 ayat (1) huruf f **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
 - d. Pasal 20 ayat (1) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 26 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 20 ayat (2) **PerMenHub No.26/2017** menjadi Pasal 29 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; dan Pasal 20 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** menjadi Pasal 29 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
 - e. Pasal 21 ayat (1) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 30 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (2) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (5) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (3) **PerMenHub No.108/2017**; dan Pasal 21 ayat (6) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 30 ayat (3) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi dan perubahan redaksional;
 - f. Pasal 27 huruf a **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 38 huruf a **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.

Halaman 7 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- g. Pasal 30 huruf b **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 43 huruf b **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
 - h. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, tidak terdapat perubahan redaksional maupun substansi;
 - i. Pasal 35 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.26/2016** bergeser menjadi Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3 **PerMenHub No.108/2017**, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama;
 - j. Pasal 36 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 49 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - k. Pasal 37 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 50 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - l. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama;
 - m. Pasal 38 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - n. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b **PerMenHub No.26/2017** sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b **PerMenHub No.108/2017**;
 - o. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**;
 - p. Pasal 44 ayat (11) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - q. Pasal 51 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 65 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
 - r. Pasal 66 ayat (4) **PerMenHub No.26/2017**, pasal ini dihilangkan.
5. Bahwa perbuatan **Termohon** yang menerbitkan **PerMenHub No.108/2017** dengan perumusan pasal-pasal yang sama dengan pasal-



pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang secara hukum telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat berdasarkan **Putusan No.37/2017**, jelas menunjukkan **Termohon** sama sekali tidak taat dengan hukum;

6. Bahwa **Termohon** dalam menerbitkan **PerMenHub No.108/2017** dengan membuat seolah-olah melaksanakan **Putusan No.37/2017**, namun pada kenyataan tetap membuat peraturan yang rumusan pasal-pasal nya bertentangan dengan hukum, dan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya, yakni Undang-Undang No.20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (selanjutnya disebut "**UU No.20/2008**"), dan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut "**UU No.22/2009**"). (vide: **Bukti P-2** dan **Bukti P-3**);
7. Bahwa berdasarkan uraian di atas, maka sudah sepatutnya Majelis Hakim Agung yang Terhormat menerima dalil-dalil **Para Pemohon Keberatan**; **Kepentingan Para Pemohon Keberatan Sangat Dirugikan**;
8. Bahwa **Para Pemohon Keberatan** adalah Warga Negara Indonesia yang dilindungi hak-haknya oleh hukum dan peraturan perundang-undangan, baik untuk berusaha maupun berwira usaha dalam rangka meningkatkan kualitas hidupnya, serta mendapatkan kesempatan yang sama di depan hukum, sebagaimana dijamin dalam konstitusi Pasal 28 A, Pasal 28 C ayat (1), Pasal 28 D ayat (1), dan ayat (2), serta Pasal 28 H ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945. (vide: **Bukti P-6**);
9. Bahwa dengan tetap diberlakukannya pasal-pasal dalam **PerMenHub No.108/2017** yang rumusan pasal-pasal nya masih sama dengan **PerMenHub No.26/2017**, yang secara hukum telah dibatalkan dengan **Putusan No.37/2017**, maka **Termohon** telah melakukan pelanggaran hukum dengan tidak melaksanakan **Putusan No.37/2017**;
10. Bahwa **Para Pemohon Keberatan** sebagai para supir yang menggunakan aplikasi (online) (vide: **Bukti P-7**) adalah pihak yang sangat dirugikan dengan perbuatan **Termohon** yang tetap memberlakukan kembali ketentuan rumusan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum karena bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi/di atasnya, sebagaimana telah diputuskan dalam perkara Hak Uji Materiil dalam **Putusan No.37/2017**;



11. Bahwa Objek Permohonan yakni dalam pembentukan **PerMenHub No.108/2017** tidak dapat dikatakan sebagai pelaksanaan **Putusan No.37/2017**. Meskipun dalam dasar menimbang **PerMenHub No.108/2017** pada huruf a menerangkan **PerMenHub No.108/2017** sebagai pelaksanaan dari **Putusan No.37/2017**;

Selengkapnya dasar menimbang pada huruf a **PerMenHub No.108/2017** berbunyi sebagai berikut:

- “a. bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 tentang Permohonan Hak Uji Materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, telah diperintahkan untuk mencabut beberapa ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek” ;
12. Bahwa berdasarkan uraian dasar menimbang **PerMenHub No.108/2017** harusnya sejalan dengan **Putusan No.37/2017**, yakni melaksanakan **Putusan No.37/2017**, dimana pasal-pasal dalam peraturan **PerMenHub No.26/2017** telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat dan tidak diberlakukan kembali. Namun kenyataannya dalam **PerMenHub No.108/2017**, pasal-pasal yang tidak memiliki kekuatan hukum mengikat tersebut diberlakukan kembali dengan bentuk redaksional yang diubah, tetapi memiliki substansi norma yang sama dengan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya, yakni **UU No.20/2008** dan **UU No.22/2009**;

Alasan Hukum Pengajuan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil

13. Bahwa sesuai dengan Pasal 31A ayat (3) Undang-Undang No.3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang No.14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (selanjutnya disebut “**UU MA**”), menerangkan permohonan uji materiil setidaknya-tidaknya memuat :
- a. nama dan alamat pemohon;
 - b. uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan dan menguraikan dengan jelas bahwa:
 1. materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian peraturan perundang-undangan di bawah, dan undang-undang dianggap bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi; dan/atau



2. pembentukan peraturan perundang-undangan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku; dan
- c. hal-hal yang diminta untuk diputus;
14. Bahwa **Para Pemohon Keberatan** selanjutnya akan menguraikan materi Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil terhadap Objek Permohonan lebih lanjut, dibawah ini:
 - a. **Materi muatan ayat, pasal, dan bagian peraturan perundang-undangan bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi;**
15. Bahwa alasan hukum pengajuan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil sebagaimana telah diuraikan diatas, yakni tidak taatnya **Termohon** dalam menghormati dan melaksanakan **Putusan No.37/2017**, yang nyata-nyata mencantumkan kembali rumusan beberapa pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang tidak lagi memiliki kekuatan mengikat secara hukum, namun diberlakukan kembali dalam **PerMenHub No.108/2017**;
16. Bahwa meskipun dilakukan perubahan redaksional dalam **PerMenHub No.108/2017**, namun secara substansi rumusan pasal-pasal **PerMenHub No.108/2017** tetap sama dengan pasal-pasal **PerMenHub No.26/2017** yang telah dibatalkan tersebut;
17. Bahwa perumusan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.108/2017**, tetap sama dengan pasal-pasal **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum, jelas merupakan pelanggaran terhadap asas kepastian hukum, sebagai salah satu asas terpenting dalam pembentukan peraturan perundang-undangan;
18. Bahwa asas kepastian hukum terkandung dalam suatu peraturan perundang-undangan, apabila memenuhi syarat sebagai berikut:
 - a. Jelas perumusannya;
 - b. Konsisten; dan
 - c. Penggunaan bahasa yang tepat dan dimengerti.
19. Bahwa membandingkan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.108/2017** dengan pasal-pasal **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan tidak lagi memiliki kekuatan hukum mengikat, sebagaimana telah diuraikan diatas, jelas menunjukkan tidak ada konsistensi dalam perumusan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.108/2017** yang menjadi Objek Permohonan. **Bagaimana mungkin pasal-pasal yang sudah dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat berdasarkan Putusan**



No.37/2017, namun tetap diberlakukan kembali oleh Termohon yang menggantinya dengan peraturan yang baru?;

20. Bahwa perbuatan hukum **Termohon** yang tetap memberlakukan peraturan **PerMenHub No.108/2017** mengakibatkan Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan sebagai **Termohon** telah melanggar asas terpenting dalam penegakan hukum (hendhaving, uitvoering), yakni asas kepastian hukum dengan menabrak aturan hukum yang berupa **Putusan No.37/2017** sebagai dasar perumusan pasal-pasal yang akan diberlakukan dalam masyarakat khususnya pasal-pasal **PerMenHub No.108/2017**, yakni sebagai berikut:

- a. Pasal 5 ayat (1) huruf e **PerMenHub No.26/2017** sama substansinya namun berubah redaksionalnya dengan Pasal 6 ayat (1) huruf e **PerMenHub No.108/2017**;
- b. Pasal 19 ayat (2) huruf f **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 28 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
- c. Pasal 19 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 27 ayat (1) huruf f **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
- d. Pasal 20 ayat (1) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 26 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 20 ayat (2) **PerMenHub No.26/2017** menjadi Pasal 29 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; dan Pasal 20 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** menjadi Pasal 29 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.
- e. Pasal 21 ayat (1) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 30 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (2) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (1) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (2) **PerMenHub No.108/2017**; Pasal 21 ayat (5) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 31 ayat (3) **PerMenHub No.108/2017**; dan Pasal 21 ayat (6) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 30 ayat (3) **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi dan perubahan redaksional;
- f. Pasal 27 huruf a **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 38 huruf a **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi.



- g. Pasal 30 huruf b **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 43 huruf b **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - h. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, tidak terdapat perubahan redaksional maupun substansi;
 - i. Pasal 35 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.26/2016** bergeser menjadi Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3 **PerMenHub No.108/2017**, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama;
 - j. Pasal 36 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 49 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - k. Pasal 37 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 50 ayat (4) huruf c **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - l. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama.
 - m. Pasal 38 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - n. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b **PerMenHub No.26/2017** sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b **PerMenHub No.108/2017**;
 - o. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**;
 - p. Pasal 44 ayat (11) huruf a angka 2 **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - q. Pasal 51 ayat (3) **PerMenHub No.26/2017** bergeser menjadi Pasal 65 **PerMenHub No.108/2017**, terdapat perubahan substansi;
 - r. Pasal 66 ayat (4) **PerMenHub No.26/2017**, pasal ini dihilangkan ;
21. Bahwa pasal-pasal tersebut diatas, sebagaimana dalam pertimbangan hukum **Putusan No.37/2017** telah menyatakan Objek Permohonan, yakni



PerMenHub No.26/2017 telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebagaimana dikutip pada halaman 75 dalam pertimbangan **Putusan No.37/2017**, yang berbunyi sebagai berikut:

“Bahwa dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut:

- d. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah;
 - e. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus”;
22. Bahwa dengan tetap memberlakukan ayat, pasal, dan bagian peraturan perundang-undangan bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi sebagaimana telah diuraikan diatas, dimana pasal-pasal dalam **PerMenHub No.108/2017** memiliki pengaturan/rumusan pasal yang sama dengan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017**, maka Pasal 6 ayat (1) huruf e; Pasal 28 ayat (1); Pasal 26 ayat (1); Pasal 27 ayat (1) huruf f; Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 31 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3); Pasal 38 huruf a; Pasal 43 huruf b; Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 3; Pasal 49 ayat (4) huruf c; Pasal 50 ayat (4) huruf c; Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; dan Pasal 65 **PerMenHub No.108/2017** juga telah bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi;
- b. Melanggar Undang-Undang yang ada diatasnya**
23. Bahwa berdasarkan dengan **Putusan No.37/2017**, pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017**, yakni Pasal 5 ayat (1) huruf e; Pasal 19 ayat (2) huruf f, dan ayat (3) huruf e; Pasal 20; Pasal 21; Pasal 27 huruf a; Pasal 30 huruf b; Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a



angka 3; Pasal 36 ayat (4) huruf c; Pasal 37 ayat (4) huruf c; Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; dan Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; Pasal 51 ayat (3); dan Pasal 66 ayat (4) **PerMenHub No.26/2017 telah dinyatakan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;**

24. Bahwa pasal-pasal tersebut diatas sebagaimana dalam pertimbangan hukum **Putusan No.37/2017**, menyatakan Objek Permohonan yakni **PerMenHub No.26/2017**, telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebagai berikut:

- a. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 **UU No.20/2008**, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah;
- b. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) **UU No.22/2009**, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus;

25. Bahwa oleh karena telah terbukti pasal-pasal **PerMenHub No.26/2017**, yakni Pasal 5 ayat (1) huruf e; Pasal 19 ayat (2) huruf f, dan ayat (3) huruf e; Pasal 20; Pasal 21; Pasal 27 huruf a; Pasal 30 huruf b; Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 36 ayat (4) huruf c; Pasal 37 ayat (4) huruf c; Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; dan Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; Pasal 51 ayat (3); dan Pasal 66 ayat (4), bertentangan dengan perundang-undangan yang ada diatasnya, yakni melanggar **UU No.20/2008** dan **UU No.22/2009**, maka secara hukum pasal-pasal **PerMenHub No.108/2017** yang rumusnya sama dengan pasal-pasal **PerMenHub No.26/2017**, yakni Pasal 6 ayat (1) huruf e; Pasal 28 ayat (1); Pasal 26 ayat (1); Pasal 27 ayat (1) huruf f; Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 31 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3); Pasal 38 huruf a; Pasal 43 huruf b; Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 3; Pasal 49 ayat (4) huruf c; Pasal



50 ayat (4) huruf c; Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; dan Pasal 65, maka harus juga dinyatakan bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat;

c. **Persyaratan Wajib Memiliki Kode Khusus Dengan Penetapan Dari Kepolisian RI Dan Penggunaan Stiker Pada Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Membatasi Kegiatan Usaha**;

26. Bahwa adanya persyaratan kewajiban memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian RI dan penggunaan tanda stiker pada kendaraan angkutan khusus yang diatur dalam Objek Permohonan, yakni dalam Pasal 27 ayat (1) huruf c dan huruf d **PerMenHub No.108/2017**, bertentangan dengan **UU No.20/2008**. Khususnya Pasal, 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 **UU No.20/2008** berkaitan dengan adanya pembatasan kepada **Para Pemohon Keberatan** dalam melakukan usahanya;
27. Bahwa dengan adanya kewajiban memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian RI, membuat **Para Pemohon Keberatan** merasa keberatan, hal tersebut dikarenakan **Para Pemohon Keberatan** telah memiliki kendaraan dengan TNKB yang sudah dimiliki oleh **Para Pemohon Keberatan** sebelum Objek Permohonan diberlakukan, sehingga untuk mengubah TNKB dengan kode khusus merupakan hal yang tidak mudah untuk dilaksanakan oleh **Para Pemohon Keberatan**, sehingga menghambat kegiatan usaha **Para Pemohon Keberatan** selaku pelaku Usaha Kecil, Mikro, dan Menengah;
28. Bahwa pemberian stiker tersebut, membuat **Para Pemohon Keberatan** dan juga para pengemudi/supir online dalam kondisi sebagai sasaran “tembak” dari pihak-pihak yang selama ini tidak suka dengan kegiatan usaha yang dilakukan **Para Pemohon Keberatan**. Tidak ada stiker saja **Para Pemohon Keberatan** sering mengalami kekerasan, apalagi setelah ada stiker;
29. Bahwa seharusnya Pemerintah dalam hal ini **Termohon**, memberikan kesempatan usaha untuk penciptaan lapangan kerja. Sehingga ketentuan pemberian stiker kepada **Para Pemohon Keberatan** justru dapat membahayakan **Para Pemohon Keberatan** dalam melakukan kegiatan usaha, padahal **Termohon** mengetahui selama ini pengemudi online dalam kondisi yang tidak aman dan selalu menjadi target kekerasan dari



pihak-pihak yang tidak suka dengan perkembangan usaha/ekonomi yang dilakukan **Para Pemohon Keberatan**;

30. Bahwa berdasarkan catatan dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun ini, para pengemudi online mengalami tindak kekerasan, dan selalu menjadi target sweeping, termasuk pengrusakan atribut, kendaraan bahkan kekerasan fisik. Kondisi ini jelas tidak sesuai dengan fungsi dan tugas **Termohon** yang seharusnya memberikan perlindungan kepada para pelaku usaha termasuk **Para Pemohon Keberatan** dalam melakukan kegiatan usahanya;
31. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, maka kewajiban memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian RI dan ketentuan pemasangan stiker sebagaimana diatur Pasal 27 ayat (1) huruf c dan huruf d **PerMenhub No.108/2017**, di angkutan sewa khusus (online), jelas bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya ketentuan bagi **Para Pemohon Keberatan** sebagai pelaku usaha kecil yang seharusnya mendapatkan perlindungan;

C. KESIMPULAN;

32. Bahwa berdasarkan uraian-uraian yang telah dijelaskan diatas dapat diambil kesimpulan, pemberlakuan pasal-pasal **PerMenHub No.108/2017** memiliki perumusan yang sama dengan pasal-pasal dalam **PerMenHub No.26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sebagaimana telah diputuskan dalam **Putusan No.37/2017**;
33. Bahwa seluruh dalil-dalil yang dikemukakan **Para Pemohon Keberatan** telah memenuhi dan sesuai dengan syarat formil pengajuan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil sebagaimana telah diatur dalam Pasal 31A ayat (3) **UU MA**, dan oleh karenanya sangat beralasan secara hukum bagi Majelis Hakim Agung pada Mahkamah Agung RI untuk menerima permohonan ini;
34. Berdasarkan hal tersebut diatas untuk menghindari kerugian lebih lanjut atas pemberlakuan **PerMenHub No.108/2017**, maka **Para Pemohon Keberatan** meminta adanya penjatuhan putusan provisi serta melarang dinas-dinas perhubungan dan pihak terkait lainnya untuk melakukan razia-razia yang merugikan **Para Pemohon Keberatan** maupun pengemudi online lainnya, mengingat perbuatan-perbuatan yang bersifat melarang, penghadangan, penangkapan dan/atau pengkandangan kendaraan online, sementara peraturan **PerMenHub No.108/2017** masih dalam pemeriksaan Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil, agar tidak



bertentangan dengan hukum serta nilai-nilai kemanusiaan yang bukan saja merugikan **Para Pemohon Keberatan** namun juga pengemudi online yang lain, termasuk juga para konsumen;

Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka selanjutnya Pemohon mohon kepada Ketua Mahkamah Agung berkenan memeriksa permohonan keberatan dan memutuskan sebagai berikut:

Dalam Provisi:

1. Menunda keberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. Melarang dinas-dinas perhubungan dan juga pihak-pihak terkait untuk melakukan razia-razia kepada pengemudi *online* sampai dengan adanya putusan atas Permohonan Keberatan/Hak Uji Materiil ini;

Dalam Pokok Perkara:

1. Mengabulkan seluruh permohonan dari **Para Pemohon Keberatan**;
2. Menyatakan Pasal 6 ayat (1) huruf e; Pasal 26 ayat (1); Pasal 27 ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf f; Pasal 28 (1); Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 31 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3); Pasal 38 huruf a; Pasal 43 huruf b; Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 3; Pasal 49 ayat (4) huruf c; Pasal 50 ayat (4) huruf c; Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; dan Pasal 65 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yaitu:
 - Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; serta;
 - Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Menyatakan Pasal 6 ayat (1) huruf e; Pasal 26 ayat (1); Pasal 27 ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf f; Pasal 28 (1); Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 31 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3); Pasal 38 huruf a; Pasal 43 huruf b; Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 3; Pasal 49 ayat (4) huruf c; Pasal 50 ayat (4) huruf



c; Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; dan Pasal 65 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;

4. Memerintahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut Pasal 6 ayat (1) huruf e; Pasal 26 ayat (1); Pasal 27 ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf f; Pasal 28 (1); Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 31 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3); Pasal 38 huruf a; Pasal 43 huruf b; Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 3; Pasal 49 ayat (4) huruf c; Pasal 50 ayat (4) huruf c; Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, dan ayat (10) huruf a angka 3; Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b; Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, dan ayat (11) huruf a angka 2; dan Pasal 65 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
5. Memerintahkan kepada Panitera Mahkamah Agung RI untuk mengirimkan petikan putusan ini kepada Percetakan Negara untuk dicantumkan dalam Berita Negara; dan;
6. Menghukum **Termohon** untuk membayar biaya perkara;

Atau, apabila Majelis Hakim Agung pada Mahkamah Agung RI berpendapat lain, maka Kami mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang, bahwa untuk mendukung dalil-dalil permohonannya, Pemohon telah mengajukan surat-surat bukti berupa:

1. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (P-1);
2. Fotokopi Undang-Undang RI Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (P-2);
3. Fotokopi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (P-3);
4. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (P-4);



5. Fotokopi Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 37 P/HUM/ 2017, tanggal 20 Juni 2017 (P-5).

6. Fotokopi Identitas pribadi **Para Pemohon Keberatan (P-6)**

7. Fotokopi Bukti **Para Pemohon Keberatan** sebagai pengemudi *online* (P-7);

Menimbang, bahwa permohonan keberatan hak uji materiil *a quo* telah disampaikan kepada Termohon pada tanggal 30 Oktober 2017 berdasarkan Surat Panitera Muda Tata Usaha Negara Mahkamah Agung Nomor 66/PER-PSG/X/66 P/HUM/2017, tanggal 30 Oktober 2017;

Menimbang, bahwa terhadap permohonan Pemohon tersebut, Termohon telah mengajukan jawaban tertulis pada tanggal 9 November 2017, yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut:

1. Bahwa Para Pemohon dalam Permohonannya, mendalilkan bahwa **Para Pemohon** merupakan Warga Negara Indonesia dengan pekerjaan Karyawan Swasta sebagaimana dinyatakan oleh Para Pemohon dalam Permohonan Para Pemohon halaman 1 dan halaman 2, angka 1 s/d angka 7, permohonan keberatan;
2. Lebih lanjut Para Pemohon mendalilkan bahwa Para Pemohon adalah para supir yang menggunakan aplikasi (*online*) sebagai pihak yang sangat dirugikan dengan perbuatan **Termohon** yang tetap memberlakukan kembali ketentuan rumusan pasal-pasal dalam **PerMenhub Nomor 26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum;
3. Bahwa Para Pemohon Keberatan terhadap pasal-pasal dalam Obyek Permohonan yang menurut Pemohon sama persis dan/atau hanya berbeda redaksional dengan Pasal-Pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disebut **PerMenhub No.26/2017**) yang telah dinyatakan tidak lagi memiliki kekuatan mengikat secara hukum berdasarkan **Putusan No.37/2017**;
4. Bahwa Para Pemohon dalam dalil-dalilnya juga melakukan perbandingan Pasal-pasal dalam **PerMenhub Nomor 26/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum dalam **Putusan Nomor 37/2017**, namun ternyata pasal-pasal tersebut tetap diberlakukan lagi dalam **PerMenhub No.108/2017**, yang diuraikan sebagai berikut :



- a. Pasal 5 ayat (1) huruf e PerMenhub No.26/2017 sama substansinya namun berubah redaksionalnya dengan Pasal 6 ayat (1) huruf e PerMenhub No.108/2017.
- b. Pasal 19 ayat (2) huruf f PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 28 PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi.
- c. Pasal 19 ayat (3) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 27 ayat (1) huruf f PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
- d. Pasal 20 ayat (1) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 26 ayat (1) PerMenhub No.108/2017; Pasal 20 ayat (2) PerMenhub No.26/2017 menjadi Pasal 29 ayat (1) PerMenhub No.108/2017; dan Pasal 20 ayat (3) PerMenhub No.26/2017 menjadi Pasal 29 ayat (2) PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
- e. Pasal 21 ayat (1) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 30 ayat (2) PerMenhub No.108/2017; Pasal 21 ayat (2) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 31 ayat (1) PerMenhub No.108/2017; Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 31 ayat (2) PerMenhub No.108/2017; Pasal 21 ayat (5) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 31 ayat (3) PerMenhub No.108/2017; dan Pasal 21 ayat (6) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 30 ayat (3) PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi dan perubahan redaksional;
- f. Pasal 27 huruf a PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 38 huruf a PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
- g. Pasal 30 huruf b PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 43 huruf b PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi.
- h. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2 PerMenhub No.108/2017, tidak terdapat perubahan redaksional maupun substansi;
- i. Pasal 35 ayat (10) huruf a angka 3 PerMenhub No.26/2016 bergeser menjadi Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3 PerMenhub No.108/2017, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama;
- j. Pasal 36 ayat (4) huruf c PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 49 ayat (4) huruf c PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
- k. Pasal 37 ayat (4) huruf c PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 50 ayat (4) huruf c PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
- l. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2 PerMenhub No.108/2017, hanya terjadi perubahan redaksional, sementara substansi sama;



- m. Pasal 38 ayat (10) huruf a angka 3 PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3 PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
 - n. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b PerMenhub No.26/2017 sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b PerMenhub No.108/2017;
 - o. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 PerMenhub No.26/2017 sama persis secara redaksional maupun substansinya dengan Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2 PerMenhub No.108/2017;
 - p. Pasal 44 ayat (11) huruf a angka 2 PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2 PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
 - q. Pasal 51 ayat (3) PerMenhub No.26/2017 bergeser menjadi Pasal 65 PerMenhub No.108/2017, terdapat perubahan substansi;
 - r. Pasal 66 ayat (4) PerMenhub No.26/2017, pasal ini dihilangkan;
5. Pemohon juga mendalilkan bahwa perbuatan **Termohon** yang menerbitkan **PerMenhub No.108/2017** dengan perumusan pasal-pasal yang sama dengan pasal-pasal dalam **PerMenhub No.26/2017** yang secara hukum telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat berdasarkan **Putusan No.37/2017**, jelas menunjukkan **Termohon** sama sekali tidak taat dengan hukum;
6. Selain itu Pemohon menyatakan dalam Permohonan keberatannya bahwa **Termohon** dalam menerbitkan **PerMenhub No.108/2017** dengan membuat seolah-olah melaksanakan **Putusan No.37/2017**, namun pada kenyataan tetap membuat peraturan yang rumusan pasal-pasalnya bertentangan dengan hukum, dan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya, yakni Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (selanjutnya disebut "**UU No.20/2008**"), dan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut "**UU No.22/2009**");

Bahwa sebelum Termohon menjawab Permohonan Hak Uji Materiil terhadap **PerMenhub No.108/2017**, Termohon menyatakan menolak seluruh dalil/alasan Permohonan *a quo*, dengan uraian dan argumentasi sebagai berikut:

**II. PERSYARATAN FORMAL PENGAJUAN HAK UJI MATERIIL
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 3 TAHUN 2009 TENTANG
MAHKAMAH AGUNG**

Halaman 22 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017



A. PERMOHONAN A QUO TIDAK MEMENUHI PERSYARATAN FORMAL PENGAJUAN PERMOHONAN HAK UJI MATERIIL SEBAGAIMANA DIATUR PASAL 31 AYAT (3) UU NOMOR 3/2009 TENTANG MA;

7. Bahwa dalam Pasal 31 ayat (3) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Mahkamah Agung (selanjutnya disebut **UU No.3/2009 UU MA**), menyatakan bahwa Permohonan Hak Uji Materiil **sekurang-kurangnya** harus memuat:
 - a. nama dan alamat pemohon;
 - b. uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan dan menguraikan dengan jelas bahwa:
 - 1) materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang dianggap bertentangan dengan peraturan perundang undangan yang lebih tinggi; dan/atau
 - 2) **pembentukan peraturan perundang-undangan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku;** dan
 - 3) hal-hal yang diminta untuk diputus;
8. Bahwa terhadap tidak terpenuhinya salah satu dari persyaratan formal, mengakibatkan suatu Permohonan Keberatan Hak Uji Materiil dinyatakan tidak dapat diterima;
9. Bahwa dalam Permohonan Keberatan yang diajukan oleh Para Pemohon, sama sekali tidak memuat dalil-dalil yang menyatakan bahwa dalam pembentukan PerMenhub No.108/2017 tidak memenuhi pembentukan perundang-undangan, sebagaimana persyaratan formal pengajuan Permohonan Hak Uji Materiil diatur dalam Pasal 31 ayat (3) UU MA (**Bukti T-1**), yang secara lengkap dikutip sebagai berikut:

“ Permohonan sekurang-kurangnya harus memuat:

 - a. nama dan alamat pemohon;*
 - b. uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan dan menguraikan dengan jelas bahwa:*



1. materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang dianggap bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi; dan/atau

2. **pembentukan peraturan perundang-undangan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku**; dan

c. hal-hal yang diminta untuk diputus.

10. Bahwa dengan tidak dicantulkannya salah satu persyaratan formal tersebut di atas, **mengakibatkan Permohonan a quo dinyatakan tidak dapat diterima**. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 31 A ayat (5) UU MA, yang mengatur sebagai berikut:

“ Dalam hal Mahkamah Agung berpendapat bahwa pemohon atau permohonannya tidak memenuhi syarat, amar putusan menyatakan permohonan tidak diterima ”;

B. PARA PEMOHON TIDAK MEMILIKI KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING PERSONA STANDI IN JUDICIO) DALAM MENGAJUKAN PERMOHONAN A QUO SEBAGAIMANA KETENTUAN PASAL 31A AYAT (2) UU MA.

11. Bahwa Para Pemohon dalam Permohonannya halaman 1 dan halaman 2, angka 1 s/d 7 telah mendalilkan bahwa Para Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia (WNI) dengan pekerjaan Karyawan Swasta sebagaimana dinyatakan oleh Para Pemohon masing-masing sebagai berikut:

Halaman 1 dan Halaman 2 Permohonan:

a. **MOCH UNTUNG**, 52 tahun, Warga Negara Indonesia, NIK 3515180304650011, pekerjaan Karyawan Swasta, beralamat di Jl. Jatisari, RT/RW: 004/004, Kelurahan/Desa Pepelegi, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur;

b. **ABDUL CHOLIQ**, 47 tahun, Warga Negara Indonesia, NIK 3578021904700002, pekerjaan Karyawan Swasta, beralamat di Jemurwonosari Lebar 68, RT/RW: 007/005, Kelurahan/Desa Jemurwonosari, Kecamatan Wonocolo, Surabaya, Provinsi Jawa Timur;

c. **DWI TANTO**, 49 tahun, Warga Negara Indonesia, NIK 3515080304680001, pekerjaan Karyawan Swasta, beralamat



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

di Kapasan 1 B, RT/RW: 020/005, Kelurahan/Desa Sidokare, Kecamatan Sidoarjo, Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur;

- d. **M DHOFIR**, 37 tahun, Warga Negara Indonesia, NIK 3578041207800011, pekerjaan Karyawan Swasta, beralamat Bratang Wetan 1/10, RT/RW: 002/008, Kelurahan/Desa Ngagelrejo, Kecamatan Wonokromo, Surabaya, Provinsi Jawa Timur;
 - e. **MULYONO**, 46 tahun, Warga Negara Indonesia, NIK 351819040371001, pekerjaan Karyawan Swasta, beralamat Dsn. Lengki, RT/RW: 001/002, Kelurahan/Desa Prayung, Kecamatan Lengkon, Nganjuk, Provinsi Jawa Timur;
 - f. **RIZKY YASA NOFRITA WAHYU**, 27 tahun, Warga Negara Indonesia, Nomor SIM: 901115290450, pekerjaan Swasta, beralamat Kelurahan/Desa Tempursari, RT/RW: 004/005, Kecamatan Kedungjajang, Lumajang, Provinsi Jawa Timur;
 - g. **INDARTO**, 48 tahun, Warga Negara Indonesia, Nomor SIM: 690214480564, pekerjaan Swasta, beralamat di Sosrodipuran GT. I/376, RT/RW: 20/04, Yogyakarta, Provinsi Yogyakarta;
12. Bahwa **Para Pemohon** juga mendalilkan sebagai para supir yang menggunakan aplikasi (*online*) (*vide: halaman 12 angka 10 Permohonan*) sebagai pihak yang sangat dirugikan dengan perbuatan **Termohon** yang tetap memberlakukan kembali ketentuan rumusan Pasal-Pasal dalam PerMenhub No.26/2017 kedalam PerMenhub **Nomor 108/2017** yang telah dinyatakan tidak memiliki kekuatan mengikat secara hukum.
13. Bahwa dalam Permohonan Keberatan Para Pemohon, objek yang dilakukan pengujian materiil adalah PerMenhub Nomor 108/2017 yang dianggap telah bertentangan dengan Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan merujuk pada **Putusan Mahkamah Agung No.37/2017**;
14. Bahwa berkenaan dengan kedudukan hukum (*legal standing*) Para Pemohon, maka dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dengan jelas telah diatur mengenai kriteria UMKM (*vide: Pasal 1 butir 1 dan butir 2 UU No.20/2008*);

Halaman 25 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017



15. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 butir 1 dan butir 2, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, telah memberikan **batasan yang cukup jelas definisi Usaha Mikro dan Usaha Kecil (Bukti T-2)**, sebagai berikut:

1. **Usaha Mikro adalah** usaha produktif milik orang perorangan dan/atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria Usaha Mikro **sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini**;
2. **Usaha Kecil adalah** usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari Usaha Menengah atau Usaha Besar yang memenuhi kriteria Usaha Kecil sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini”;

Lebih lanjut, ketentuan mengenai kriteria Usaha Mikro dan Usaha Kecil, diatur dalam ketentuan Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, yang mengatur sebagai berikut:

“(1) **Kriteria Usaha Mikro** adalah sebagai berikut:

- a. memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
- b. memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

(2) **Kriteria Usaha Kecil** adalah sebagai berikut:

- a. memiliki kekayaan bersih lebih dari Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha; atau
- b. memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah) sampai dengan paling banyak Rp 2.500.000.000,00 (dua milyar lima ratus juta rupiah)”;

16. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, dapat dilihat dengan jelas bahwasanya, apabila Para Pemohon mendalilkan sebagai sopir aplikasi (*online*), maka Para Pemohon harus mampu membuktikan



bahwa Para Pemohon telah memenuhi kriteria sebagai pengusaha usaha mikro, dan usaha kecil, sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2) UU Nomor 20/2008 tersebut di atas, namun pada faktanya Para Pemohon dalam Permohonannya sama sekali tidak dapat membuktikan telah memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2) UU Nomor 20/2008, namun menggunakan UU Nomor 20/2008 sebagai alat uji terhadap PerMenhub Nomor 108/2017;

17. Bahwa **Para Pemohon dalam dalil-dalilnya seharusnya juga dapat menentukan kapasitasnya sebagai Para Pemohon dalam Permohonan Pengujian Materi perkara a quo, apakah kapasitas pemohon sebagai Pengemudi Angkutan Sewa Khusus ataukah berkapasitas sebagai pengusaha usaha mikro, dan usaha kecil di bidang transportasi.** Tidak diuraikannya kapasitas Para Pemohon sebagai Pemohon Uji Materiil dalam Perkara a quo berakibat pada tidak jelasnya kepentingan hukum Para Pemohon;
18. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (“**UU MA**”), mengatur:

Pasal 31A

“(1) ...

(2) *Permohonan hanya dapat dilakukan oleh pihak yang menganggap **haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang**, yaitu:*

- a. *Perorangan Warga Negara Indonesia;*
- b. *Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang; atau*
- c. *Badan hukum publik atau badan hukum privat”.*

19. Pasal 1 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil (“**Perma Nomor 1 Tahun 2011**”) (**Bukti T-3**), menyatakan:

Pasal 1

“(1) ...



(4) Pemohon Keberatan adalah kelompok masyarakat atau perorangan yang mengajukan permohonan keberatan kepada Mahkamah Agung atas berlakunya suatu Peraturan Perundang-undangan tingkat lebih rendah dari Undang-Undang”;

20. Terkait dengan kedudukan hukum (*legal standing persona standi in judicio*), Para Pemohon harus dapat membuktikan adanya hubungan sebab akibat (*causaverband*) antara kerugian langsung yang dialami oleh Para Pemohon sebagaimana dinyatakan oleh Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* akibat berlakunya PerMenhub Nomor 26/2017. Dalam perkara *a quo* **Para Pemohon tidak menjelaskan secara nyata kerugian yang dialami oleh Pemohon.** Dengan demikian, Para Pemohon tidak memiliki kepentingan untuk mengajukan Permohonan Uji Materiil di Mahkamah Agung (tidak terdapat ***point d’interet point d’action***);

21. Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing, persona standi in judicio*) untuk mengajukan permohonan Hak Uji Materiil PerMenhub Nomor 108/2017;

22. Dalam hal Para Pemohon tidak memenuhi persyaratan formil sebagaimana diatur ketentuan Pasal 31A ayat (5) UU MA, maka **Permohonan Pemohon dinyatakan tidak dapat diterima;**

Berdasarkan uraian dan argumentasi tersebut di atas, Termohon mohon agar kiranya Majelis Hakim Agung di Mahkamah Agung yang memeriksa, mengadili dan memutus Permohonan Hak Uji Materiil atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek menyatakan **PERMOHONAN PEMOHON DINYATAKAN TIDAK DAPAT DITERIMA (NIET ONVANKELIJK VERKLRAAD)**;

Namun demikian, apabila Majelis Hakim Agung di Mahkamah Agung berpendapat lain, berikut disampaikan “Jawaban” Termohon terhadap Permohonan Hak uji materiil sebagai berikut:

I. TERMOHON TELAH MELAKSANAKAN PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG RI NOMOR 37/P/HUM/2017 TANGGAL 20 JUNI 2017



A. PERMENHUB NOMOR 108/2017 TIDAK BERTENTANGAN DENGAN UU NOMOR 20 TAHUN 2008 TENTANG UMKM

1. Bahwa Termohon menolak dalil Pemohon yang menerangkan Pasal-Pasal dalam PerMenhub No.108/2017 bertentangan dengan ketentuan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 Tentang UMKM;
2. Bahwa PerMenhub No.108/2017 merupakan pelaksanaan dari putusan Mahkamah Agung No.37/P/HUM/2017, dimana sebelumnya dalam Permenhub Nomor 26/2017 tidak mengatur mengenai hak perorangan dalam berusaha, dalam PerMenhub No.108/2017 telah tegas mengatur adanya hak-hak perorangan sebagai bentuk perlindungan bagi usaha Mikro, Kecil dan Menengah dalam berusaha sebagaimana yang diamanatkan dalam Ketentuan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 Tentang UMKM;
3. Bahwa pengaturan hak-hak perorangan dalam berusaha tersebut diatur didalam Pasal 39 PerMenhub Nomor 108/2017, yang tidak diatur sebelumnya dalam PerMenhub Nomor 26/2017.

Selengkapnya Pasal 39 PerMenhub Nomor 108/2017, berbunyi sebagai berikut:

- (1) *Kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 huruf a, dibuktikan dengan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum atau dapat atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi.*
 - (2) *Dalam hal persyaratan memiliki kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 huruf a, bagi perorangan yang memiliki kurang dari 5 (lima) kendaraan dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;*
4. Bahwa PerMenhub No.108/2017 telah mengakomodir UU Nomor 20 Tahun 2008 Tentang UMKM sebagaimana Pasal 2 PerMenhub 108/2017, adapun maksud dan tujuan pengaturan dalam PerMenhub 108/2017, yaitu sebagai berikut:
 - a. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang memanfaatkan



penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat;

b. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau;

c. **terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;**

d. terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum; dan

e. terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat;

5. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka tidak benar dalil-dalil yang dikemukakan Pemohon bahwa PerMenhub No.108/2017 sama dengan PerMenhub No.26/2017, dan oleh karenanya beralasan secara hukum bagi Majelis Hakim Agung yang memeriksa perkara *a quo* untuk menolak seluruh dalil-dalil yang dikemukakan oleh Pemohon.

B. PERMENHUB NOMOR 108/2017 TIDAK BERTENTANGAN DENGAN KETENTUAN PASAL 183 AYAT (2) UU NOMOR 22/2009 TENTANG LLAJ

1. Bahwa pengaturan mengenai ketentuan tarif sebagaimana diatur dalam PerMenhub No.108/2017 tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 183 Ayat (2) UU Nomor 22/2009.

2. Bahwa ketentuan tarif sebagaimana diatur dalam PerMenhub No.108/2017 tetap didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi, sebagaimana diatur dalam Pasal 183 Ayat (2) UU Nomor 22/2009;

3. Bahwa adapun dasar pengaturan tarif batas atas dilakukan untuk melindungi konsumen agar tidak terjadi kenaikan tarif yang seenaknya di waktu-waktu tertentu, terutama di waktu-waktu jam sibuk dimana permintaan konsumen tinggi, sedangkan **pengaturan tarif batas bawah** diatur dengan tujuan menghindari perang tarif atau praktek **predatory pricing** sehingga terjadi persaingan usaha yang tidak



sehat. Disamping itu pemberlakuan tarif lebih rendah dari tarif batas bawah juga dapat menyebabkan tidak terjaminnya pemeliharaan kendaraan yang berpotensi terhadap peningkatan resiko kecelakaan akibat dari rendahnya pendapatan operator Angkutan Sewa Khusus;

4. Bahwa pengaturan tarif tersebut juga bertujuan untuk menjamin kemampuan membayar dari pengguna jasa yaitu penumpang (*ability to pay*), sedangkan penentuan tarif batas bawah bertujuan untuk menjamin keberlangsungan usaha dan menjaga aspek keselamatan bagi penumpang;

Berdasarkan uraian dan dalil Termohon tersebut di atas, penentuan tarif sebagaimana diatur dalam PerMenhub Nomor 108/2017 tetap didasarkan pada kesepakatan yang diatur dalam ketentuan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22/2009, sehingga tidak beralasan secara hukum dalil yang dikemukakan Pemohon bahwa PerMenhub Nomor 108/2017 sama dengan PerMenhub Nomor 26/2017 yang telah dinyatakan tidak berkekuatan hukum sebagaimana Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P.HUM/2017;

II. PENERAPAN ASAS *AUDI ET ALTERAM PARTEM* DALAM PERMOHONAN HAK UJI MATERIIL

5. Bahwa apabila kita lihat kembali apa yang menjadi pertimbangan dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 tentang Permohonan Hak Uji Materiil Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tanggal 24 Oktober 2017, adapun pertimbangan Majelis Hakim dalam pertimbangannya menyatakan bahwa Jawaban Termohon telah melampaui tenggang waktu pengajuan "**Jawaban**" sebagaimana ketentuan Pasal 3 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, adapun pertimbangan tersebut secara lengkap dikutip sebagai berikut:

" Menimbang, bahwa terhadap permohonan Para Pemohon tersebut, Termohon telah mengajukan jawaban namun tenggang pengajuan jawaban telah terlewati, sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil";

6. Bahwa dengan terlampauinya tenggang waktu pengajuan "**Jawaban**" Termohon atas Hak Uji Materiil Nomor 37/P.HUM/2017 tanggal 20 Juni



2017, Majelis Hakim yang memeriksa dan memutus Permohonan Hak Uji Materiil tidak mendapatkan penjelasan yang menyeluruh berkaitan dengan pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (angkutan *online*);

7. Bahwa tugas dan fungsi Termohon sebagaimana diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain untuk **menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah**, adapun perwujudan daripada pengaturan tersebut adalah dengan penetapan Peraturan Menteri Perhubungan **PerMenhub Nomor 108/2017**;
8. Bahwa dalam pemeriksaan perkara-perkara yang diajukan di pengadilan, terdapat asas "**Audi et Alteram Partem**" atau mendengarkan juga pendapat atau argumentasi pihak yang lainnya sebelum Majelis Hakim hakim menjatuhkan putusan yang diputus. **Audi et alteram partem** dikenal sebagai asas hukum dalam hukum acara atau hukum prosesuil. Agar sebuah proses persidangan berjalan seimbang, maka kedua belah pihak harus di dengar dan diberikan kesempatan yang sama demi keadilan;
9. Penerapan asas "**Audi et Alteram Partem**" diatur juga dalam Ketentuan Pasal 5 (1) UU No.4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyebutkan bahwa "**Pengadilan mengadili menurut hukum dengan tidak membeda-bedakan orang**", lebih lanjut dalam Ayat (2) dipertegas bahwa "**Pengadilan membantu pencari keadilan dan berusaha mengatasi segala hambatan dan rintangan untuk dapat tercapainya peradilan yang sederhana, cepat, dan biaya ringan**", hal ini tidak terkecuali wajib diterapkan dalam pemeriksaan perkara *a quo*;

III. JAWABAN TERMOHON MASIH DALAM TENGGANG WAKTU SEBAGAIMANA DIATUR DALAM PASAL 3 AYAT (4) PERMA NOMOR 1 TAHUN 2011 TENTANG HAK UJI MATERIIL

10. Bahwa pada tanggal 30 Oktober 2017 Mahkamah Agung RI melalui Panitera Tata Usaha Negara telah menyampaikan Surat Pemberitahuan dan Penyerahan Surat Permohonan Hak Uji Materiil dengan **Register Nomor 66 P/HUM/2017** tanggal 30 November 2017



kepada Menteri Perhubungan RI sebagaimana Surat Nomor: 66/PER-PSG/X/66 P/HUM/2017 (**Bukti T- 4**);

11. Bahwa Surat Pemberitahuan dan Penyerahan Surat Permohonan Hak Uji Materiil sebagaimana dimaksud di atas, diterima di Bagian sentral persuratan Kementerian Perhubungan pada tanggal 1 November 2017;
12. Bahwa tenggang waktu penyampaian Jawaban Termohon terhadap permohonan Hak Uji Materiil telah di atur dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, yaitu Pasal 3 ayat 4 PERMA 1/2011, (**Bukti T- 5**) yang dikutip secara lengkap sebagai berikut:

Pasal 3

(4) Termohon wajib mengirimkan atau menyerahkan jawabannya kepada Panitera Mahkamah Agung dalam waktu 14 (empat belas) hari sejak diterima salinan permohonan tersebut;

13. Bahwa Jawaban Termohon permohonan hak uji materiil masih dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari sejak diterima salinan permohonan tersebut sebagaimana di atur dalam ketentuan Pasal 3 ayat 4 PERMA 1/2011;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, mohon kiranya Jawaban Termohon dijadikan menjadi pertimbangan bagi Majelis Hakim Mahkamah Agung dalam memeriksa Permohonan *a quo*;

IV. LATAR BELAKANG PENGATURAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK

B. PERMENHUB NOMOR 108/2017 MERUPAKAN AMANAT UNTUK MELINDUNGI KEPENTINGAN NASIONAL ;

1. **Bahwa TERMOHON telah menerbitkan PerMenhub Nomor 108/2017 sebagaimana amanat peraturan perundang-undangan di atasnya, yaitu :**
 - a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025); (**Bukti T-6**)
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120,



Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
(**Bukti T-7**);

c. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594). (**Bukti T-8**);

3. Bahwa dapat TERMOHON kemukakan terbitnya PerMenhub 108/2017 selain dari pada amanat UU 22/2009, PP 55/2012, dan PP 74/2014 juga dalam rangka menghindari terjadinya kondisi konflik horizontal dilapangan yang tidak diinginkan di beberapa daerah, seperti :

a. **Aksi Bentrok di Medan**

1) Adanya aksi *sweeping* terhadap operasional transportasi berbasis aplikasi daring (*online*) masih terus terjadi di Medan, Rabu (22/2/2017). Para penarik becak bermotor (betor) yang melakukan *sweeping*, tak hanya menysasar pengendara ojek *online* Go-Jek. Mereka juga menysasar pengendara taksi *online* Grab.

Salah seorang pengendara Go-Jek mendapat intimidasi hingga berujung bentrok di depan Stasiun Kereta Api Besar Medan. Sedangkan salah seorang sopir Grab diserang sejumlah penarik betor saat berada di depan Plaza Medan Fair, Jalan Gatot Subroto, Kecamatan Medan Petisah, Kota Medan;

Bahwa menurut Kapolsekta Medan Baru, Roni Bonic saat dikonfirmasi membenarkan adanya penyerangan tersebut.

Sumber: Okezone News tanggal 22 Februari 2017;

2) Ratusan pengemudi becak yang tergabung dalam Solidaritas Angkutan Transportasi Umum (SATU) gelar unjuk rasa di depan Kantor Gubernur Sumatera Utara, Selasa (24/10/2017). Dalam tuntutanannya, mereka menolak kehadiran transportasi online. "Tegas ini harga mati kami ingin tutup dan menghentikan angkutan berbasis online, Gojek, Gocar, Grab, dan Uber," kata Gulit Saragih, anggota SATU; Permintaan kedua pada pemerintah supaya melaksanakan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, tanpa ada campur



tangan oknum tertentu untuk kepentingan pribadi. "Kami juga minta becak bermotor (betor), angkot, dan taksi dilakukan peremajaan, agar kami juga menjadi lebih baik," jelasnya; Terakhir, lanjut Gultit, pihaknya ingin betor dijadikan ikon wisata dan budaya Sumatera Utara, terkhusus untuk Kota Medan. "Kami betor disini dikenal sebagai wajah Kota Medan dan Sumut, kami juga minta kami diikutsertakan dalam wisata dan budaya di Sumut," tandasnya. **(Sumber: Tribunnew.com (24/10/2017));**

b. Aksi Unjuk Rasa di Padang;

Ratusan sopir angkot di Kota Padang, Sumatera Barat, melakukan aksi unjuk rasa di gedung DPRD setempat menolak beroperasinya angkutan dalam jaringan (daring) di daerah itu, Senin. Berdasarkan pantauan Antara ratusan sopir angkot sudah mulai melakukan aksi mogok di depan DPRD pada pukul 09.30 Wib. Tuntutan mereka lebih difokuskan kepada angkutan daring jenis mobil seperti Go Car, Grab dan Uber;

Salah seorang perwakilan sopir angkot Fauzan yang merupakan Direktur PT Permata Biru mengatakan agar pemerintah dapat menertibkan angkutan daring yang beroperasi di daerah itu. "Tarif untuk angkutan daring tidak ditentukan oleh pemerintah, sehingga dimohonkan untuk ditertibkan," katanya. Selain melakukan tuntutan terhadap angkutan daring, sopir angkot tersebut juga menolak beroperasinya sepuluh unit Trans Padang. Ia berharap pertemuan dengan perwakilan dari DPRD dapat menemukan solusi yang tepat terhadap aspirasi yang disampaikan ke DPRD. **(Sumber: Antara Sumbar);**

c. Aksi Penolakan Transportasi Online di Batam;

Ratusan sopir taksi konvensional dari berbagai perusahaan, melakukan aksi damai di depan kantor wali kota Batam. Aksi ini merupakan bentuk penolakan beroperasinya secara resmi transportasi berbasis online di Batam. Bahkan informasi yang diperoleh di lapangan, jumlah peserta aksi damai ini akan terus bertambah karena diikuti seluruh taksi konvensional yang ada di Kota Batam saat ini. Para sopir taksi konvensional ini berkumpul sejak pagi tadi sekitar pukul 07.00 WIB;



Mereka rela kehujanan hanya ingin menyampaikan aspirasinya menolak beroperasinya taksi *online*. "Kami minta taksi *online* ditinjau kembali operasinya," kata Amir, salah satu sopir taksi yang ikut aksi damai tersebut. Ia menilai dengan adanya taksi *online* ini, mata pencaharian yang telah dilakoninya selama belasan tahun terancam hilang. "Kami minta Pak Wali Kota berani tegas dalam menentukan keputusan ini," katanya. Setelah lama berdiri dan memarkirkan kendaraan mereka di depan kantor Wali Kota Batam, akhirnya sekitar pukul 11.05 WIB, Wali Kota Batam Rudi bersama Kapolresta Barelang Kombes Hengki mendatangi Komisi III DPRD Batam untuk duduk bersama dengan para sopir taksi di Batam. Sampai saat ini rapat dengar pendapat dengan Komisi III DPRD Kota Batam masih berlangsung. Di bagian lain, Kepala Dinas Perhubungan Yusfa Hendri mengaku taksi *online* atau taksi konvensional sama-sama transportasi yang dibutuhkan masyarakat Batam. Jika ada yang bersalah, keduanya akan ditindak tegas. Bahkan saat ini sudah ada 29 kendaraan pelat hitam yang merupakan taksi online yang diamankan. Saat ini perkaranya sudah dilimpahkan ke Kejaksaan Negeri Batam. "Tapi pihak kejaksaan mengatakan perkara ini hanya bentuk teguran karena tidak ada izin dan sulit dicari sanksi hukumannya," kata Yusfa;

d. Aksi Massa di Makassar

1. Para supir petepete (angkot) dan pabentor di depan Gubernur Sulsel, Jl Urip Sumoharjo mulai brutal, Rabu (1/11/2017) siang. Ratusan massa yang menolak angkutan umum berbasis online itu, mulai tidak bisa dikontrol oleh pihak kepolisian. Mereka mulai menahan kendaraan roda empat plat hitam, dari arah Panaikang menuju ke Flyover dan sebaliknya. Aksi tersebut sempat membuat para pengendara ketakutan, terutama para pengendara yang menggunakan mobil. Beberapa kali aksi tersebut dilakukan para supir Petepete dan Pabentor, tapi terus digagalkan pihak kepolisian (**sumber: tribunnews.com, 1 November 2017**).
2. Aksi unjuk rasa ratusan sopir taksi, angkot dan pengemudi becak motor (bentor) di depan kantor Gubernur Sulawesi



Selatan (Sulsel) berakhir ricuh. Mereka demo memprotes layanan transportasi online di Sumsel.

Dua sopir angkot yang melakukan penyerangan pada mobil yang disangka taksi online diamankan anggota kepolisian ke dalam kantor Gubernur. Dalam aksi ini dua unit mobil yang disangka taksi online sempat dilempari massa.

Selain itu, para sopir terlibat aksi saling dorong di pagar pintu gerbang kantor Gubernur Sulsel di Jalan Urip Sumoharjo, Makassar, Rabu (1/11/2017). Akibat aksi ini, menimbulkan kemacetan di sekitar Jalan Urip Sumoharjo, Perintis Kemerdekaan dan Jalan Abdullah Dg Sirua. Para sopir menutup dua arah Jalan Urip Sumoharjo di depan kantor Gubernur Sulsel;

Dalam aksi gabungan para sopir ini, mereka menyampaikan tuntutan penghentian layanan transportasi berbasis online dan pemberlakuan peraturan Menteri Perhubungan No 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Sangkala, pengemudi Bentor yang ditemui di lokasi unjuk rasa mengaku keberadaan sistem transportasi online berakibat penurunan omzet hariannya secara drastis. "Kami minta taksi dan ojek online ditertibkan pemerintah dengan aturan pembatasan agar tidak mengganggu usaha kami," ujar Sangkala;

e. Aksi Sweeping di Surabaya

- 1) Para sopir angkutan umum konvensional yang menggelar demonstrasi di Surabaya, Selasa (3/10/2017), sempat melakukan sweeping terhadap sejumlah angkutan *online* dan juga angkutan konvensional lainnya yang beroperasi. "Sementara informasi yang kita dengar *sweeping* dilakukan oleh para demonstran di perempatan kawasan Kebonrojo Surabaya," ujar Kepala Satuan Reserse Kriminal Polrestabes Surabaya Ajun Komisaris Besar Polisi Leonard Sinambela, yang ditemui di kawasan perempatan Kebonrojo Surabaya saat memimpin pengamanan *sweeping*; Leonard mengatakan, pihaknya telah menyebar anggota kepolisian untuk mengamankan seluruh wilayah Kota



Surabaya dan membubarkan upaya *sweeping*. "Khususnya terhadap ancaman *sweeping* ini telah kami lakukan pengamanan dari wilayah perbatasan Waru, Sidoarjo, sampai ke seluruh wilayah Kota Surabaya," ujarnya;

Pantauan di lapangan menunjukkan di perempatan Kebonrojo Surabaya sejak pukul 08.00 WIB, para demonstran tak hanya melakukan *sweeping* terhadap angkutan umum berbasis dalam jaringan (*daring*). Mereka juga melakukan *sweeping* terhadap angkutan umum konvensional yang sedang mengangkut penumpang. Pengemudinya dipaksa ikut demonstrasi dan penumpungnya disuruh turun;

Selain itu, beberapa pengemudi ojek berbasis aplikasi *online* tampak dihadang dan menjadi sasaran massa demonstran. Polisi tampak sigap segera membukarkan aksi *sweeping* tersebut. "Para demonstran ini sudah kami fasilitasi untuk berdemonstrasi menyuarakan haknya di depan Kantor Gubernur Jawa Timur Jalan Pahlawan Surabaya. Sudah kami arahkan agar tidak mengganggu ketertiban umum," ucap Leonard;

Ratusan mobil angkutan konvensional tampak sudah diparkir berjajar di depan kantor Gubernur Jawa Timur Jalan Pahlawan yang memanjang hingga ke Jalan Indrapura Surabaya sejak pukul 08.00 WIB. Mereka berdemonstrasi menolak keberadaan angkutan umum berbasis *daring*. "Semula demonstrasi dijadwalkan mulai pukul 08.00 WIB yang terpusat di depan Kantor Gubernur Jawa Timur Jalan Pahlawan Surabaya, tapi diundur dimulai pukul 10.00 WIB," kata Kepala Sub Bagian Hubungan Masyarakat Polrestabes Surabaya Komisaris Polisi Lily Djafar. Menurut dia, Gubernur Jawa Timur Soekarno telah menjadwalkan untuk menemui para demonstran pada sekitar pukul 13.00 WIB. **(Sumber: Kompas.com);**

- 2) Aksi besar-besaran sopir angkutan kota Surabaya membuat operator angkutan online "tiarap" untuk sementara waktu. Walaupun nekat beroperasi, mereka ekstra hati-hati, jangan sampai ketahuan para sopir angkot. Dari pantauan di



lapangan, beberapa pangkalan angkutan online di Surabaya sepi. Seperti di depan Surabaya Plaza, Tunjungan Plaza, samping Hotel New Cokelat dan depan Hotel Sahid Gubeng. Biasanya di tempat ini tak pernah sepi dari ojek dan taksi online. Tak hanya itu saja, kantor Grab di kawasan Klampis juga ditutup sementara. Sebuah kertas pemberitahuan ditempel dipintu besi. "Maaf, untuk hari ini layanan kantor Grab libur," bunyi pesan tersebut. Grab juga menyebarkan pesan kepada mitra kerjanya agar tetap mengutamakan keamanan dan keselamatan. "Kami menghimbau khusus hari ini untuk tidak menggunakan atribut selama Anda bekerja, untuk menghindari hal yang tidak diinginkan dan demi keamanan Anda bekerja," pesan operator yang disebarkan lewat SMS tersebut. Begitu juga dengan warung kopi yang berada di seberang kantor Indosat Jalan Kayoon, sepi pengunjung. Banner bertuliskan pangkalan Grab terpaksa dilepas. **(Sumber: Jawa Pos);**

f. Aksi Mogok dan Turun Jalan di Solo

Ratusan pengemudi taksi melakukan aksi mogok dan turun ke jalan memprotes beroperasinya taksi berbasis aplikasi (*online*), Selasa (11/7/2017). Peserta aksi yang diikuti oleh pengemudi taksi dari lima perusahaan yang ada di Solo yaitu Gelora, Kosti, Sakura, Mahkota, dan Wahyu Taksi itu, tergabung dalam Barisan Anti Angkutan Ilegal Soloraya;

Mereka berkumpul di Bundaran Gladag di Jalan Slamet Riyadi, Solo, kemudian mendatangi Kantor Balaikota Solo dan menggelar orasi serta *happening art*;

Menurut salah satu peserta aksi, Teguh, sejak keberadaan taksi *online* tersebut, pendapatan para pengemudi taksi konvensional semakin menurun hingga 30 persen;

"Saya dari taksi Kosti, per hari dulu saya bisa nutup setoran. Sehari bisa Rp 150.000-Rp 200.000. Sekarang mau dapat Rp 100.000 saja susah," kata dia.

Teguh juga mengakui pendapatan perusahaan tempat mereka bekerja pun juga semakin menurun. Menurut dia, yang juga sebagai Tim negosiator aksi, keberadaan taksi berbasis aplikasi di Kota Solo sudah mencapai ratusan pengemudi.



"Kita desak pemerintah agar segera mengatasi keberadaan taksi *online* ini, karena sudah mempengaruhi pendapatan kami pada pengemudi taksi konvensional," kata dia dalam orasinya.

Poster bertuliskan penolakan taksi *online* diusung menuju kator Balaikota Solo. Tari Reog Ponorogo pun digelar di tengah aksi tersebut;

Peserta aksi pun ditemui langsung oleh Wali Kota Solo, FX. Hadi Rudyatmo, di depan kantor Balaikota;

"Saya menyatakan bahwa saya dilantik sebagai Wali Kota Surakarta, untuk melaksanakan undang undang, salah satunya undang terkait lalu lintas dan pengaturan transportasi. Saya tegaskan Solo tidak pernah memberikan izin operasi kepada angkutan ilegal dan menolak keberadaan alat transportasi ilegal," kata Rudy, sapaan akrab Walikota Solo di depan ratusan peserta aksi;

Setelah itu, Rudy meminta para peserta aksi membubarkan diri dan kembali bekerja melayani pelanggan. **(sumber: Kompas.com);**

g. Ribuan Sopir Angkutan Kota Demo Di Malang

Malang - Ribuan sopir angkutan umum (Angkot) semua jalur di Kota Malang menggelar demo di depan balai kota. Ini merupakan aksi kedua kalinya menolak transportasi online. Demo pertama digelar Maret 2017 lalu. Para sopir memarkir angkotnya mulai depan Stasiun Besar Malang hingga Bundaran Tugu. Mereka pun berorasi. "Transportasi online tidak memiliki izin, tetapi seakan dilindungi pemerintah," terang Roni Agustinus koordinator aksi dalam orasinya depan Balai Kota Malang, Selasa (26/9/2017);

Roni menegaskan, para sopir tergabung dalam Forum Komunikasi Angkot Malang Raya memiliki anggota sebanyak 1.200 orang, meminta penghapusan transportasi online. Karena mereka tak memiliki dasar untuk beroperasi di Kota Malang. Beberapa kota disebut pendemo berani menolak transportasi online. Dengan begitu, Kota Malang seharusnya bisa melakukan hal sama;

"Kota-kota lain sudah menolak, Padang, Samarinda, hingga Batu. Artinya daerah memiliki kewenangan penuh," tegasnya. Para



sopir mengaku kecewa sejak aksi pertama pada Maret 2017 lalu. Pemkot Malang belum memberikan sikap tegas terhadap transportasi online, malah justru seperti membiarkan mereka beroperasi. "Kita ingin menanyakan ketegasan dari Pemkot Malang untuk menghapus transportasi online," ujarnya. Para sopir juga menggelar tanda tangan di atas kain putih sepanjang hampir 100 meter. Tanda tangan sebagai wujud solidaritas dan kekompakan para sopir menolak transportasi online. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang Kusnadi ditemui di Balai Kota Malang, mengatakan, bahwa soal transportasi online akan disampaikan langsung oleh Pemprov Jatim, sebagai pihak yang memiliki kewenangan. "Sosialisasi akan disampaikan Dishub Propinsi Jatim besok siang (hari ini)," terangnya. **(Sumber: detiknews.com);**

h. Kisruh Transportasi Online di Palembang

Kisruh antara driver transportasi online dan sopir taksi konvensional di Palembang kembali terulang. Kali ini, ribuan driver online mensweeping sopir angkot karena rekannya dan penumpangnya diserang sopir angkot. Informasi dihimpun, sweeping tersebut bermula setelah driver online yang merupakan seorang wanita diserang sekelompok sopir angkot di Jalan Merdeka, tepatnya di depan Monumen Perjuangan Rakyat (Monpera) dan Masjid Agung Palembang, Kamis (21/9). Tak hanya driver, seorang penumpang yang diduga anggota polisi terluka parah akibat terkena bacokan pedang oleh para pelaku; Mengetahui rekan seprofesi diserang, para sopir dan pengemudi ojek online mendatangi lokasi. Mereka sempat mensweeping sopir angkot sehingga melumpuhkan lalu lintas selama tiga jam. Petugas kepolisian yang tiba untuk mengkonduksifkan massa pun tampak kewalahan dengan peristiwa spontan tersebut. Para sopir dan pengojek tampak sesekali melempar cemoohan serta teriakan terhadap angkot yang melintas. Tak ayal suasana tersebut sempat membuat massa panas. Beberapa sopir dan pengojek online tampak tersulut emosi setiap ada angkot yang melintas hendak melakukan aksi vandalisme atau perusakan; Namun, pengamanan dari kepolisian serta teriakan pengingat dari sesama sopir online membuat massa tenang dan tidak



berbuat aksi kekerasan. Ketua Paguyuban Driver Online Palembang, Adi mengungkapkan, aksi ini dilaksanakan spontan dan tanpa ada yang menggerakkan. Sebab, hal itu merupakan sikap solidaritas sesama rekan kerja yang menjadi korban penyerangan;

"Kawan-kawan semua dapat info driver online yang dikeroyok, jadi kami melakukan aksi solidaritas berkumpul di sini. Tidak ada yang menggerakkan, ini spontan saja teman-teman datang," ungkap Adi. Hanya saja, kata dia, belum diketahui kronologi penyerangan. Pihaknya pun akan menyerahkan penyelidikan kepada aparat kepolisian untuk menangkap pelakunya. "Infonya masih simpang siur, korban masih di rumah sakit. Info yang didapat sementara driver cewek diserang, korbannya terluka karena mau melindungi driver itu," kata dia;

Pengemudi taksi online menyesalkan kejadian serupa kembali terulang. Mereka berharap kepolisian dapat memberikan rasa nyaman kepada siapapun dalam melakukan aktivitas, terutama mencari rizki. "Ayo sama-sama kita kerja, rizki sudah ada yang ngatur, tidak mungkin tertukar. Kalau begini terus tak nyaman cari duit," pungkasnya. **(Sumber: Merdeka.com);**

4. Bahwa gambaran aksi bentrok, aksi unjuk rasa, aksi *sweeping* serta demo besar-besar sebagaimana TERMOHON sampaikan di atas, merupakan kondisi riil yang mengharuskan TERMOHON menerbitkan PerMenhub No.108/2017;
5. Bahwa dalam rangka mengatasi aksi bentrok, aksi unjuk rasa, aksi *sweeping* serta demo besar-besar sebagaimana tersebut pada butir 4 di atas, maka Negara wajib hadir untuk memberikan pengaturan, sehingga transportasi berbasis *online* mempunyai payung hukum dan dapat berjalan harmonis dengan moda-moda transportasi lainnya;
6. Bahwa kehadiran Negara dalam memberikan kepastian hukum berkenaan dengan kehadiran transportasi *online* yang merupakan keniscayaan, maka fungsi Negara dalam hal ini TERMOHON telah menetapkan PerMenhub Nomor 108/2017 yang penyusunannya telah melibatkan seluruh *stakeholders* (para pemangku kepentingan), tidak terkecuali mengikutsertakan pengemudi *online*, serta para perusahaan transportasi, asosiasi pengusaha jasa



transportasi termasuk juga perusahaan aplikasi (Grab, Uber, dan Go-car);

7. Bahwa pasal-pasal yang diajukan Permohonan Hak Uji Materiil sebagaimana dalam permohonan adalah pasal-pasal yang telah dilakukan uji publik dan sosialisasi serta telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan, khususnya UU Nomor 22/2009, PP Nomor 55/2012, dan PP Nomor 74/2014;
8. Bahwa tidak ada satu pun pasal-pasal yang diajukan Uji Materiil tersebut yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya, khususnya UU Nomor 20/2008 dan UU No.22/2009, yang menjadi dalil-dalil atas Permohonan uji Materiil;
9. Bahwa keberadaan PerMenhub Nomor 108/2017 merupakan kebijakan strategis dan menyangkut kepentingan nasional, dan apabila tidak dilakukan pengaturan, maka dipastikan menimbulkan gejolak sosial, konflik horizontal baik tataran lokal maupun nasional sementara dampak lainnya tidak menumbuhkan persaingan usaha sehat dan tidak terjaminnya penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan, sehingga pengaturan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, khususnya Angkutan Sewa Khusus sebagaimana diatur dalam PerMenhub No.108/2017 merupakan sebuah keniscayaan;
10. Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka sangat beralasan hukum bagi Majelis Hakim Agung yang terhormat untuk menolak Permohonan Hak Uji Materiil ini, mengingat keberadaan PerMenhub No.108/2017 merupakan amanat dan manifestasi peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan untuk menjaga ketertiban, persatuan serta keutuhan berbangsa dan bernegara;

A. PENGATURAN ANGKUTAN ONLINE DI BEBERAPA NEGARA

1. Pada saat ini, tidak ada kegiatan dan sektor yang bisa lepas dari teknologi informasi atau IT (information and technology). Hampir semua memanfaatkan teknologi ini, baik langsung maupun tidak langsung, termasuk juga pemanfaatan di bidang transportasi yang merupakan sebuah keniscayaan;
2. Kehadiran transportasi berbasis IT di beberapa negara, seringkali memunculkan konflik terutama konflik dengan angkutan regular atau eksisting, berikut merupakan catatan di beberapa negara berkaitan



dengan kehadiran transportasi yang menggunakan aplikasi berbasis IT (*online*), sebagai berikut:

a. **DI MALAYSIA**

Pada medio bulan Maret tahun 2016, Malaysia diributkan dengan konflik dan aksi protes para sopir taksi konvensional yang dilayangkan pada pihak taksi *online* Uber dan GrabCar. Aksi tersebut telah membuat kemacetan panjang di Malaysia saat itu (29/3/2016).

Demonstrasi yang terjadi di Malaysia cukup mirip dengan apa yang terjadi di Indonesia, ribuan sopir taksi turun ke jalan menuntut pemerintah untuk menutup perusahaan transportasi *online*. Aksi tersebut dilakukan di sepanjang Jalan Bukit Bintang, jalanan menjadi macet total. Aktivitas warga sejenak 'lumpuh' akibat aksi tersebut;

b. **DI PARIS**

Pada bulan Juni 2015 persatuan taksi Perancis dan Uber juga pernah terlibat dalam konflik, dalam aksi tersebut diwarnai dengan pemblokiran jalan raya, demonstrasi di segala penjuru Paris, dan pemblokiran akses menuju bandara dan stasiun kereta api di Paris;

Seluruh tuntutan dan protes dilayangkan kepada pemerintah dan perusahaan Uber yang dirasa telah mengancam 'kehidupan' angkutan umum konvensional. Aksi demo mereka pun berujung rusuh. Berkali-kali polisi harus menembakkan peluru kosong untuk membuat suasana demo kembali menjadi kondusif. Gas air mata pun dipersiapkan untuk mengantisipasi para peserta demonstran yang kembali membuat suasana menjadi panas dan tak terkendali; Pemerintah dinilai tak berbuat banyak untuk kembali membuat iklim persaingan menjadi sehat kembali. Dalam menghadapi aksi protes tersebut, Uber pun sontak mengirimkan surat elektronik bagi para penggunanya untuk turut mendorong terbentuknya peraturan yang adil bagi kedua belah pihak. Tentunya, kebijakan pemerintah yang berkeadilan menjadi kunci penting untuk meminimalisir konflik yang bisa kembali terjadi di depan, serta memastikan bahwa seluruh pihak merasakan keadilan yang sama.

c. **DI BELGIA**



Taksi konvensional dan Uber di Belgia pun turut terlibat dalam konflik. Protes yang dilayangkan tentunya tak lain tak bukan adalah mengenai ketidakadilan yang ada dalam kompetisi antara keduanya. Aksi protes ini mengusung jargon 'anti-Uber', dan terus menyuarakan ketidakadilan yang telah terjadi akibat kemunculan UberPOP, salah satu penyedia jasa transportasi sangat murah, yang akhirnya membuat penyedia jasa taksi konvensional kehilangan pelanggan secara drastis;

Demonstrasi yang diadakan melibatkan hingga ribuan sopir taksi konvensional dan tersebar di beberapa titik di Belgia. Aksi ini dilakukan secara serentak, sehingga pemerintah pun akhirnya bergerak untuk 'mendamaikan' kedua belah pihak. Kebijakan pun akhirnya dibuat, sehingga izin operasi UberPOP pun ditarik dan dilarang untuk beroperasi di Belgia;

d. DI LONDON

Pada tahun 2014 di Trafalgar Square taksi konvensional yang menyebut diri mereka sebagai 'anti-Uber' menggalakan aksi protes, ribuan taksi diparkir di sepanjang jalan besar di London, dengan harapan dapat melumpuhkan detak kota besar tersebut pada hari itu.;

Aksi tersebut melibatkan setidaknya 12 ribu sopir taksi yang mengambil bagian untuk melayangkan protes 'anti-Uber' kepada pemerintah dan kebijakannya. Isu utama yang menjadi perhatian adalah masih belum adanya kebijakan yang adil untuk mengatur operasional Uber yang dirasa telah mengancam keberlangsungan hidup taksi konvensional London;

Aksi protes ini pun dilanjutkan hingga ke meja hijau guna mencapai keputusan paling adil bagi kedua belah pihak. Melalui mediasi ini, pemerintah pun dilibatkan agar dapat meramu kebijakan yang paling sesuai untuk pihak-pihak yang terlibat di dalamnya;

e. DI TORONTO

Di Toronto Sejak tahun 2012 memang telah ada konflik terjadi antara taksi konvensional dengan Uber, berbagai pihak telah memperdebatkan bagaimana bentuk regulasi yang tepat untuk mengatur Uber yang baru saja ramai beroperasi pada periode tersebut;



Puncak konflik tersebut akhirnya diwujudkan dengan sebuah aksi protes yang melibatkan ribuan para sopir taksi dan memblokir sejumlah jalan utama di Toronto, serta dengan sengaja membuat para pengendara lain menjadi emosi dengan mengendarai taksi mereka dengan kecepatan yang begitu lambat;

Aksi tersebut pula berhasil melumpuhkan Toronto sejenak. Bahkan, para taksi konvensional pun menganggap bahwa Uber adalah teroris yang pelan-pelan membunuh kehidupan taksi konvensional. Anggapan bahwa Uber tidak bersaing secara sehat pun menjadi wacana yang terus digadang-gadang oleh para sopir taksi konvensional. Hingga kini, konflik taksi konvensional versus Uber memang masih terjadi. Namun, intensitas dan lonjakan emosi sudah lebih terkendali karena sudah ada berbagai upaya mediasi yang dilakukan guna mencapai kesepakatan terbaik di antara pihak-pihak yang terlibat;

3. Adanya fenomena pro kontra serta konflik kehadiran transportasi berbasis *online* di berbagai negara tersebut di atas, mendorong negara-negara tersebut menetapkan pengaturan terhadap transportasi berbasis *online*. Berikut merupakan gambaran pengaturan transportasi *online* di beberapa negara:

- a. **DI INGGRIS**

Di Inggris menyebutnya layanan semacam Uber dengan *private hire vehicle* atau mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan. Peraturan terkait dengan *private hire vehicle* diterbitkan pada September 2016. melalui Otoritas Transportation London, pemerintah memberlakukan standar untuk para pengemudi yang terdaftar di sistem Uber. Semua sopir wajib memiliki lisensi, memiliki kecakapan bahasa Inggris, dan melaporkan secara rutin tentang seluruh aktivitas bisnisnya. Uber di Inggris juga tidak akan memiliki cerita sebagai moda transportasi murah seperti di tempat lain. Uber terikat pada aturan mengenai upah minimum yang tercantum pada *National Minimum Wage Regulation 45*.

- b. **DI JERMAN**

Jerman merupakan salah satu negara selain Perancis, Italia, dan Belgia yang sempat melarang keberadaan Uber, pada 2 September 2014. perusahaan penyedia taksi dari Jerman bernama Taxi Deutschland Servicegesellschaft, memperkarakan Uber ke



jalur hukum karena melanggar standar operasional yang harus dimiliki sebuah perusahaan. Perusahaan tersebut mengklaim bahwa Uber sedang menjalankan praktik ilegal karena tidak menerapkan perlindungan yang layak kepada pengendara, ketiadaan asuransi, dan tidak menjalani pemeriksaan.

Tuntutan perusahaan taksi tersebut berhasil dimenangkan oleh pengadilan. Otoritas transportasi Jerman kemudian melakukan penutupan sementara terhadap operasional Uber di Jerman pada 2 September 2014. Uber didakwa melanggar *Passenger Transportation Act* sebagai prosedur tetap dalam memberikan layanan transportasi di Jerman;

c. **DI SINGAPURA**

Setelah sempat empat tahun taksi *online* menjalankan operasional, pada tanggal 7 Februari 2017 Pemerintah Singapura memberlakukan kewajiban terhadap taksi *online*. Kewajiban perusahaan dan pengendara yang bernaung di bawah taksi *online* seperti Grab dan Uber harus mematuhi Peraturan Transportasi Singapura yaitu *Road Traffic Act*.

Menurut Parlemen Singapura, peraturan tersebut dibuat untuk memastikan para penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi dapat menjalankan pelayanan dengan standar yang telah ditetapkan. Pengendara harus mendaftarkan diri dan menempuh tahapan standarisasi. Jika tidak mematuhi mekanisme peraturan ini akan dikenai sanksi 10 ribu dolar Singapura;

d. **DI MALAYSIA**

Bahwa pada tanggal 16 Agustus 2016, Otoritas angkutan Malaysia (SPAD) memulai proses amandemen peraturan angkutan darat guna mereformasi industri taksi di Malaysia. Aturan baru tersebut juga mencakup layanan transportasi *online* seperti Grab dan Uber. Grab sendiri yang mengawali sepak terjang bisnisnya di Malaysia tidak luput dari aturan tersebut. Bersama Uber, seluruh angkutan transportasi baik itu berbasis aplikasi ataupun konvensional akan memiliki hak dan kewajiban yang sama.

Melalui amandemen ini, setiap pengemudi taksi online wajib memiliki lisensi. Hal ini diterapkan untuk meminimalisir risiko keamanan yang akan muncul akibat taksi tak berizin;

e. **DI AMERIKA SERIKAT**



Di negara tempat kantor Uber berada, beberapa negara bagian menolak kehadiran Uber. Perusahaan tersebut dianggap melakukan layanan yang tidak aman karena menerapkan kebijakan perusahaan yang longgar. sebagaimana dilansir CNBC, 64 kota dan 39 negara bagian di AS telah memberlakukan peraturan mengenai perusahaan taksi *online*. Peraturan tersebut mengharuskan agar masing-masing pengemudi yang terdaftar di perusahaan taksi *online* untuk memiliki lisensi yang sesuai dengan standar keamanan;

f. **DI JEPANG**

Di Jepang Uber berhasil menandatangani kerja sama dengan Toyota guna menopang ekspansi bisnis mereka di seluruh dunia. Namun demikian, Uber menghadapi kendala ketika masuk ke Jepang pada pertengahan tahun 2016.

Jepang memberlakukan aturan ketat mengenai transportasi darat. Kendaraan pribadi dilarang keras menjalankan aktivitas komersil tanpa melakukan pendaftaran ke otoritas setempat. Kendaraan pribadi harus menggunakan plat nomor berwarna putih (Shiro Taku);

4. Bahwa kehadiran taksi berbasis IT di beberapa negara yaitu Malaysia, Singapura, Jepang, Paris (Prancis), Belgia, London (Inggris), Toronto (Amerika Serikat) dan Jerman, kehadirannya juga menimbulkan konflik antara taksi regular atau angkutan eksisting dengan taksi berbasis IT (angkutan sewa khusus);
5. Bahwa konflik yang terjadi antara taksi konvensional dan taksi berbasis IT (angkutan sewa khusus) sebagaimana disebut dalam butir 4 (empat), dapat diselesaikan dengan pengaturan oleh Pemerintah setempat;
6. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, maka tidak terbantahkan kehadiran taksi berbasis IT (angkutan sewa khusus) di banyak Negara diawali dengan penuh gejolak, namun setelah adanya pengaturan terhadap taksi berbasis IT (angkutan sewa khusus) situasi menjadi kondusif. Oleh karenanya itu di Indonesia harus ada pengaturan terhadap taksi berbasis IT (angkutan sewa khusus) sehingga keberadaan PerMenhub 108/2017 adalah suatu keharusan;



B. PERMENHUB NOMOR 108/2017 MERUPAKAN AMANAT PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG TRANSPORTASI DI ATASNYA;

1. Bahwa pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek sesungguhnya ditetapkan dalam rangka melaksanakan amanat dari peraturan perundang-undangan di atasnya, yaitu:
 - a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
2. Bahwa asas dan tujuan dalam undang-undang sebagaimana dimaksud di atas ditetapkan dalam rangka untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang **aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain**, juga mempunyai **tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa**;
3. Bahwa berdasarkan Pasal 8 ayat (2) UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, telah mengatur bahwa keberadaan dan kekuatan hukum sebuah peraturan perundang-undangan mempunyai daya ikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan. **(Bukti T-9)**;
4. Bahwa dalam rangka mencapai tujuan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang **aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain**, juga mempunyai **tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa**, maka Termohon sesuai dengan tugas dan



fungsinya menetapkan **PerMenhub Nomor 108/2017** sebagai payung hukum Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

5. Selain itu PerMenhub Nomor 108/2017 ditetapkan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 46, Pasal 80 ayat (2), Pasal 86 ayat (3), Pasal 87 ayat (5), Pasal 120 ayat (5) dan Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

Selengkapnya Pasal 46 berbunyi sebagai berikut :

Ketentuan lebih lanjut mengenai Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek diatur dengan peraturan Menteri .

Selengkapnya Pasal 80 ayat (2) berbunyi sebagai berikut :

- (2) *Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan izin penyelenggaraan Angkutan orang dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri.*

Selengkapnya Pasal 86 ayat (3) berbunyi sebagai berikut :

- (3) *Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri;*

Selengkapnya Pasal 87 ayat (5) berbunyi sebagai berikut :

- (5) *Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara pelelangan dan seleksi pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek diatur dengan peraturan Menteri;*

Selengkapnya Pasal 120 ayat (5) berbunyi sebagai berikut :

- (5) *Ketentuan lebih lanjut mengenai peran serta masyarakat diatur dengan peraturan Menteri;*

Selengkapnya Pasal Pasal 122 berbunyi sebagai berikut :

Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 diatur dengan peraturan Menteri;

6. Bahwa dalam pembentukannya PerMenhub Nomor 108/2017 juga telah dilaksanakan berdasarkan UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, dan telah



mempertimbangkan asas-asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, sebagaimana ketentuan Pasal 5 UU No 12/2012, meliputi:

- a. kejelasan tujuan;
 - b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
 - c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
 - d. dapat dilaksanakan;
 - e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
 - f. kejelasan rumusan; dan
 - g. keterbukaan.
7. Selain telah mempertimbangkan asas-asas pembentukan peraturan Perundang-undangan yang baik, materi muatan dalam PerMenhub No.108/2017 ditetapkan dengan telah mempertimbangkan asas:
- a. pengayoman;
 - b. kemanusiaan;
 - c. kebangsaan;
 - d. kekeluargaan;
 - e. kenusantaraan;
 - f. bhinneka tunggal ika;
 - g. keadilan;
 - h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
 - i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
 - j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.
8. Selain mencerminkan asas sebagaimana dimaksud di atas, dalam Pasal 6 ayat (2) UU No.12/2012 juga mengatur bahwa Peraturan Perundang-undangan tertentu dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan, termasuk dalam PerMenhub Nomor 108/2017 telah mempertimbangkan hal tersebut;
9. Bahwa penyusunan PerMenhub Nomor 108/2017 juga telah melibatkan partisipasi masyarakat sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 96 UU No.12/2012, adapun peran serta masyarakat tersebut dilakukan antara lain melalui:
- a. rapat dengar pendapat umum;
 - b. kunjungan kerja;
 - c. sosialisasi; dan/atau
 - d. seminar, lokakarya, dan/atau diskusi.



10. Dalam rangka melibatkan peran serta masyarakat dalam memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis dalam Pembentukan PerMenhub Nomor 108/2017, Termohon telah melakukan uji publik dengan melibatkan *stakeholder*, para pemangku kepentingan, termasuk komunitas pengemudi angkutan sewa khusus termasuk aplikasi (UBER, GRAB dan GO-JEK) di beberapa kota yang dilaksanakan antara lain **(Bukti T- 10)**:
- uji publik di Jakarta** yang dilaksanakan pada **tanggal 17 Pebruari 2017**;
 - uji publik di Makasar** yang dilaksanakan pada **tanggal 10 Maret 2017**;
 - uji publik di Semarang, Jakarta, Bogor, Depok Tangerang, Bekasi** pada **tanggal 23 sampai dengan tanggal 29 Maret 2017**;
 - video confrence ke seluruh Indonesia, tanggal 21 Maret 2017** di Markas Besar POLRI;
 - melibatkan para ahli, pakar, praktisi dan akademisi dalam setiap uji publik; serta
 - melakukan pertemuan-pertemuan baik formal maupun informal dengan Perusahaan/Koperasi Angkutan Sewa Khusus, Para Komunitas Pengemudi Angkutan Sewa Khusus, Para Pengemudi Taksi Reguler, Para Aplikasi termasuk Organda.
11. Bahwa dalam rangka menindaklanjuti putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 Termohon telah melaksanakan seminar, lokakarya, dan/atau diskusi yang dilaksanakan di 3 (tiga) Kota yaitu : **(Bukti T-11)**
- Surabaya (tanggal 30 Agustus 2017);
 - Jakarta (tanggal 5 September 2017);
 - Makassar (tanggal 7 September 2017).
- dengan mengundang para pemangku kepentingan bidang transportasi darat dan para pakar transportasi antara lain :
- Organda;
 - Aplikator (Grab, Go-Car, dan Uber);
 - Asosiasi Driver Online;
 - Dinas Perhubungan Provinsi Seluruh Indonesia;
 - Para ahli, praktisi dan akademisi.
12. Bahwa hasil dari seminar, lokakarya, dan/atau diskusi yang dilaksanakan di 3 (tiga) Kota sebagaimana dimaksud pada butir 11,



pada intinya **para pemangku kepentingan dan para ahli, praktisi dan akademisi sepakat untuk mengatur kembali** materi muatan tentang angkutan sewa khusus yang telah diatur dalam PerMenhub Nomor 26/2017;

13. Bahwa menindaklanjuti hasil seminar, lokakarya, dan/atau diskusi sebagaimana dimaksud pada butir 12 di atas, Termohon melakukan penyusunan dan pembahasan naskah Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang dilaksanakan antara lain pada :
 - b. Tanggal 19 September 2017 pembahasan bersama aplikator (Grab, Go-Car, dan Uber);
 - c. Tanggal 20 September 2017 pembahasan bersama Operator *Online* (Pengemudi *Online*) dan Organda;
 - d. Tanggal 22 September 2017 pembahasan bersama Kementerian, dan Lembaga terkait;
 - e. Tanggal 25 September 2017 pembahasan bersama Dinas Perhubungan Provinsi se Indonesia;
14. Bahwa pembahasan naskah Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dilanjutkan dengan uji publik yang dilaksanakan pada : **(Bukti T-12)**
 - a. Tanggal 3 Oktober 2017 di Jakarta;
 - b. Tanggal 5 Oktober 2017 di Batam;
 - c. Tanggal 21 Oktober 2017 di 7 (tujuh) kota yaitu: Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Palembang, Balikpapan, dan Makassar.
15. Bahwa pengaturan mengenai angkutan sewa khusus yang akan ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek merupakan kebijakan yang bersifat nasional, penting, strategis, dan mempunyai dampak luas dimasyarakat serta bersifat lintas sektoral maka pembahasannya dilakukan ditingkat Menko Bidang Kemaritiman yang dilaksanakan pada tanggal 9 Oktober 2017 dan tanggal 23 Oktober 2017;
16. Bahwa berdasarkan uraian di atas, PerMenhub Nomor 108/2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, merupakan



peraturan sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;

17. Bahwa selain sebagai peraturan pelaksana dari undang-undang di bidang transportasi, PerMenhub No.108/2017 dalam penyusunannya telah mengacu dan berpedoman pada UU No.12/2012;

V. JAWABAN TERMOHON TERHADAP POKOK PERMOHONAN HAK UJI MATERIIL

14. Bahwa menurut Pemohon Hak Uji Materiil materi muatan ayat dan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 yang dianggap bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, sebagaimana diuraikan dalam halaman 16, angka 20 Permohonan sebagai berikut:

- a. Pasal 6 ayat (1) huruf e;
- b. Pasal 26 ayat (1);
- c. Pasal 27 ayat (1) huruf f;
- d. Pasal 28;
- e. Pasal 29 ayat (1);
- f. Pasal 29 ayat (2);
- g. Pasal 30 ayat (2);
- h. Pasal 30 ayat (3);
- i. Pasal 31 ayat (1);
- j. Pasal 31 ayat (2);
- k. Pasal 31 ayat (3);
- l. Pasal 38 huruf a;
- m. Pasal 43 huruf b;
- n. Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2;
- o. Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3;
- p. Pasal 49 ayat (4) huruf c;
- q. Pasal 50 ayat (4) huruf c;
- r. Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2;
- s. Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3;
- t. Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b;
- u. Pasal 57 ayat (10) huruf a angka;



- v. Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2; dan
- w. Pasal 65.

15. Bahwa apabila materi muatan ayat dan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 dikelompokan berdasarkan substansi yang diaturinya, maka dapat dikelompokan dalam matrik sebagai berikut:

NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
1.	ARGOMETER	<p>Pasal 6 ayat (1) huruf e yang berbunyi:</p> <p><i>(1) Pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:</i></p> <p><i>e. besaran tarif Angkutan sesuai dengan yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi;</i></p>
2.	TARIF	<p>Pasal 28 yang berbunyi:</p> <p><i>(1) Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.</i></p> <p><i>(2) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.</i></p> <p><i>(3) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah</i></p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
		<p>provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul dari Kepala Badan.</p> <p>(4) Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.</p> <p>(5) Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.</p>
3.	DOKUMEN PERJALANAN	<p>Pasal 27 ayat (1) huruf f, yang berbunyi:</p> <p>(1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:</p> <p>f. dilengkapi Dokumen Perjalanan Yang Sah; dan</p>
4.	WILAYAH OPERASI	<p>Pasal 26 ayat (1), yang berbunyi:</p> <p>(1) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.</p> <p>Pasal 29 ayat (1), yang berbunyi:</p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
		<p>(1) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:</p> <ul style="list-style-type: none">a. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;b. perkembangan daerah;c. karakteristik daerah/wilayah; dand. tersedianya prasarana jalan yang memadai. <p>Pasal 29 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Direktur Jenderal, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;b. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atauc. Gubernur, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada di daerah dalam 1 (satu) daerah provinsi.
5.	PERENCANAAN KEBUTUHAN KENDARAAN	<p>Pasal 30 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(2) Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:</p> <ul style="list-style-type: none">a. potensi bangkitan perjalanan; danb. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan. <p>Pasal 31 ayat (1), yang berbunyi:</p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
		<p>(1) <i>Perencanaan kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30, ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun.</i></p> <p>Pasal 31 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(2) <i>Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan dan diumumkan kepada masyarakat.</i></p> <p>Pasal 31 ayat (3), yang berbunyi:</p> <p>(3) <i>Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun.</i></p> <p>Pasal 30 ayat (3), yang berbunyi:</p> <p>(3) <i>Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan berdasarkan paling sedikit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">a. <i>jumlah bangkitan perjalanan;</i>b. <i>penentuan dan pengukuran variabel yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan;</i>c. <i>penentuan model perhitungan perjalanan; dan</i>d. <i>perhitungan kebutuhan kendaraan.</i>
6.	PERSYARATAN BAGI PERUSAHAAN	Pasal 38 huruf a, yang berbunyi:



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
	ANGKUTAN UMUM UNTUK MEMILIKI MINIMAL 5 (LIMA) KENDARAAN	<p>Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1), Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:</p> <p>a. memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan;</p>
7.	TNKB SESUAI DENGAN WILAYAH OPERASI/DOMISILI	<p>Pasal 43, yang berbunyi:</p> <p>Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:</p> <p>b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan wilayah operasi yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;</p>
8.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, yang berbunyi:</p> <p>(9) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:</p> <p>a. kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:</p> <p>2) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.</p>
9.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3, yang berbunyi:</p> <p>(10) Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana</p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
		<p><i>dimaksud pada ayat (10), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</i></p> <p><i>a. kendaraan baru, meliputi:</i></p> <p><i>3) Salinan Sertifikat Registrasi Registrasi Uji Tipe (SRUT) Kendaraan Bermotor.</i></p>
10.	KEPEMILIKAN STNK	<p>Pasal 49 ayat (4) huruf c, yang berbunyi:</p> <p><i>(4) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), antara lain:</i></p> <p><i>c. salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku;</i></p>
11.	KEPEMILIKAN STNK	<p>Pasal 50 ayat (4) huruf c, yang berbunyi:</p> <p><i>(4) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:</i></p> <p><i>c. salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku; dan</i></p>
12.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, yang berbunyi:</p> <p><i>(9) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:</i></p> <p><i>a. kendaraan baru, sebagai berikut:</i></p> <p><i>2) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.</i></p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
13.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3, yang berbunyi:</p> <p>(10) Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan kendaraan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</p> <p>a. kendaraan baru, meliputi:</p> <p>3) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku.</p>
14.	TNKB DAN SRUT	<p>Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, yang berbunyi:</p> <p>(3) Penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan untuk kendaraan bermotor baru dan kendaraan bermotor bukan baru dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar hitam tulisan putih sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b, dilaksanakan dengan tahapan:</p> <p>b. setelah mendapatkan tanda nomor kendaraan bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</p> <p>1) kendaraan baru, meliputi:</p> <p>a) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor; dan</p>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
15.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, yang berbunyi: <i>(10) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:</i> <i>a. kendaraan baru, sebagai berikut:</i> <i>2) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor;</i>
16.	SRUT SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2, yang berbunyi: <i>(11) Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek beserta kartu pengawasan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</i> <i>a. kendaraan baru, sebagai berikut:</i> <i>2) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku; dan</i>
17.	LARANGAN BAGI PERUSAHAAN APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI	Pasal 65 yang berbunyi: <i>Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat sebagaimana</i>



NO	SUBSTANSI	MATERI PASAL PERMENHUB NO.108/2017
		<p><i>dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dilarang bertindak sebagai penyelenggara Angkutan umum, meliputi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>a. memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;</i><i>b. memberikan layanan akses aplikasi kepada perorangan;</i><i>c. merekrut pengemudi;</i><i>d. menetapkan tarif; dan</i><i>e. memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan.</i>

16. Bahwa materi muatan ayat dan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 ditetapkan berdasarkan pertimbangan sebagaimana amanat peraturan perundang - undangan di bidang transportasi (*lex specialis*), yaitu:

- a. **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan** (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
- b. **Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan** (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
- c. **Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan** (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).

17. Bahwa selain mempertimbangan sebagaimana dimaksud dalam angka 18 di atas, materi muatan ayat dan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 juga ditetapkan dengan mempertimbangkan kesetaraan serta kepastian hukum sehingga menjamin kesetaraan pelaku usaha



di bidang angkutan umum tidak dalam trayek (baik pelaku usaha transportasi berbasis online maupun transportasi konvensional), sebagaimana dijamin dalam konstitusi Pasal 28 A, Pasal 28 C ayat (1), Pasal 28 D ayat (1), dan ayat (2), serta Pasal 28 H ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

- 18. Bahwa apabila Termohon melakukan permohonan Pengujian Materiil dengan batu uji **Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (sebagai UU lex generalis)**, tentunya akan berakibat pada perbedaan pendekatan atau perspektif baik secara yuridis, filosofis dan sosiologis. Hal ini berakibat pada terjadinya perbedaan pendekatan dan tujuan dalam PerMenhub Nomor 108/2017 sebagai aturan pelaksana lebih lanjut dari **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (sebagai UU lex specialis)**.
- 19. Berikut merupakan perbandingan tujuan yang hendak dicapai antara **UU Nomor 20/2008 (sebagai UU lex generalis)** dengan **UU Nomor 22/2009 (sebagai UU lex specialis)** :

UU Nomor 20/2008 (Pasal 5)	UU Nomor 22/2009 (Pasal 3)
<p>Tujuan pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. mewujudkan struktur perekonomian nasional yang seimbang, berkembang, dan berkeadilan; b. menumbuhkan dan mengembangkan kemampuan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah menjadi usaha yang tangguh dan mandiri; dan c. meningkatkan peran Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dalam pembangunan daerah, penciptaan lapangan kerja, pemerataan pendapatan, pertumbuhan ekonomi, dan pengentasan rakyat 	<p>Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan angkutan moda lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan c. terwujudnya penekan hukum dan kepastian hukum



dari kemiskinan.	masyarakat.
------------------	-------------

20. Bahwa dengan melihat matrik perbandingan antara **UU Nomor 20/2008 (sebagai UU lex generalis)** dengan **UU Nomor 22/2009 (sebagai UU lex specialis)** di atas, terlihat dengan jelas adanya perbedaan tujuan yang hendak dicapai oleh kedua peraturan perundang-undangan tersebut.
21. Bahwa PerMenhub No.108/2017 sebagai objek permohonan Uji Materiil, pada hakekatnya merupakan peraturan pelaksanaan dari peraturan Perundang-undangan di atasnya yaitu Pasal 51, Pasal 65, Pasal 68, Pasal 68 ayat (1), Pasal 106, Pasal 144, Pasal 152, Pasal 157, Pasal 173, Pasal 179, Pasal 183, Pasal 183 ayat (1) UU Nomor 22/2009, Pasal 134, Pasal 148 PP Nomor 55/2012 dan Pasal 42 ayat (4), Pasal 81 ayat (3), Pasal 86, Pasal 99, Pasal 102, Pasal 117 PP No.74/2017, sehingga dasar pertimbangan atau justifikasi materi muatan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 tentunya juga didasarkan pada UU Nomor 22/2009, PP Nomor 55/2012 dan PP No.74/2017;
22. Bahwa dasar pertimbangan atau justifikasi pengaturan materi muatan pasal dalam PerMenhub No.108/2017 yang dilakukan pengujian dalam permohonan Hak Uji Materiil ini, dapat dijelaskan sebagaimana matrik berikut:

No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
1.	ARGOMETE R	<p>Pasal 6 ayat (1) huruf e yang berbunyi:</p> <p>(1) <i>Pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:</i></p> <p>e. <i>besaran tarif Angkutan sesuai dengan yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi;</i></p>	<p>1. bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf e, sesungguhnya merupakan pengaturan terkait dengan kewajiban pelayanan angkutan orang dengan menggunakan Taksi dan tidak ada sama sekali kaitannya dengan <i>legal standing</i> dari Pemohon keberatan yang mendalilkan selaku pengemudi yang bermitra dengan aplikator transportasi <i>online</i>.</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ :</p> <p>a. Pasal 157 Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p> <p>b. Pasal 183 ayat (1) (1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
			<p>2. bahwa pengaturan dalam Pasal 6 ayat (1) huruf e ini, justru membuktikan bahwa Termohon mendukung perkembangan transportasi berbasis IT, serta memberikan alternatif bagi angkutan orang dengan menggunakan Taksi dalam pengenaan tarifnya, yaitu menggunakan tarif yang tercantum dalam argometer atau tarif yang tercantum pada teknologi informasi.</p> <p>3. bahwa dengan pengaturan Pasal 6 ayat (1) huruf e, pelayanan Taksi dengan pemesanan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi, pembayaran dapat dilakukan berdasarkan besaran tarif yang tercantum pada aplikasi teknologi informasi dengan bukti dokumen elektronik, sehingga memberikan alternatif dan kepastian bagi konsumen.</p>	<p>sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan :</p> <p>Pasal 42 ayat (4) (4) Sistem pembayaran pada pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.</p>
2.	TARIF	<p>Pasal 28 yang berbunyi:</p> <p>(1) <i>Penetapan tarif Angkutan sewa khusus dilakukan berdasarkan kesepakatan antara</i></p>	<p>1. bahwa ketentuan Pasal 28 yang mengatur penetapan tarif Angkutan Sewa Khusus dilakukan berdasarkan</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 183</p> <p>(1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p><i>Pengguna Jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.</i></p> <p>(2) <i>Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.</i></p> <p>(3) <i>Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usul dari Kepala Badan.</i></p> <p>(4) <i>Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada</i></p>	<p>kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah.</p> <p>2. Hal yang menjadi pertanyaan adalah mengapa tarif angkutan sewa khusus harus berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah, bukankah ini membuat angkutan sewa khusus (online), menjadi mahal?</p> <p>bahwa dasar pengaturan tarif batas atas dilakukan untuk melindungi konsumen agar tidak terjadi kenaikan tarif yang seenaknya di waktu-waktu tertentu, terutama di waktu-waktu jam sibuk dimana permintaan konsumen tinggi.</p> <p>Sedangkan pengaturan tarif batas bawah diatur dengan tujuan menghindari perang tarif atau praktek predatory pricing sehingga terjadi persaingan usaha yang tidak sehat.</p> <p>3. bahwa pengaturan tersebut juga bertujuan untuk</p>	<p>taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.</p> <p>(2) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan :</p> <p>a. Pasal 99 Tarif Penumpang terdiri atas:</p> <p>a. tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek; dan</p> <p>b. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek.</p> <p>b. Pasal 102 Penetapan tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf b dibedakan atas:</p> <p>a. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p><i>tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.</i></p> <p>(5) <i>Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan.</i></p>	<p>menjamin kemampuan membayar dari pengguna jasa yaitu penumpang (<i>ability to pay</i>), sedangkan penentuan tarif batas bawah bertujuan untuk menjamin keberlangsungan usaha dan menjaga aspek keselamatan bagi penumpang.</p> <p>4. bahwa dalam pengusulan tarif Angkutan Sewa Khusus batas atas dan batas bawah juga terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersama seluruh pemangku kepentingan (<i>vide: Pasal 28 ayat 5</i>).</p> <p>5. pengaturan tersebut juga bertujuan aspek keselamatan, terdiri dari biaya untuk perawatan/pemeliharaan serta pemenuhan pelayanan minimum terhadap penumpang.</p>	<p>menggunakan taksi; dan</p> <p>b. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu.</p> <p>c. Pasal 103</p> <p>(1) Besaran tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 huruf a diusulkan oleh setiap Perusahaan Angkutan Umum kepada:</p> <p>a. Menteri, untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.</p> <p>b. gubernur, untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau</p> <p>c. bupati/walikota, untuk taksi yang wilayah operasinya berada di dalam wilayah kabupaten/kot</p> <p>a.</p> <p>(2) Berdasarkan usulan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri, gubernur, atau bupati/walikota memberikan persetujuan sesuai dengan</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
				kewenangannya.
3.	DOKUMEN PERJALANAN	<p>Pasal 27 ayat (1) huruf f, yang berbunyi:</p> <p><i>(1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:</i></p> <p><i>f. dilengkapi Dokumen Perjalanan Yang Sah; dan</i></p>	<p>Bahwa pengaturan Pasal 27 ayat (1) huruf f Pemenhub 108/2017 yang menyatakan bahwa kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus wajib dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, bertujuan untuk:</p> <p>a. mempermudah identifikasi dan pengawasan terhadap kendaraan yang digunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Khusus;</p> <p>b. alat pengawasan terhadap wilayah operasi angkutan sewa khusus;</p> <p>c. kepastian identitas angkutan sewa khusus terhadap konsumen;</p> <p>d. pengawasan terhadap jangka waktu berlaku izin Angkutan Sewa Khusus;</p> <p>e. dalam rangka memastikan identitas dan legalitas kendaraan serta pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang dipergunakan oleh Angkutan Sewa Khusus.</p>	<p>Dokumen Perjalanan yang Sah adalah dokumen yang melekat pada Kendaraan Bermotor Umum berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum atau dapat atas nama perorangan untuk badan hukum berbentuk koperasi, bukti lulus uji berupa buku uji/kartu lulus uji, dan kartu pengawasan yang masih berlaku. (Pasal 1 angka 21 PM 108 Tahun 2017)</p> <p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ :</p> <p>a. STNK Pasal 68 ayat (1)</p> <p>(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>b. Pasal 106</p> <p>Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:</p> <p>a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;</p> <p>b. Surat Izin Mengemudi;</p> <p>c. bukti lulus uji berkala; dan/atau</p> <p>d. tanda bukti lain yang sah.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan :</p> <p>a. Kartu Pengawasan</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
				<p>Pasal 81 ayat (3)</p> <p>(3) Kartu Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan bagian dokumen perizinan yang melekat pada setiap Kendaraan Bermotor Umum dan wajib diperbaharui setiap tahun sejak diterbitkan kartu pengawasan.</p>
4.	WILAYAH OPERASI	<p>Pasal 26 ayat (1), yang berbunyi:</p> <p>(1) <i>Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.</i></p> <p>Pasal 29 ayat (1), yang berbunyi:</p> <p>(1) <i>Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:</i></p> <p>a. <i>perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;</i></p> <p>b. <i>perkembangan daerah;</i></p>	<p>1. bahwa pengaturan wilayah operasi dimaksudkan agar dalam pelayanannya Angkutan sewa khusus tidak bersinggungan atau terjadi tumpang tindih dengan angkutan umum lainnya. (AKAP, AKDP, ANGKOT, ANGKODES).</p> <p>2. bahwa pengaturan perencanaan kebutuhan kendaraan pada Angkutan Sewa Khusus, dimaksudkan keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (<i>supply and demand</i>) merupakan hal yang sangat penting, dalam penyelenggaraan transportasi tidak seimbang antara <i>supply and demand</i> hanya akan menimbulkan</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ :</p> <p>a. Pasal 152</p> <p>(1) Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.</p> <p>(3) Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh:</p> <p>a. walikota untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota;</p> <p>b. bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten;</p> <p>c. gubernur untuk taksi yang wilayah</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p>c. karakteristik daerah/wilayah; dan</p> <p>d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.</p> <p>Pasal 29 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan oleh:</p> <p>d. Direktur Jenderal, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;</p> <p>e. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau</p> <p>f. Gubernur, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang seluruhnya berada di daerah dalam 1 (satu) daerah provinsi.</p>	<p>masalah transportasi baru yaitu:</p> <p>a. meningkatnya kemacetan lalu lintas;</p> <p>b. meningkatnya polusi;</p> <p>c. potensi kecelakaan lalu lintas.</p> <p>3. Pengaturan ini tidak hanya memberikan perlindungan kepada konsumen, namun juga memberikan perlindungan bagi pengemudi Angkutan Sewa Khusus, karena apabila terjadi <i>over supply</i> maka penghasilan pengemudi akan menurun karena terlalu banyaknya angkutan umum yang beroperasi.</p>	<p>operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau</p> <p>d. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan : Pasal 86</p> <p>(1) Izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) huruf b diberikan oleh:</p> <p>a. Menteri, untuk Angkutan orang yang melayani:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi; 2. Angkutan dengan tujuan tertentu; atau 3. Angkutan pariwisata. <p>b. gubernur, untuk Angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;</p> <p>c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, untuk</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
				Angkutan taksi dan Angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; dan
5.	PERENCANAAN KEBUTUHAN KENDARAAN	<p>Pasal 30 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(3) <i>Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:</i></p> <p>c. <i>potensi bangkitan perjalanan; dan</i></p> <p>d. <i>perkiraan kebutuhan jasa Angkutan.</i></p> <p>Pasal 31 ayat (1), yang berbunyi:</p> <p>(4) <i>Perencanaan kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30, ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun.</i></p> <p>Pasal 31 ayat (2), yang berbunyi:</p> <p>(5) <i>Rencana kebutuhan</i></p>	<p>1. bahwa pengaturan perencanaan kebutuhan kendaraan pada Angkutan Sewa Khusus, dimaksudkan keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (<i>supply and demand</i>) merupakan hal yang sangat penting dalam penyelenggaraan transportasi tidak seimbangnya antara <i>supply and demand</i> hanya akan menimbulkan masalah transportasi baru yaitu:</p> <p>d. meningkatnya kemacetan lalu lintas;</p> <p>e. meningkatnya polusi;</p> <p>f. potensi kecelakaan lalu lintas.</p> <p>2. Pengaturan ini tidak hanya memberikan perlindungan kepada konsumen, namun juga memberikan perlindungan bagi pengemudi Angkutan Sewa Khusus, karena apabila terjadi <i>over supply</i> maka</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 144</p> <p>Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan:</p> <p>a. tata ruang wilayah;</p> <p>b. tingkat permintaan jasa angkutan;</p> <p>c. kemampuan penyediaan jasa angkutan;</p> <p>d. ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;</p> <p>e. kesesuaian dengan kelas jalan;</p> <p>f. keterpaduan intramoda angkutan; dan</p> <p>g. keterpaduan antarmoda angkutan.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan : Pasal 117</p> <p>Untuk mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa Angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) huruf e dilakukan melalui:</p> <p>a. evaluasi Trayek dan kebutuhan Kendaraan untuk Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek; atau</p> <p>b. evaluasi jumlah maksimal kebutuhan Kendaraan untuk Angkutan orang</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p><i>kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan dan diumumkan kepada masyarakat.</i></p> <p>Pasal 31 ayat (3), yang berbunyi:</p> <p>(6) <i>Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun.</i></p> <p>Pasal 30 ayat (3), yang berbunyi:</p> <p>(4) <i>Perencanaan kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan berdasarkan paling sedikit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> e. <i>jumlah bangkitan perjalanan;</i> f. <i>penentuan dan pengukuran variabel yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan;</i> g. <i>penentuan model perhitungan perjalanan; dan</i> h. <i>perhitungan</i> 	<p>penghasila pengemudi akan menurun karena terlalu banyaknya angkutan umum yang beroperasi.</p>	<p>dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.</p>



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<i>kebutuhan kendaraan.</i>		
6.	PERSYARATAN BAGI PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM UNTUK MEMILIKI MINIMAL 5 (LIMA) KENDARAAN	<p>Pasal 38, yang berbunyi:</p> <p><i>Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1), Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:</i></p> <p>a. <i>memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan;</i></p>	<p>1. Bahwa ketentuan Pasal 38 huruf a, yang menyatakan bahwa untuk memperoleh izin angkutan sewa khusus wajib memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan, hal tersebut bertujuan untuk:</p> <p>a. Menjaga kepastian tersedianya layanan angkutan umum;</p> <p>b. Dalam rangka terciptanya perusahaan angkutan yang berkelanjutan.</p> <p>2. bahwa untuk perusahaan angkutan umum yang berbentuk koperasi, juga dimungkinkan kepemilikan kendaraan kurang dari (5) lima dari anggotanya, yang selanjutnya masing-masing anggota tersebut bergabung dalam koperasi dengan jumlah kendaraan yang dimiliki oleh koperasi tersebut minimal 5 kendaraan.</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 173</p> <p>(1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:</p> <p>a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;</p> <p>b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau</p> <p>c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan : Pasal 86</p> <p>(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri.</p>
7.	TNKB SESUAI DENGAN WILAYAH OPERASI/D OMISILI	<p>Pasal 43, yang berbunyi:</p> <p><i>Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1), dapat mengembangkan usaha</i></p>	<p>Bahwa adanya kewajiban penggunaan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan wilayah operasi yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal,</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 68</p> <p>(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p>di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:</p> <p>b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan wilayah operasi yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya;</p>	<p>Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya</p> <p>bertujuan untuk memberikan jaminan keamanan kepada masyarakat pengguna kendaraan yang dipergunakan terregistrasi dan teridentifikasi pada Kepolisian di wilayah dimana kendaraan beroperasi.</p>	<p>dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>(3) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku.</p>
8.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, yang berbunyi:</p> <p>(10) Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:</p> <p>a. kendaraan bermotor baru, sebagai berikut:</p> <p>2) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.</p>	<p>1. bahwa pengaturan Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, diatur dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum sehingga terwujudnya angkutan umum yang berkeselamatan.</p> <p>2. bahwa kewajiban melampirkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor dalam permohonan rekomendasi, merupakan upaya pemohon dalam rangka pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan sebagaimana amanat UU</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
			Nomor 22/2009 dan PP Nomor 55/2012 tentang Kendaraan.	registrasi Uji Tipe.
9.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3, yang berbunyi:</p> <p>(11) <i>Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (10), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek beserta kartu pengawasan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</i></p> <p>a. <i>kendaraan baru, meliputi:</i></p> <p>3) <i>Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Kendaraan Bermotor.</i></p>	<p>1. bahwa pengaturan Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3, juga diatur dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum sehingga terwujudnya angkutan umum yang berkeselamatan.</p> <p>2. bahwa kewajiban melampirkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor dalam permohonan rekomendasi, merupakan upaya Termohon dalam rangka pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan sebagaimana amanat UU Nomor 22/2009 dan PP Nomor 55/2012 tentang Kendaraan.</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>
10.	KEPEMILIKAN STNK	<p>Pasal 49 ayat (4) huruf c, yang berbunyi:</p> <p>(4) <i>Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), antara lain:</i></p>	<p>bahwa ketentuan Pasal 49 ayat (4) huruf c yang mewajibkan STNK harus berbadan hukum, didasarkan bahwa setiap kendaraan yang dipergunakan</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 65</p> <p>(1) Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan:</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		c. salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku;	<p>untuk mengangkut penumpang umum dan berbayar berdasarkan UU No.22/2009 termasuk dalam kategori angkutan umum, bukan lagi angkutan pribadi, sehingga apabila angkutan sewa khusus ingin beroperasi secara legal, maka wajib mengikuti pengaturan sebagai angkutan umum dengan STNK atas nama badan hukum.</p> <p>bahwa dalam PerMenhub No.108/2017 juga mengakomoir bagi perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan, dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi.</p>	<p>a. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemilikanya;</p> <p>b. penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan</p> <p>c. penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>(2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 148</p> <p>Permohonan uji berkala Kendaraan Bermotor disampaikan secara tertulis kepada unit pelaksana uji berkala dengan melampirkan:</p> <p>a. fotocopy sertifikat registrasi uji tipe;</p> <p>b. fotocopy identitas pemilik Kendaraan Bermotor;</p> <p>c. fotocopy bukti pemilik Kendaraan Bermotor;</p> <p>d. fotocopy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p>
11.	KEPEMILIKAN STNK	<p>Pasal 50 ayat (4) huruf c, yang berbunyi:</p> <p>(4) <i>Persyaratan administrasi sebagaimana</i></p>	<p>Bahwa ketentuan Pasal 50 ayat (4) huruf c, merupakan pemenuhan persyaratan administrasi terhadap Permohonan</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 65</p> <p>(1) Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p><i>dimaksud pada ayat (1), meliputi:</i></p> <p><i>c. salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku; dan</i></p>	<p>pembaruan masa berlaku kartu pengawasan dengan melampirkan salinan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku, dalam rangka upaya Termohon melakukan pengawasan terhadap persyaratan administratif kendaraan yang akan digunakan sebagai angkutan umum.</p>	<p>64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemilikinya; penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. <p>(2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 148</p> <p>Permohonan uji berkala Kendaraan Bermotor disampaikan secara tertulis kepada unit pelaksana uji berkala dengan melampirkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> fotocopy sertifikat registrasi uji tipe; fotocopy identitas pemilik Kendaraan Bermotor; fotocopy bukti pemilik Kendaraan Bermotor; fotocopy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
12.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN	Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2 , yang berbunyi:	1. bahwa pengaturan 51 ayat (9) huruf a angka 2 , diatur dalam rangka	1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
	BAGI KENDARAA N BARU	(9) <i>Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk:</i> a. kendaraan baru, sebagai berikut: 1) Salinan <i>Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.</i>	<p>memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum sehingga terwujudnya angkutan umum yang berkeselamatan.</p> <p>2. bahwa kewajiban melampirkan salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor dalam Permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan kendaraan merupakan upaya Termohon dalam rangka pengawasan terhadap memenuhkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan.</p>	<p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>
13.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHO NAN IZIN BAGI KENDARAA N BARU	Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3 , yang berbunyi: (10) <i>Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan</i>	1. bahwa Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3, mengatur persyaratan administrasi pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor bagi permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan kendaraan dengan melampirkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT)	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p>kendaraan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</p> <p>a. kendaraan baru, meliputi:</p> <p>3) Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku.</p>	<p>kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku.</p> <p>3. kewajiban melampirkan salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku merupakan upaya Termohon dalam rangka pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan guna menjamin keselamatan konsumen dan pengemudi.</p>	<p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>
14.	TNKB DAN SRUT	<p>Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, yang berbunyi:</p> <p>(3) Penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan untuk kendaraan bermotor baru dan kendaraan bermotor bukan baru dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar hitam tulisan putih sebagaimana dimaksud pada ayat</p>	<p>Bahwa Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, mengatur mengenai permohonan penggantian kendaraan atau peremajaan kendaraan dengan melampirkan salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor, hal ini dilaksanakan sebagai upaya dari Termohon untuk melakukan pengawasan</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51 (SRUT)</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
		<p>(2) huruf a dan huruf b, dilaksanakan dengan tahapan:</p> <p>b. setelah mendapatkan tanda nomor kendaraan bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</p> <p>2. kendaraan baru, meliputi:</p> <p>b) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor; dan</p>	<p>terhadap pemenuhan persyaratan dan laik jalan kendaraan menjamin keselamatan konsumen.</p> <p><i>teknis</i></p>	<p>dengan peraturan pemerintah.</p> <p>Pasal 65</p> <p>(1) Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan:</p> <p>a. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemiliknya;</p> <p>b. penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan</p> <p>c. penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>(2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134 (SRUT)</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
				<p>Pasal 148 (TNKB)</p> <p>Pemohonan uji berkala Kendaraan Bermotor disampaikan secara tertulis kepada unit pelaksana uji berkala dengan melampirkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> fotocopy sertifikat registrasi uji tipe; fotocopy identitas pemilik Kendaraan Bermotor; fotocopy bukti pemilik Kendaraan Bermotor; fotocopy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
15.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2, yang berbunyi:</p> <p>(10) <i>Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> kendaraan baru, sebagai berikut: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor. 	<p>bahwa Pasal 57 ayat (10) huruf a angka 2 mengatur mengenai pemenuhan persyaratan bagi permohonan rekomendasi pembukaan cabang perusahaan untuk kendaraan baru dengan melampirkan salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor, pengaturan ini dilaksanakan dengan tujuan pengawasan Termohon terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan guna menjamin keselamatan konsumen.</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
16.	SRUT SEBAGAI SYARAT PERMOHONAN IZIN BAGI KENDARAAN BARU	<p>Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2, yang berbunyi:</p> <p>(11) <i>Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek beserta kartu pengawasan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan melampirkan dokumen sebagai berikut:</i></p> <p>a. kendaraan baru, sebagai berikut:</p> <p>2) salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku; dan</p>	<p>Bahwa ketentuan Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2 merupakan persyaratan pemenuhan bagi permohonan penerbitan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek beserta kartu pengawasan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek untuk kendaraan baru dengan melampirkan salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor atau salinan bukti lulus uji berkala, berupa buku uji/kartu lulus uji yang masih berlaku, pengaturan ini dilaksanakan dengan tujuan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan guna menjamin keselamatan konsumen.</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 51</p> <p>(4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.</p> <p>2. PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan : Pasal 134</p> <p>(1) Kendaraan Bermotor, Rumah-rumah, bak muatan, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang telah dilakukan registrasi Uji Tipe diberikan sertifikat registrasi Uji Tipe.</p>
17.	LARANGAN BAGI PERUSAHAAN APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI	<p>Pasal 65 yang berbunyi:</p> <p><i>Perusahaan Aplikasi di bidang transportasi darat sebagaimana</i></p>	<p>Bahwa larangan bagi perusahaan aplikasi bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum didasarkan hal sebagai berikut:</p>	<p>1. UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ : Pasal 179</p> <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin</p>



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
	INFORMASI	<p>dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dilarang bertindak sebagai penyelenggara Angkutan umum, meliputi:</p> <p>a. memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;</p> <p>b. memberikan layanan akses aplikasi kepada perorangan;</p> <p>c. merekrut pengemudi;</p> <p>d. menetapkan tarif; dan</p> <p>e. memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan.</p>	<p>1. merupakan amanat dari UU. No.22/2009 yang mengatur untuk dapat mengusahaan angkutan umum, maka perusahaan wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum, sementara perusahaan aplikasi bukan merupakan perusahaan penyelenggara angkutan umum.</p> <p>2. Perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi dapat menyediakan layanan pemesanan sebagaimana sudah berjalan saat ini, namun demikian perusahaan aplikasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum. Hal-hal yang dilarang antara lain, memberikan layanan akses aplikasi ke perusahaan angkutan umum yang tidak memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, memberikan layanan aplikasi kepada perorangan, merekrut pengemudi, menetapkan tarif, dan memberikan</p>	<p>sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.</p> <p>2. PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan: Pasal 86</p> <p>(2) Pemegang izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib:</p> <p>a. melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan yang diberikan;</p> <p>b. mematuhi ketentuan standar pelayanan minimal; dan</p> <p>c. melaksanakan sistem manajemen keselamatan.</p>



No	SUBSTANSI	PERMENHUB NO.108/2017	PERTIMBANGAN/JUS TIFIKASI	AMANAT PERATURAN YANG LEBIH TINGGI
			<p>promosi tarif di bawah tarif batas bawah.</p> <p>3. Pengaturan ini ditetapkan dalam rangka untuk memberikan kepastian hukum dalam perusahaan penyelenggaraan angkutan sewa khusus.</p>	

VI. PENGATURAN KEWAJIBAN KODE KHUSUS DAN TANDA STIKER DI KENDARAAN

23. Bahwa selain mengajukan permohonan Pengujian Hak Uji Materiil sebagaimana dimaksud pada BAB V Butir 16 di atas, Pemohon juga melakukan pengujian terhadap Pasal 27 ayat (1) huruf c dan huruf d PerMenhub Nomor 108/2017 berkenaan dengan pengaturan:

- a. persyaratan kewajiban memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian RI; dan
- b. penggunaan tanda stiker pada kendaraan angkutan khusus.

bahwa pengaturan bagi angkutan sewa khusus dengan kewajiban memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian RI serta penggunaan tanda stiker pada kendaraan, merupakan upaya Termohon untuk melakukan pengaturan dalam rangka mempermudah pengawasan operasional angkutan sewa khusus, perlindungan terhadap konsumen pengguna, serta memudahkan identifikasi kendaraan angkutan sewa khusus bagi pengguna;

24. Bahwa pengaturan mengenai kewajiban kode khusus dan tanda stiker merupakan bentuk perlindungan yang bukan saja ditujukan kepada penyedia jasa namun juga kepada pengguna jasa, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UU Nomor 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen.

(Bukti T-13);



Selengkapnya Pasal 4 UU Nomor 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang berbunyi sebagai berikut :

Hak konsumen adalah:

1. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
 2. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
 3. **hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;**
 4. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
 5. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
 6. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
 7. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
 8. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
 9. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.
25. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, pengaturan Pasal 27 ayat (1) huruf c dan huruf d PerMenhub Nomor 108/2017 jelas merupakan pelaksanaan dari UU Nomor 8/1999 sehingga tidak beralasan secara hukum dalil Pemohon yang menerangkan ketentuan mengenai stiker dan kode khusus bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU Nomor 20 /2008 Tentang UMKM.

VII. JAWABAN TERHADAP PERMOHONAN PUTUSAN PROVISI

1. Bahwa ketentuan kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji secara materiil peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang, diatur dalam ketentuan **Pasal 31A UU MA** dan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;



2. Bahwa dalam UU No.3/2009, Putusan yang dapat diputus oleh Mahkamah Agung terhadap Permohonan Hak Uji Materiil, hanya memutus sebatas sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 31A ayat (5), ayat (6), ayat (7), ayat (8), ayat (9) UU MA, yang mengatur sebagai berikut (**Bukti T- 14**):

- (5) Dalam hal Mahkamah Agung berpendapat bahwa Pemohon atau permohonannya tidak memenuhi syarat, **amar putusan menyatakan permohonan tidak diterima;**
- (6) Dalam hal Mahkamah Agung berpendapat bahwa permohonan beralasan, **amar putusan menyatakan permohonan dikabulkan;**
- (7) Dalam hal permohonan dikabulkan sebagaimana dimaksud pada ayat (6), **amar putusan menyatakan dengan tegas materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dari peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;**
- (8) Putusan Mahkamah Agung yang **mengabulkan permohonan** sebagaimana dimaksud pada ayat (7) harus dimuat dalam Berita Negara atau Berita Daerah paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja terhitung sejak tanggal putusan diucapkan;
- (9) Dalam hal peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang **tidak bertentangan** dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan/atau tidak bertentangan dalam pembentukannya, **amar putusan menyatakan permohonan ditolak;**

3. Bahkan berdasarkan ketentuan **Pasal 6 PERMA NO.1/2011**, mengatur hal-hal sebagai berikut:

- (1) Dalam hal ini Mahkamah Agung berpendapat bahwa permohonan keberatan itu beralasan, karena peraturan perundang-undangan tersebut bertentangan dengan undang-undang atau Peraturan perundang-undangan tingkat lebih tinggi, Mahkamah Agung **mengabulkan permohonan keberatan tersebut;**
- (2) Mahkamah Agung dalam putusannya menyatakan bahwa Peraturan Perundang-Undangn yang dimohonkan keberatan tersebut sebagai **tidak sah atau tidak berlaku untuk umum, serta memerintahkan kepada instansi yang bersangkutan segera pencabutannya;**
- (3) Dalam hal Mahkamah Agung berpendapat bahwa permohonan



keberatan itu tidak beralasan, Mahkamah Agung menolak permohonan keberatan tersebut;

4. Bahwa berdasarkan ketentuan **UU MA** dan **PERMA NO.1/2011** tersebut maka kewenangan Mahkamah Agung terkait dengan Hak Uji Materiil **tidak mengenal Putusan Provisi** sebagaimana dalam perkara perdata dan tata usaha negara. Sehingga berdasarkan dalil-dalil tersebut, maka sudah **selayaknya permohonan Provisi Para Pemohon tersebut ditolak.**

VIII. KESIMPULAN

1. Bahwa PerMenhub Nomor 108/2017 sama sekali berbeda dengan PerMenhub Nomor 26/2017 oleh karena didalam PerMenhub Nomor 108/2017 telah mengatur hal yang tidak diatur sebelumnya dalam PerMenhub Nomor 26/2017 yaitu memberikan perlindungan berusaha kepada pengusaha mikro, kecil, dan menengah khususnya perlindungan terhadap hak-hak perorangan dalam berusaha sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 20/2008;
2. Bahwa PerMenhub Nomor 108/2017 telah bersesuaian dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22/2009 dimana penentuan tarif angkutan sewa khusus berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa, adapun mengenai penentuan tarif batas atas dan tarif batas bawah semata-mata ditujukan untuk memberikan perlindungan kepada pengguna jasa dan penyedia jasa dan jaminan keselamatan;
3. Bahwa dengan ditetapkannya PerMenhub Nomor 108/2017 merupakan kebijakan strategis dan menyangkut kepentingan nasional, dan apabila tidak dilakukan pengaturan, maka dipastikan menimbulkan gejolak sosial, konflik horizontal baik tataran lokal maupun nasional sementara dampak lainnya tidak menumbuhkan persaingan usaha sehat dan tidak terjaminnya penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan, sehingga pengaturan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, khususnya Angkutan Sewa Khusus sebagaimana diatur dalam PerMenhub No.108/2017 merupakan sebuah keniscayaan;
4. Bahwa PerMenhub Nomor 108/2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, merupakan peraturan pelaksanaan dari



- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
5. Bahwa pembentukan PerMenhub No.108/2017 dalam penyusunannya telah mengacu dan berpedoman pada UU No.12/2012;
 6. Bahwa pengaturan mengenai kewajiban kode khusus dan tanda stiker dalam PerMenhub Nomor 108/2017 merupakan amanat dari Pasal 4 UU Nomor 8/1999 tentang Perlindungan Konsumen, sebagai bentuk perlindungan yang bukan saja ditujukan kepada penyedia jasa namun juga kepada pengguna jasa (konsumen);
 7. Bahwa penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah mengacu kepada Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku, khususnya peraturan di bidang transportasi yaitu:
 - a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).
 8. Bahwa PerMenhub Nomor 108/2017 merupakan peraturan pelaksanaan dari Pasal 51, Pasal 65, Pasal 68, Pasal 68 ayat (1), Pasal 106, Pasal 144, Pasal 152, Pasal 157, Pasal 173, Pasal 179, Pasal 183, Pasal 183 ayat (1) UU Nomor 22/2009, Pasal 134, Pasal 148 PP Nomor 55/2012 dan Pasal 42 ayat (4), Pasal 81 ayat (3), Pasal 86, Pasal 99, Pasal 102, Pasal 117 PP No.74/2017;
 9. Bahwa selain telah mengacu pada peraturan perundang-undangan di bidang transportasi, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 dalam proses penyusunannya juga mengacu UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, serta telah melibatkan peran serta masyarakat;
 10. Berdasarkan uraian dan argumentasi Termohon tersebut di atas maka ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf e, Pasal 26 ayat (1), Pasal 27 ayat (1) huruf c, huruf d dan huruf f, Pasal 28, Pasal 29 ayat (1), Pasal 29 ayat



(2), Pasal 30 ayat (2), Pasal 30 ayat (3), Pasal 31 ayat (1), Pasal 31 ayat (2), Pasal 31 ayat (3), Pasal 38 huruf a, Pasal 43 huruf b, Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3, Pasal 49 ayat (4) huruf c, Pasal 50 ayat (4) huruf c, Pasal 51 ayat (9) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 56 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 57 ayat (10) huruf a angka, Pasal 57 ayat (11) huruf a angka 2 dan Pasal 65 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek **TIDAK BERTENTANGAN** dengan:

- a. Undang-Undang Dasar Tahun 1945.
- b. Undang-Undang Nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah, mengatur tentang Usaha Mikro, Usaha Kecil, dan Usaha Menengah; dan
- c. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

11. Bahwa sesuai kewenangan Mahkamah Agung sebagaimana diatur dalam **UU Nomor 3/2009 tentang MA** dan **PERMA No.1/2011** dalam Permohonan Hak Uji Materiil di MA **tidak mengenal Putusan Provisi**;

Menimbang, bahwa untuk mendukung dalil-dalil jawabannya, Termohon telah mengajukan bukti berupa:

1. Fotokopi Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Mahkamah Agung (bukti T-1);
2. Fotokopi Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (bukti T-2);
3. Fotokopi Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil (bukti T-3);
4. Surat Pemberitahuan dan Penyerahan Surat Permohonan Hak Uji Materiil dari Mahkamah Agung RI kepada Menteri Perhubungan selaku Termohon dengan **Register Nomor 66 P/HUM/2017** tanggal 30 November 2017 (bukti T-4);
5. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil (bukti T-5)
6. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan (bukti T-6);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (bukti T-7)



8. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (bukti T-8)
9. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (bukti T-9)
10. Dokumen berupa Undangan Rapat, Daftar Hadir dan Foto Dokumentasi Pelaksanaan Uji Publik dalam proses penyusunan PerMenhub Nomor 108/2017 (bukti T-10)
11. Dokumen berupa Undangan Rapat, Daftar Hadir dan Foto Dokumentasi Pelaksanaan Uji Publik dalam proses penyusunan PerMenhub Nomor 108/2017 (bukti T-11);
12. Dokumen berupa Undangan Rapat, Daftar Hadir dan Foto Dokumentasi Pelaksanaan Uji Publik dalam proses penyusunan PerMenhub Nomor 108/2017 (bukti T-12);
13. UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (bukti T-13);

PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon adalah sebagaimana tersebut di atas;

Menimbang, bahwa yang menjadi objek permohonan keberatan hak uji materiil Para Pemohon adalah Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

Menimbang, bahwa sebelum Mahkamah Agung mempertimbangkan tentang substansi permohonan yang diajukan Para Pemohon, maka terlebih dahulu akan dipertimbangkan apakah permohonan *a quo* memenuhi persyaratan formal, yaitu apakah Para Pemohon mempunyai kepentingan untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil, sehingga Para pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung dan Pasal 1 angka 4 dan Pasal 2 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 01 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;

Menimbang, bahwa Para Pemohon adalah 1. **MOCH UNTUNG**, 2. **ABDUL CHOLIQ**, 3. **DWI TANTO**, 4. **M. DHOFIR**, 5. **MULYONO**, 6. **RIZKY YASA NOFITRA WAHYU**, 7. **INDARTO**, dalam kapasitasnya sebagai perorangan warga negara Indonesia, oleh karenanya bertindak untuk dan atas nama Pribadi;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa dalam permohonannya, Para Pemohon telah mendalilkan bahwa Para Pemohon mempunyai kepentingan dengan alasan:

1. Bahwa Para Pemohon adalah orang perorangan warga negara Indonesia yang profesi/pekerjaannya sebagai para sopir yang menggunakan aplikasi (*online*) Bukti P-6 dan P-7;
2. Bahwa menurut Para Pemohon, merasa dirugikan dengan diberlakukannya objek hak uji materiil, karena Termohon telah memberlakukan kembali Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 dengan bentuk redaksional yang diubah, tetapi memiliki substansi norma yang sama dengan pasal-pasal yang telah dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat berdasarkan Putusan MA Nomor 37/P/HUM/2017;
3. Bahwa menurut Para Pemohon ketentuan persyaratan wajib memiliki kode khusus dengan penetapan dari Kepolisian R.I. dan penggunaan stiker pada kendaraan angkutan sewa khusus, yang diatur dalam Pasal 27 ayat (1) huruf c dan huruf d objek hak uji materiil membatasi kegiatan usaha dan juga pemberian stiker tersebut membuat para pengemudi/Sopir *online* dalam kondisi sebagai sasaran tembak/target kekerasan dari pihak-pihak yang selama ini tidak suka dengan hadirnya sopir *online*;

Berdasarkan alasan tersebut Para Pemohon mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil kepada Mahkamah Agung agar Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang menjadi objek permohonan *a quo* dinyatakan bertentangan dengan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu 1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, 2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Menimbang, bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang kemudian dibantah oleh Termohon, dikaitkan dengan bukti-bukti yang diajukan oleh Para Pemohon dan Termohon, Mahkamah Agung berpendapat sebagai berikut:

- Bahwa sejak putusan Nomor 54 P/HUM/2013 dan Nomor 62 P/HUM/2013, Mahkamah Agung telah berpendirian bahwa pengujian *legal standing* Pemohon Hak Uji Materiil setidaknya memenuhi 5 syarat, yakni:
 - a. Adanya hak pemohon yang diberikan oleh suatu Peraturan perundang-undangan;
 - b. hak tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;

Halaman 92 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- c. kerugian tersebut harus bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya Peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

Bahwa mengenai kedudukan hukum Para Pemohon, Para Pemohon tidak dapat membuktikan bahwa terdapat hubungan sebab akibat antara kerugian yang dialaminya dengan berlakunya ketentuan peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang (objek sengketa) dan fakta hukum yang ada, Para Pemohon tidak dapat membuktikan kerugian yang dialaminya dengan berlakunya peraturan perundang-undangan objek sengketa;

Oleh karena itu Permohonan Para Pemohon harus dinyatakan tidak dapat diterima;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan hukum di atas, terbukti Para Pemohon tidak mempunyai *legal standing* sehingga tidak mempunyai kepentingan dalam permohonan *a quo*. Oleh karenanya Para Pemohon tidak berkualitas untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil atas Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, sehingga tidak memenuhi syarat formal yang ditentukan dalam Pasal 31 A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 dan Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 01 Tahun 2011;

Menimbang, bahwa oleh karena Para Pemohon tidak mempunyai kualitas untuk mengajukan permohonan *a quo*, maka permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon tersebut harus dinyatakan tidak dapat diterima;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon dinyatakan tidak dapat diterima, maka Pemohon dihukum untuk membayar biaya perkara, dan oleh karenanya terhadap substansi permohonan *a quo* tidak perlu dipertimbangkan lagi;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Tahun 2009, Peraturan Mahkamah Agung Nomor 01 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, serta peraturan perundang-undangan lain yang terkait;

MENGADILI,

Menyatakan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon: 1. **MOCH UNTUNG**, 2. **ABDUL CHOLIQ**, 3. **DWI TANTO**, 4. **M. DHOFIR**, 5. **MULYONO**, 6. **RIZKY YASA NOFITRA WAHYU**, 7. **INDARTO** tersebut tidak dapat diterima;

Menghukum Para Pemohon untuk membayar biaya perkara sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta Rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Rabu, tanggal 13 Desember 2017, oleh Dr. H. Supandi, S.H., M.Hum, Ketua Muda Mahkamah Agung Urusan Lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Is Sudaryono, S.H., M.H. dan Dr. H. M. Hary Djatmiko, S.H., M.S. Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota Majelis, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota Majelis tersebut dan dibantu oleh Kusman, S.IP., S.H., M.Hum, Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak.

Anggota Majelis:

ttd/Is Sudaryono, S.H., M.H

ttd/Dr. H. M. Hary Djatmiko, S.H., M.S

Ketua Majelis,

ttd/Dr. H. Supandi, S.H., M.Hum

Panitera Pengganti,

ttd/ Kusman, S.IP., S.H., M.Hum

Biaya-biaya

1. Meterai	Rp	6.000,00
2. Redaksi	Rp	5.000,00
3. Administrasi	Rp	989.000,00
Jumlah	Rp	1.000.000,00

Untuk Salinan

MAHKAMAH AGUNG – RI

a.n. Panitera

Panitera Muda Tata Usaha Negara,

Halaman 94 dari 96 halaman. Putusan Nomor 66 P/HUM/2017

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)

