

## ANALISIS YURIDIS KEBIJAKAN DAN DAMPAK OJEK ONLINE TERHADAP HUKUM TRANSPORTASI DIGITAL DI KOTA TANGERANG

Setyo Hantoro<sup>1</sup>, Hasnah Aziz<sup>2</sup>, Hardjito S Darmojo<sup>3</sup>

Program Pascasarjana Universitas Islam Syekh-Yusuf, Indonesia, 15118

Email :<sup>1</sup> hantorosetyo549@gmail.com

Email :<sup>2</sup> haziz@unis.ac.id

Email :<sup>3</sup> hardjito.darmojo@unis.ac.id

### Abstrak

Perkembangan transportasi digital, khususnya layanan ojek online, telah mengubah wajah mobilitas di berbagai kota, termasuk Kota Tangerang. Fenomena ini bukansekadar tren teknologi, tetapi juga menimbulkan implikasi hukum, sosial, dan kebijakan publik yang perlu dianalisis secara komprehensif. Laju pertumbuhan ojek online di Tangerang mencapai 50% dalam dua tahun terakhir, dipicu kemajuan teknologi informasi dan komunikasi.. Penelitian ini bertujuan: (1) Mengkaji dinamika perkembangan ojek online dan kesesuaian regulasinya dengan peraturan perundang-undangan; (2) Menganalisis kesenjangan kebijakan pusat dan daerah dalam implementasi hukum transportasi digital; (3) Mengidentifikasi kendala struktural dan sumber daya dalam penerapan regulasi, serta merumuskan rekomendasi penguatan kelembagaan dan SDM. Secara teoretis, penelitian ini memperkaya literatur hukum transportasi digital dan memperluas perspektif kebijakan publik berbasis teknologi. Secara praktis, penelitian memberikan rekomendasi kebijakan yang aplikatif bagi pemerintah, pedoman hukum bagi perusahaan aplikasi, pemahaman hak bagi pengemudi, serta kesadaran hukum bagi masyarakat pengguna. Penelitian dengan pendekatan yuridis-sosiologis ini menemukan bahwa kebijakan transportasi digital di Kota Tangerang belum sepenuhnya responsif terhadap perkembangan teknologi dan kebutuhan sosial. Kesenjangan antara regulasi pusat dan daerah, lemahnya pengawasan, serta minimnya perlindungan pengemudi menjadi isu utama. Rekomendasi penelitian menekankan harmonisasi regulasi, peningkatan perlindungan hukum, pelibatan pemangku kepentingan, dan integrasi prinsip keberlanjutan dalam kebijakan transportasi digital.

**Kata Kunci:** Ojek Online, Kebijakan Publik, Perlindungan Hukum.

### Abstract

*The development of digital transportation, particularly online motorcycle taxi services, has transformed the face of mobility in various cities, including Tangerang City. This phenomenon is not merely a technological trend but also raises legal, social, and public policy implications that require comprehensive analysis. The growth rate of online motorcycle taxi services in Tangerang has reached 50% over the past two years, driven by advancements in information and communication technology. This study aims to: (1) Examine the dynamics of online motorcycle taxi development and the alignment of its regulations with prevailing laws and regulations; (2) Analyze the regulatory gap between central and local governments in the implementation of digital transportation law; (3) Identify structural and resource constraints in regulatory enforcement, and formulate recommendations for strengthening institutional capacity and human resources. Theoretically, this research enriches the literature on digital transportation law and broadens perspectives on technology-based public policy. Practically, it provides applicable policy recommendations for the*

*government, legal guidelines for application companies, rights awareness for drivers, and legal awareness for service users. Using a juridical-sociological approach, this research finds that digital transportation policies in Tangerang City are not yet fully responsive to technological developments and social needs. The main issues include gaps between central and local regulations, weak supervision, and inadequate driver protection. The study's recommendations emphasize regulatory harmonization, improved legal protection, stakeholder engagement, and the integration of sustainability principles into digital transportation policy.*

**Keywords:** *online motorcycle taxi, public policy, legal protection.*

## **A. Pendahuluan**

Kajian terhadap kebijakan yang berlaku sertadampaknya terhadap sistem hukum transportasi digital di wilayah Tangerang menjadi sangat krusial. Kebijakan yang belum memadai berpotensi menimbulkan ketimpangan bagi para pengemudi maupun pengguna layanan, bahkan bisa membahayakan keselamatan publik. Contohnya, apabila pemerintah tidak menetapkan aturan tarif yang jelas, para pengemudi bisa terjerumus dalam persaingan yang tidak sehat, yang pada akhirnya merugikan pihak mereka sendiri. Selain itu, lemahnya pengawasan terhadap aktivitas perusahaan penyedia layanan transportasi digital dapat membuka peluang terjadinya eksploitasi terhadap pengemudi, yang berdampak negatif pada mutu layanan yang diterima oleh konsumen (Wijaya, 2020; Hanafiah & Dewi, 2022).

Salah satu langkah yang dapat diambil adalah pengembangan kerangka regulasi yang lebih komprehensif. Pemerintah perlu bekerja sama dengan platform transportasi digital untuk menciptakan standar yang jelas mengenai upah minimum, jam kerja, dan perlindungan keselamatan. Misalnya, penerapan sistem pengawasan yang ketat terhadap pengemudi dapat membantu memastikan bahwa mereka mematuhi aturan dan menjaga keselamatan pengguna. Selain itu, penetapan tarif yang adil dan transparan dapat membantu menciptakan lingkungan yang lebih sehat bagi pengemudi dan pengguna.

Selain itu, penting juga untuk melibatkan pengemudi dalam proses pengambilan keputusan. Suara mereka perlu didengar dalam merumuskan kebijakan yang berdampak pada kehidupan mereka. Dengan melibatkan pengemudi, pemerintah dapat lebih memahami tantangan yang mereka hadapi dan mencari solusi yang lebih efektif. Misalnya, forum diskusi antara pengemudi, pemerintah, dan platform transportasi dapat menjadi wadah yang baik untuk bertukar pikiran dan merumuskan kebijakan yang lebih inklusif.

Meninjau kebijakan transportasi digital di berbagai negara dapat menjadi sumber pembelajaran yang bernilai. Di sejumlah negara maju, misalnya, telah diterapkan regulasi yang mewajibkan perusahaan platform transportasi untuk menyediakan perlindungan asuransi bagi para pengemudi serta menetapkan tarif minimum. Kebijakan semacam ini tidak hanya memberikan jaminan keamanan bagi pengemudi, tetapi juga menumbuhkan rasa percaya dari pengguna terhadap layanan tersebut. Dengan mengadaptasi praktik-praktik unggulan dari negara lain, Indonesia memiliki peluang untuk membangun sistem transportasi digital yang lebih adil, aman, dan berkelanjutan (Anderson & Wihbey, 2019; Susanti, 2021).

Dengan demikian, transportasi digital di Tangerang bukan hanya sekadar inovasi teknologi, tetapi juga merupakan fenomena sosial yang kompleks yang memerlukan perhatian dan tindakan dari berbagai pihak. Untuk itulah perlunya permasalahan ini diangkat, karena pada dasarnya kegiatan bisnis ini bersifat dinamis dan perlu penanganan serius di setiap permasalahannya, diharapkan melalui penelitian dan pemahaman yang lebih mendalam tentang tantangan dan peluang yang ada, kita dapat menciptakan masa depan transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan bagi semua. Untuk itulah Peneliti merasa perlu meneliti mengenai judul tersebut diatas, sehingga melalui penelitian yang mendalam dan kolaborasi yang kuat, kita dapat menciptakan masa depan yang lebih baik untuk transportasi digital di Tangerang, yang tidak hanya efisien dan nyaman tetapi juga adil dan berkelanjutan bagi semua pihak yang terlibat.

Perumusan masalah.

- a. Bagaimana aspek-aspek hukum yang menjadi hambatan utama dalam menegaskan posisi hukum transportasi digital, khususnya ojek online, di Kota Tangerang?
- b. Bagaimana bentuk kesenjangan antara kebijakan pemerintah pusat dan kebijakan pemerintah daerah dalam pengaturan transportasi digital di Kota Tangerang, serta pada level kebijakan yang mana kesenjangan tersebut paling terlihat?
- c. Faktor-faktor apa saja yang menjadi tantangan utama dalam implementasi kebijakan transportasi digital oleh pemerintah pusat di Kota Tangerang?

Adapun, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis aspek-aspek hukum yang menjadi hambatan utama dalam menegaskan posisi hukum transportasi digital, khususnya ojek online, di Kota Tangerang
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis bentuk kesenjangan antara kebijakan pemerintah pusat dan kebijakan pemerintah daerah dalam pengaturan transportasi digital di Kota Tangerang, serta pada level kebijakan yang mana kesenjangan tersebut paling terlihat.
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis Faktor-faktor yang menjadi tantangan utama dalam implementasi kebijakan transportasi digital oleh pemerintah pusat di Kota Tangerang

## **B. Metode**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yuridis-sosiologis, yang merupakan kombinasi antara kajian normatif dan studi empiris. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memahami fenomena sosial dengan lebih baik, karena melibatkan pengumpulan data dari berbagai sumber. Purba dkk. (2021:31) menyatakan bahwa penelitian kualitatif berfokus pada pemahaman fenomena alami dengan pendekatan yang rasional, serta menekankan pentingnya makna mendalam dari kejadian yang diteliti. Dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan berbagai bentuk data, termasuk pengalaman pribadi, refleksi, kisah hidup, wawancara, observasi, interaksi sosial, dan analisis teks visual yang ada dalam Masyarakat.

Salah satu teknik pengumpulan data yang penting dalam penelitian adalah studi kepustakaan. Menurut M. Nazir dalam bukunya "Metode Penelitian," studi kepustakaan melibatkan penelaahan buku-buku, literatur, catatan, dan laporan terkait dengan masalah yang sedang diteliti. Teknik ini sangat berguna untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang konteks penelitian dan untuk mengidentifikasi penelitian sebelumnya yang relevan. Selain itu, sumber primer juga memainkan peran penting dalam pengumpulan data. Sumber primer merujuk pada data yang diperoleh langsung dari orang atau pihak yang terlibat dalam suatu peristiwa, seperti buku harian, notulen rapat, dan dokumen lainnya.

Dalam penelitian, ini peneliti mengembangkan pemahaman yang mendalam tentang bagaimana metode penelitian dapat diterapkan dalam berbagai konteks. Misalnya, dalam penelitian social seperti ini, peneliti mungkin menggunakan wawancara mendalam untuk menggali pengalaman individu terkait fenomena tertentu. Wawancara ini dapat memberikan wawasan yang berharga tentang bagaimana individu memaknai pengalaman mereka dan bagaimana pengalaman tersebut mempengaruhi perilaku mereka (Patton, 2002). Selain itu, observasi juga merupakan teknik yang efektif dalam penelitian kualitatif. Dengan melakukan observasi, peneliti dapat mengumpulkan data yang lebih langsung dan nyata tentang perilaku dan interaksi sosial dalam konteks tertentu. Misalnya, dalam penelitian tentang interaksi sosial di sekolah, peneliti dapat mengamati bagaimana siswa berinteraksi satu sama lain di dalam kelas dan di luar kelas, serta bagaimana interaksi tersebut dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti budaya, lingkungan, dan kebijakan sekolah.

Dalam konteks analisis data, peneliti harus mampu mengidentifikasi pola dan hubungan antara variabel yang diteliti. Ini dapat dilakukan melalui teknik analisis yang sesuai, seperti analisis tematik untuk data kualitatif atau analisis statistik untuk data kuantitatif. Dengan menggunakan teknik analisis yang tepat, peneliti dapat menghasilkan kesimpulan yang relevan dan bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Metode penelitian, sebagai kerangka kerja yang sistematis, memegang peranan kunci dalam memastikan bahwa penelitian yang dilakukan dapat dipertanggungjawabkan dan memberikan hasil yang valid. Dalam dunia yang semakin kompleks ini, di mana data dan informasi dapat diakses dengan mudah, tantangan bagi peneliti adalah bagaimana memilih metode yang tepat untuk menjawab pertanyaan penelitian yang relevan. Setiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing, dan pemilihan yang tepat dapat menentukan keberhasilan penelitian (Creswell, 2014).

## **C. Hasil dan Pembahasan**

### **1. Aspek-aspek hukum yang menjadi hambatan utama dalam menegaskan posisi hukum transportasi digital, khususnya ojek online, di Kota Tangerang**

#### **a. Ketiadaan Payung Hukum Khusus untuk Sepeda Motor**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu regulasi penting yang mengatur berbagai aspek transportasi di Indonesia. Namun, satu hal yang patut dicatat adalah bahwa undang-undang ini hanya secara khusus mengatur angkutan umum roda empat. Hal ini menimbulkan konsekuensi signifikan, terutama bagi sepeda

motor yang berfungsi sebagai angkutan umum, termasuk ojek online. Dalam konteks ini, kita perlu memahami lebih dalam mengenai implikasi dari ketidakjelasan regulasi ini serta dampaknya terhadap industri transportasi dan masyarakat.

Sehingga terjadi ketidakjelasan dalam definisi "angkutan umum" di dalam UU 22/2009 menyebabkan ojek online tidak mendapatkan pengakuan yang sah sebagai bagian dari sistem transportasi publik. Misalnya, jika kita melihat ojek online seperti Gojek atau Grab, mereka telah menjadi bagian integral dari kehidupan sehari-hari masyarakat urban. Layanan ini tidak hanya menyediakan kemudahan akses transportasi, tetapi juga menciptakan lapangan kerja bagi ribuan pengemudi. Namun, tanpa adanya landasan hukum yang jelas, pengemudi ojek online beroperasi dalam ketidakpastian. Mereka tidak memiliki perlindungan hukum yang memadai, dan ini dapat berujung pada eksploitasi atau perlakuan tidak adil dari pihak-pihak tertentu.

b. Fragmentasi Kewenangan dan Koordinasi Antar-Lembaga

"Pengaturan ojek online tersebar di beberapa instansi: Ditjen Hubdat mengatur aspek keselamatan dan tarif bagi roda empat, sedangkan sepeda motor kewenangannya di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (ComDG) dan bahkan melibatkan Kementerian Kominfo untuk izin aplikasi. Fragmentasi ini menyulitkan penegakan satu regulasi terpadu, karena tidak ada satu lembaga yang memiliki otoritas penuh atas operasional ojek online. Koordinasi lintas kementerian sehari-hari hanya berupa pelaporan berkala dan forum diskusi, tanpa mekanisme legal yang memaksa sinergi."

c. Kekosongan Regulasi pada Aspek Perizinan dan Pengawasan

"Karena sepeda motor belum dikategorikan sebagai angkutan umum, tidak ada persyaratan KIR, pelat kuning, trayek, atau izin operasional formal. Mitra ojek online hanya perlu memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) dan mendaftarkan aplikasi, tanpa pengawasan trayek atau kuota mitra. Akibatnya, jumlah mitra sulit dibatasi dan penerapan standar keselamatan (helm, jaket, sepatu, kendaraan layak) bergantung pada penegakan PM 12/2019 secara diskresioner.

Memang kita sadari bahwa sepeda motor telah menjadi salah satu moda transportasi yang paling populer di Indonesia, terutama dalam beberapa tahun terakhir dengan munculnya layanan ojek online. Namun, statusnya yang tidak dikategorikan sebagai angkutan umum membawa konsekuensi signifikan bagi regulasi dan keselamatan operasionalnya. Dalam konteks ini, penting untuk memahami lebih dalam mengenai aspek-aspek yang berkaitan dengan pengaturan sepeda motor sebagai alat transportasi, serta dampak dari kurangnya regulasi formal.

d. Kesenjangan Regulasi Tarif dan Model Bisnis Aplikator

Regulasi tarif dalam industri transportasi berbasis aplikasi merupakan isu yang semakin penting seiring dengan berkembangnya teknologi dan meningkatnya jumlah pengguna layanan ini. Dalam konteks ini, regulasi tarif

hanya mengatur batas bawah dan atas biaya per kilometer antara aplikator dan mitra, tanpa mengatur tarif yang dibebankan kepada konsumen. Hal ini menciptakan sebuah celah yang signifikan, di mana aplikator dapat memungut biaya konsumsi hingga 30% – melebihi ketentuan maksimal potongan 20% – tanpa adanya sanksi tegas. Situasi ini menjadi semakin rumit karena regulasi yang ada bergantung pada pelaporan aplikator kepada Kementerian Komunikasi

dan Informatika (Kominfo), tanpa adanya mekanisme audit atau verifikasi independen. Akibatnya, pengawasan tarif menjadi sangat lemah, dan hal ini berpotensi merugikan konsumen serta mitra pengemudi.

## **2. Bentuk kesenjangan antara kebijakan pemerintah pusat dan kebijakan pemerintah daerah dalam pengaturan transportasi digital di Kota Tangerang, serta pada level kebijakan yang mana kesenjangan tersebut paling terlihat.**

Bentuk kesenjangan antara kebijakan pemerintah pusat dan kebijakan pemerintah daerah dalam mengatur transportasi digital (ojek online) di Kota Tangerang:

### **a. Regulasi nasional**

Regulasi Nasional yang tertuang dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur berbagai aspek terkait angkutan umum, khususnya untuk kendaraan roda empat seperti taksi dan bus. Namun, dalam konteks perkembangan transportasi modern, regulasi ini tampak tidak mencakup sepenuhnya jenis angkutan yang semakin populer, yaitu sepeda motor, terutama ojek online.

Selain itu, perbedaan dalam implementasi ini juga dapat dilihat dari segi kualitas layanan yang diberikan. Di daerah yang menerapkan regulasi ketat, terjadi peningkatan dalam standar keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang. Misalnya, pengemudi yang diwajibkan mengenakan jaket dan helm tidak hanya melindungi diri mereka sendiri, tetapi juga memberikan rasa aman bagi penumpang. Sebaliknya, di daerah yang tidak memiliki pengawasan yang cukup, kualitas layanan bisa bervariasi, dan penumpang mungkin merasa kurang aman saat menggunakan jasa ojek online.

Analisis lebih lanjut menunjukkan bahwa ketidakpastian ini juga berimplikasi pada aspek ekonomi. Di satu sisi, adanya regulasi yang ketat dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap layanan ojek online, yang pada gilirannya dapat meningkatkan jumlah pengguna. Namun, di sisi lain, jika regulasi dianggap terlalu membebani, hal ini dapat berakibat pada pengurangan jumlah pengemudi yang beroperasi, yang akhirnya berdampak pada pendapatan mereka. Dalam konteks ini, penting bagi pemerintah untuk menemukan keseimbangan antara perlindungan konsumen dan keberlanjutan usaha pengemudi.

**b. Kewenangan Izin dan Pengawasan**

- 1). Pemerintah pusat, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat), memiliki tanggung jawab yang signifikan dalam pengaturan transportasi di Indonesia. Namun, dalam konteks aplikasi transportasi berbasis daring, terdapat suatu ketidaksiharasan yang mencolok antara kewenangan yang dimiliki oleh Ditjen Hubdat dan realitas operasional yang dihadapi di lapangan. Salah satu isu yang paling mendasar adalah bahwa Ditjen Hubdat tidak memiliki kewenangan untuk menerbitkan izin operasional bagi aplikasi-aplikasi tersebut, khususnya yang menggunakan moda roda dua. Kewenangan ini sepenuhnya berada di tangan Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kominfo) atau Komite Informatika. Situasi ini menciptakan tantangan yang signifikan dalam penataan dan pengawasan jumlah mitra serta trayek yang ada di daerah.
- 2). Di tingkat daerah, mekanisme pengaduan dan koordinasi lintas instansi belum terintegrasi.

Hal ini merupakan isu yang cukup mendesak dan kompleks, yang memerlukan perhatian serius dari para pemangku kebijakan. Meskipun terdapat kanal resmi yang disediakan oleh Direktorat Jenderal Hubungan Darat (Ditjen Hubdat) dan asosiasi mitra, efektivitas dari sistem pengaduan

ini sering kali terbatas. Salah satu penyebab utama dari keterbatasan ini adalah tidak adanya satuan tugas terpusat yang berfungsi untuk mengharmonisasikan pelaporan, penanganan keluhan, dan penegakan standar keselamatan. Sistem pengaduan yang ada saat ini, meskipun sudah ada, masih terfragmentasi.

**c. Tarif dan Perlindungan Konsumen**

- 1) Kebijakan Pusat menetapkan batas bawah-atas tarif untuk melindungi mitra dari “perang harga”, namun gagal mengatur biaya yang dibebankan kepada konsumen. Hal ini menimbulkan praktek potongan hingga 30% oleh aplikator, di luar batas maksimal 20% yang diatur pusat.
- 2) Pelaksanaan Daerah bergantung pada komplain lapangan dan klarifikasi ad-hoc, tanpa instrumen lokal yang mewajibkan transparansi algoritma tarif. Akibatnya, meski pusat terus “melakukan evaluasi setiap tahun,” di Kota Tangerang pengguna masih kerap merasa dirugikan.

**d. Standarisasi Keselamatan dan Uji KIR**

- 1). Pada level nasional, uji KIR hanya diwajibkan untuk angkutan roda empat; ojek online tidak masuk dalam kategori transportasi umum sehingga tidak ada persyaratan KIR atau pengawasan teknis berkala.
- 2). Pada level daerah, Satpol PP atau instansi transportasi daerah tidak memiliki dasar hukum untuk menindak pelanggaran keselamatan mitra ojek online (helm tak standar, pelat kuning non-trayek), sehingga kondisi lapangan “sesuai pengawasan ya begitu-begitu saja.”

Level Kebijakan Paling Terlihat Kesenjangan Kesenjangan paling mencolok terjadi pada level instrumen hukum

Kekosongan regulasi di kedua level ini menciptakan “zona abu-abu” yang berimplikasi pada koordinasi lintas lembaga, pelaksanaan standar keselamatan, dan perlindungan hak-hak pengemudi maupun konsumen di Kota Tangerang

### **3. Faktor-faktor yang menjadi tantangan utama dalam implementasi kebijakan transportasi digital oleh pemerintah pusat di Kota Tangerang.**

#### **a. Kekosongan Regulasi dan Pendekatan Diskresioner**

Tidak adanya payung hukum yang spesifik untuk transportasi roda dua berbasis aplikasi menyebabkan Ditjen Hubdat hanya dapat menggunakan kebijakan diskresioner.

“... undang-undang di atasnya tidak ada. Seharusnya kami tidak bisa mengaturnya. Tetapi karena jumlah pengguna sepeda motor ini semakin meningkat, kami berusaha agar orang yang mengantar penumpang bisa kami atur keselamatannya ...”(A, Pak Adhimas Satrio)

Adanya Implikasi: Kebijakan yang bersifat “ad hoc” seringkali bersifat reaktif, sehingga kurang memiliki kepastian jangka panjang bagi mitra pengemudi maupun pengguna.

#### **b. Tantangan Pengawasan dan Monitoring Lapangan**

Sistem aplikasi yang otonom menjadikan alat pengawasan lapangan tradisional (inspektur, uji KIR) kehilangan efektivitas, karena hampir seluruh fungsi operasional berlangsung melalui platform digital.

“... izin itu dibuat oleh teman-teman Gojek, Grab, Maxim—semua izi aplikasi. Artinya mereka membuat sistem aplikasi, tapi ternyata aplikasi itu yang menjalankan transportasi. Akhirnya pengawasan lapangan menjadi kosong.” (A, Pak Adhimas Satrio)

#### **c. Skala mitra yang masif (diperkirakan mencapai satu juta mitra) makin memperumit proses inspeksi, pelaporan, dan penindakan di lapangan.**

#### **d. Koordinasi Lintas Kementerian dan Lembaga**

Adanya Fragmentasi kewenangan: Sepeda motor di luar jangkauan Ditjen Hubdat sehingga kewenangan pengaturan izin ada di Kemenkominfo (ComDG), sedangkan penetapan tarif dan keselamatan di Ditjen Hubdat masih bersifat diskresi. “... untuk roda dua, kewenangan ada di ComDG, sehingga pembatasan mitra masih sulit dilakukan...” (A, Pak Adhimas Satrio)

## **D. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Aspek Aspek hukum yang menjadi hambatan utama dalam menegaskan posisi hukum transportasi digital khususnya ojek online di kota tangerang meliputi ketiadaan aturan spesifik yang secara jelas mengatur keberadaan ojek online, sehingga status hukumnya menjadi kabur, tumpang tindih regulasi antara peraturan pusat dan daerah,

yang menimbulkan kebingungan dalam implementasi, ketidakjelasan peran, kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur operasional ojek online, dan masalah perlindungan hukum bagi pengemudi dan konsumen, karena belum ada payung hukum yang memadai terkait hak, kewajiban, dan perlindungan mereka serta kurangnya pengawasan dan penegakan hukum, membuat praktik di lapangan sering tidak sesuai ketentuan yang ada.

2. Bentuk kesenjangan antara kebijakan pemerintah pusat dan kebijakan pemerintah daerah dalam pengaturan transportasi digital di Kota Tangerang, terlihat dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur berbagai aspek terkait angkutan umum, khususnya untuk kendaraan roda empat seperti taksi dan bus. Namun, dalam konteks perkembangan transportasi modern, regulasi ini tampak tidak mencakup sepenuhnya jenis angkutan yang semakin populer, yaitu sepeda motor, terutama ojek online. Selain itu, perbedaan dalam implementasi ini juga dapat dilihat dari segi kualitas layanan yang diberikan. Di daerah yang menerapkan regulasi ketat, terjadi peningkatan dalam standar keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang.
3. Faktor-faktor yang menjadi tantangan utama dalam implementasi kebijakan transportasi digital yaitu: Keterbatasan infrastruktur—Masih adanya kekurangan fasilitas pendukung seperti jaringan internet yang merata dan sarana teknologi di lapangan, kendala koordinasi antarinstansi—Sinkronisasi kebijakan pusat dan pelaksanaan di daerah belum optimal, sehingga terjadi tumpang tindih atau keterlambatan implementasi, Rendahnya literasi digital—Baik pada masyarakat maupun sebagian aparat pelaksana, sehingga adaptasi terhadap sistem baru berjalan lambat, Keterbatasan anggaran – Alokasi dana untuk pengembangan dan pemeliharaan sistem transportasi digital belum mencukupi dan Resistensi perubahan—Sebagian pelaku transportasi tradisional menolak atau enggan beralih ke sistem digital karena merasa terancam atau belum memahami manfaatnya. Serta Aspek regulasi dan hukum—Peraturan yang mengatur penggunaan teknologi digital di sektor transportasi belum sepenuhnya jelas atau terperinci, menyebabkan ketidakpastian bagi pelaku usaha.

## Referensi

### Buku

- Abdo, Edward. (2013). *Moderen Motorcycle Technology*. Amerika: Cengage Learning.
- Adisasmita, Rahardjo. (2006). *Pembangunan Pedesaan Dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S. A. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah. Edisi Pert*.
- Aminuddin. (2003). *Sistem Transportasi Perkotaan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.  
Available at: [digilib.itb.ac.id/files/disk1/609/jbptitbpp-gdl-aminuddinn-30414-3-2008ts-2.pdf](http://digilib.itb.ac.id/files/disk1/609/jbptitbpp-gdl-aminuddinn-30414-3-2008ts-2.pdf)
- Bungin, Burhan. (2005). *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana.
- Damiati, et al. (2017). *Perilaku Konsumen*. Depok: Raja Grafindo Persada

- Djarmiko, R. D. (2016). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Yogyakarta: Deepublish. Hukum.
- Ismayanti. (2011). *Pengantar Pariwisata*. Jakarta: Grasindo.
- Laritmas, Selfianus., & Ahmad, Rosidi. (2024). *Teori Negara Hukum*. Jakarta: Prenada.
- Manan, Abdul. (2005). *Aspek-aspek Pengadaan Barang dan Jasa di Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Mertokusumo, Sudikno. (2003). *Hukum Acara Perdata Indonesia*. Edisi ke-2. Yogyakarta: Liberty.
- Novianto, A., Wulansari, A. D., & Hernawan, A. (Tanpa Tahun). Riset: empat alasan kemitraan Gojek, Grab, hingga Maxim merugikan para Ojol, *The Conversation*,
- Pujiastuti, Endah. (2008). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan*. Semarang: Semarang University Press.  
Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Yusuf, A. Muri. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.

### Jurnal

- Amajida, F. D. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" Di Jakarta. *Informasi*, 46(1), 115-128. doi:10.21831/INFORMASI.V46I1.9657.
- Amajida, FD. (2016). Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta. *Informasi Kajian Ilmu Komunikasi*. 46 (1), 115-127.
- De Ryter, Alex., & Rachmawati, Riani. (2020). Understanding the Working Conditions of Gig Workers and Decent Work: Evidence from Indonesia's Online OjekvRiders. *Journal Sosial Politik*, 2
- Ferdila., & Anwar. (2021). Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi. *IJIEB: Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, 6(2), 134-142. <http://ejournal.lp2m.uinjambi.ac.id/ojp/index.php/ijie>
- Haris, Muhammad. 2020. "Analisis Yuridis Terhadap Kebijakan Ojek Online di Indonesia." *Jurnal Transportasi* 15 (2): 122-135.
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 231. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- Ibnu, U., Uis, S., Umar, J. T., Baja, L., Telp, K. B., & Tahun, B. E. I. (2019). Universitas ibnu sina (uis). 20-35
- Indrianawati, & Y, S. (2002). Pengaruh biaya dan Pendapatan Terhadap Tingkat Konsumsi. 3 (1), 1
- Kumentas, R. J. A., Rorong, I. P. F., & ... (2022). Analisis Perbandingan Pendapatan Driver Ojek Konvensional Dan Ojek Online Gojek (Studi Pada Driver Ojek Dan Ojek Online. *Jurnal Berkala Ilmiah ...*, 22(6), 121-132.

- <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jbie/article/view/43076%0Ahttps://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jbie/article/download/43076/37915>
- Lupioyadi. (2018). Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Harga Terhadap Loyalita Pelanggan Pengguna Aplikasi Gojek (Studi Pada Pengguna Layanan Go-Ride Di Kota Manado). *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 6(4), 2778–2787
- Mallo, H. A. R., & Nugroho, P. I. (2021). Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Salatiga. *Jurnal Akuntansi Profesi*, 12(1), 67. <https://doi.org/10.23887/jap.v12i1.33382>
- Mamesah, A. M., Kawet, L., & Lengkong, V. P. (2016). Pengaruh Lingkungan Kerja, Disiplin Kerja, dan Loyalitas Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada LPP RRI Manado. *Jurnal EMBA*, 4(3), 600–611
- Mawanda, M. Kharis., & Muhsi, Adam. (2019). Perlindungan Hukum Mitra Ojek Daring di Indonesia. *Jurnal Lentera Hukum*, 6 (1).
- Nafisa, Chairul M. (2009). Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya). *Kajian Akuntansi*, 4 (2), 137-146
- Nindy Amelia Putri, Efisiensi Dampak Go-Jek Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam. *Skripsi. Program Sarjana Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Lampung*, 2018)
- Ningsih, A.-, Anne, A. P., Een, E. H. H., Delfi, D. H. H., & Ia, F. F. (2021). Tarif RataRata Penumpang, Jumlah Penumpang, Dan Jam Kerja Pada Pendapatan Driver Gojek Kota Bukittinggi. *Jurnal Ekonomi*, 24(1), 14-27. <https://doi.org/10.47896/je.v24i1.331>
- Prananda, Rizki., Rahandy., & Aidi, Zil. (2019). Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online. *Law, Development & Justice Review*, 2 (2).
- Rachman, Asep Iswahyudi. (2018). Perlindungan Hukum Dengan Hak-hak Pekerja di PT. Grab Semarang. *Jurnal Daulat Hukum*, 1 (1).

### **Internet**

- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komuniasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016
- Asosiasi Pengemudi Online Indonesia (APOI). (2022). *Laporan Tahunan Keanggotaan*.

- Hakim, Lukman. (2020). Implementasi Kebijakan Ojek Online di Indonesia. *Kompasiana*. Diakses pada 18 Agustus 2024. <https://www.kompasiana.com/lukmanhakim/implementasi-kebijakanojek-online-di-indonesia>.
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2022). *Laporan Penelitian Kesejahteraan Pengemudi Ojek Online*.
- JawaPos.com, Simak, Ini Rata-rata Penghasilan Pengemudi Gojek Menurut Lembaga Riset, diakses dari <https://www.jawapos.com/ekonomi/bisnis/15/07/2018/simak-ini-rata-rata-penghasilan-pengemudi-gojekmenurutlembagariset/>, pada tanggal 09 mei 2019 pukul 10.28
- Komisi Nasional Hak Asasi Manusia (Komnas HAM). (2021). Laporan Pelanggaran Hak Asasi Manusia pada Pengemudi Ojek Online. Lembaga Penelitian Transportasi Universitas Indonesia. (2023).
- Kurniawan, Arif. 2019. "Dampak Peraturan Kemenhub terhadap Industri Ojek Online." *Detik.com*. Diakses pada 18 Agustus 2024. <https://news.detik.com/berita/d-4795645/dampak-peraturankemenhub-terhadap-industri-ojek-online>.
- Polda Banten. (2022). Statistik Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Banten. Survei Pemahaman Hak dan Kewajiban Pengemudi Ojek Online.