

*Cindi Meliana, Implikasi Hukum Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor ....*

**IMPLIKASI HUKUM PUTUSAN MAHKAMAH KONSTITUSI  
NOMOR 78/PUU-XIV/2016  
(Terhadap Kedudukan Hukum Penyedia Jasa Angkutan Umum Yang  
Tidak Berbadan Hukum)**

**Cindi Meliana<sup>1</sup>, H. M. Taufik<sup>2</sup>, Pinastika Prajna Paramita<sup>3</sup>**

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang  
Jalan Mayjen Haryono No. 193, Dinoyo, Kota Malang, 65144  
Email: [cindymeliana@gmail.com](mailto:cindymeliana@gmail.com)

**ABSTRACT**

*Transportation is one of the most important needs. Article 139 paragraph (4) Law no. 22 of 2009 states that the provision of public transportation services must be carried out by a legal entity. Accordingly, online transportation drivers as individual transporters feel disadvantaged. Then, they submit a constitutional review request to the Constitutional Court. The Judges of Constitutional Court decide to reject the applicant's petition with the Constitutional Court Decision No. 78/PUU-XIV/2016. This research problem is the legal consideration of the judges of the Constitutional Court in the Constitutional Court Decision No 78/PUU-XIV/2016 and legal implications arising from the Constitutional Court Decision No 78/PUU-XIV/2016. The research method is juridical-normative with statutory and conceptual approaches. The conclusion is the basic consideration of the Constitutional Court judges in a quo decision is 1945 Constitution and Law no. 22 of 2009, and legal implications arise are provisions of Article 139 paragraph (4) of Law no. 22 of 2009 remains in effect.*

**Keywords:** *Public Transportation Service Providers, Traffic and Road Transportation Law, Constitutional Court Decision.*

**ABSTRAK**

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan penting. Pasal 139 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa penyediaan jasa angkutan umum wajib dilaksanakan oleh badan hukum. Dengan ini, para pengemudi angkutan *online* sebagai pengangkut perorangan merasa dirugikan, dan mengajukan permohonan pengujian konstitusi kepada MK. MK mengeluarkan putusan MK No. 78/PUU-XIV/2016 dengan amar putusan menolak permohonan pemohon. Penelitian ini membahas pertimbangan hukum majelis hakim Mahkamah Konstitusi dalam putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016 dan implikasi hukum yang timbul dengan adanya putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016. Metode penelitian yang digunakan yaitu yuridis-normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan konseptual. Hasilnya adalah dasar pertimbangan majelis hakim MK dalam putusan *a quo* adalah UUD 1945 dan UU No. 22 Tahun 2009 dan implikasi hukum yang timbul yaitu ketentuan Pasal 139 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 tetap berlaku.

**Kata Kunci:** Penyedia Jasa Angkutan Umum, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Putusan MK.

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

<sup>2</sup> Dosen Pembimbing 1 Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

<sup>3</sup> Dosen Pembimbing 2 Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan ribuan pulau. Oleh karena itu, kebutuhan akan transportasi di Indonesia merupakan salah satu hal yang penting. Dengan adanya transportasi, maka pengangkutan barang ataupun manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya menjadi mudah.

Dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, masyarakat dapat memilih moda transportasi yang paling sesuai dengan kebutuhannya. Selain itu, faktor lain berupa karakteristik penumpang yaitu usia, jenis kelamin, pendapatan dan pekerjaan pun memiliki pengaruh tinggi dalam pemilihan moda transportasi.<sup>4</sup>

Teknologi mengalami perkembangan dengan cepat dan membawa perubahan besar pada dunia. Dengan adanya teknologi saat ini, manusia terbantu dalam berbagai macam aspek kehidupan, tidak terkecuali dalam bidang komunikasi dan transportasi. Teknologi informasi dan komunikasi merupakan salah satu sektor yang sangat berpengaruh bagi kehidupan manusia. Mulai dari kegiatan hiburan, perbelanjaan, pendidikan, hingga pengangkutan pun saat ini dapat lebih mudah diakses melalui jejaring *online*.

Bermula pada tahun 2015, layanan aplikasi transportasi *online* mulai ramai di Indonesia.<sup>5</sup> Terobosan ini salah satunya dicetuskan oleh perusahaan bernama GO-JEK. Perusahaan layanan aplikasi transportasi *online* lainnya yang sering ditemukan di masyarakat adalah Grab, Uber, Maxim, Anterin, dan sebagainya. Sesuai dengan Undang-Undang RI Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, perusahaan-perusahaan layanan ojek *online* tersebut merupakan perusahaan berbadan hukum. Tetapi, dalam Kementerian Hukum dan HAM perusahaan-perusahaan tersebut hanya terdaftar sebagai perusahaan aplikasi, bukan sebagai perusahaan angkutan umum. Maka, kedudukan hukum perusahaan-perusahaan tersebut hanyalah sebagai pelaku usaha penghubung antara pengemudi dengan pengguna layanan.<sup>6</sup>

Sedangkan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa:

---

<sup>4</sup> Nanda Andresta, (2018), *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online Dan Angkutan Konvensional*, Fakultas Teknik, Universitas Lampung. h. 2.

<sup>5</sup> Fino Yurio Kristo, (2017), *Awal Mula Transportasi Online Menjamur di Indonesia*, <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia>. Diakses 9 Oktober 2020.

<sup>6</sup> Yulia Budiarti Ningsih, (2017), *Kedudukan Hukum PT. Go-Jek Indonesia Terhadap Pelaksanaan Jasa Pengangkutan Barang Berbasis Layanan Aplikasi Online Go-Send Dan Go-Box*. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. h. 76.

“Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Dalam penerapannya, penyedia jasa angkutan yang melaksanakan pengangkutan umum tidak semuanya berbadan hukum, bahkan ojek *online* sebagai transportasi umum modern tetap berjalan dengan status hukum perorangan sebagai penyedia jasa angkutan umum (pengangkut), karena hubungannya dengan perusahaan aplikasi hanyalah kemitraan dan tidak dinaungi oleh perusahaan angkutan umum. Maka dari itu, sampai saat ini kedudukan hukum penyedia jasa angkutan umum dalam pelaksanaannya masih belum sesuai dengan ketentuan yang ada.

Para pengemudi ojek *online* mengeluhkan nasibnya karena tidak memiliki perlindungan atau tidak ada payung hukum yang mengaturnya. Nasib para pengemudi bergantung pada perusahaan, padahal apabila dinilai dari segi jumlah dan resiko kecelakaan, pengemudi ojek *online* menanggung resiko yang lebih tinggi dibandingkan perusahaan.<sup>7</sup>

Setiap subyek bangsa, khususnya penyelenggara negara dapat menempatkan Mahkamah Konstitusi karena berkaitan langsung dengan segi urgensinya sebuah konstitusi.<sup>8</sup> Dengan adanya keluhan tersebut, beberapa pengemudi ojek *online* menjadi perwakilan bagi seluruh penyedia jasa angkutan umum yang tidak berbadan hukum, untuk melakukan permohonan pengujian terhadap pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 karena dinilai kurang sesuai dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 dan dianggap merugikan pihak pemohon yang merupakan pengemudi ojek *online*, serta dapat menimbulkan persoalan hukum.

Namun, dengan adanya permohonan tersebut Mahkamah Konstitusi mengeluarkan putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016 tentang Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berisi penolakan permohonan uji materiil terhadap pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tersebut. Dengan ini, mahkamah menyatakan bahwa ketentuan dalam Pasal 139 ayat (4) tetap berlaku.

Berdasarkan uraian latar belakang sebagaimana yang telah disebutkan diatas, penyusun merasa perlu untuk mengetahui dan menganalisis dengan permasalahan sebagai berikut; Apa pertimbangan hukum majelis hakim Mahkamah Konstitusi dalam putusan MK Nomor 78/PUU-

---

<sup>7</sup> Rayhand Purnama, (2017), *Nasib Ojek Daring di Bawah Perusahaan Aplikasi Transportasi*, <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20170907115939-384-240076/nasib-ojek-daring-di-bawah-perusahaan-aplikasi-transportasi>, diakses 7 Nov 2020.

<sup>8</sup> Abdul Wahid, Sunardi dan Dwi Ari Kurniawati, (2019), *Membumikan Konstitusi Indonesia Sebagai Upaya Menjaga Hak Kebhinekaan*, Vol. 2., No. 2. Malang: Fakultas Hukum Universitas Islam Malang. h. 186.

XIV/2016?; Bagaimana implikasi hukum yang timbul dengan adanya putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016?

Tujuan Penelitian yang diharapkan penulis yaitu mengetahui pertimbangan hakim dalam putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016; mengetahui implikasi hukum yang timbul dengan adanya putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan jenis penelitian yuridis normatif, jenis penelitian itu digunakan untuk memahami karena dalam penelitian ini penyusun hanya fokus untuk menganalisa bahan primer berupa peraturan perundang-undangan atau hukum positif yang berkaitan dengan penelitian ini.

## **PEMBAHASAN**

### **Pertimbangan Hukum Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam Putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016**

#### **Alasan dan Latar Belakang Pemohon Mengajukan Judicial Review**

##### **1. Para Pemohon Berhak Mendapat Pekerjaan yang Layak**

Bekerja merupakan perwujudan diri oleh seorang manusia agar dapat merealisasikan diri dan membangun hidup serta lingkungan yang manusiawi. Setiap orang memiliki hak untuk bekerja ataupun turut serta dalam suatu kegiatan yang dihalalkan oleh peraturan perundang-undangan, hal ini merupakan bagian dari hak asasi yang dimiliki oleh manusia. Negara juga telah menjamin Hak Asasi Manusia sebagaimana dalam ketentuan Pasal 27 ayat (1) Undang-Undang Dasar NRI 1945 yang menjamin persamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan.

Angkutan *online* merupakan suatu terobosan baru yang dinilai sangat berguna untuk masyarakat, salah satunya sebagai sarana mencari lapangan pekerjaan. Fenomena baru ini memiliki berbagai macam kelebihan salah satunya dengan fasilitas online, pelaksanaan pengangkutan dinilai menjadi lebih mudah. Dalam memenuhi kebutuhan angkutan umum, harga jasa angkutan online dinilai terjangkau dan sangat membantu bagi konsumen. Para pemohon dalam hal inipun diuntungkan dengan adanya angkutan online, karena para pemohon dapat memiliki penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Para pemohon mengakui bahwa dengan adanya fenomena angkutan online ini, tingkat pengangguran negara mengalami penurunan. Oleh karena itu, perkembangan teknologi yang tak terhindarkan di masyarakat ini dinilai sangatlah bermanfaat.

Para Pemohon merupakan pengemudi angkutan *online* yang bekerja untuk

mendapatkan penghidupan yang layak dengan penghasilan dari suatu pekerjaan, tanpa mengesampingkan kewajiban sebagai warga negara yang baik. Hal ini merupakan hak para pemohon, sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945. Pasal *a quo* menyatakan bahwa setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Pasal ini didasari oleh asas keadilan sosial dan kerakyatan sebagaimana termaktub dalam Pancasila, maka kepentingan para Pemohon termasuk di dalamnya.

Dalam permohonan ini, yang menjadi dasar permohonan pengujian ialah ketentuan dalam Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun bunyi dari pasal tersebut adalah:

“Penyedia Jasa Angkutan Umum dilaksanakan oleh badan usaha milik Negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Pasal tersebut menghendaki bahwa Penyedia Jasa Angkutan Umum hanya dapat dilaksanakan oleh badan usaha, baik badan usaha milik Negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lainnya yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dengan ini, maka perorangan tidak diperkenankan menjadi pelaksana dalam penyedia jasa angkutan. Hal ini bertentangan dengan yang terjadi pada penerapannya, dimana penyelenggaraan angkutan *online* yang menjadi pekerjaan para pemohon merupakan jasa angkutan umum oleh perseorangan yang menggunakan fasilitas teknologi dalam melakukan pekerjaannya. Dengan berlakunya ketentuan dalam Pasal 139 ayat (4) UU LLAJ tersebut, maka kedudukan hukum para pemohon tersebut terancam, karena nyatanya tidak sesuai atau dinyatakan melanggar ketentuan pasal *a quo*. Maka pemohon beranggapan bahwa hal ini merugikan para pemohon, terutama karena kedudukan hukum para pemohon ini berkaitan erat dengan keberlangsungan mata pencaharian para pemohon.

Dengan kerugian yang dialami oleh para pemohon, maka diajukanlah permohonan pengujian terhadap Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan. Para pemohon mengajukan agar Mahkamah Konstitusi dapat memutus untuk mengakomodir perorangan sebagai Penyedia Jasa Angkutan Umum, agar hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon tidak lagi dirugikan. Pemohon beranggapan bahwa dengan berlakunya Pasal *a quo*, maka terdapat kerugian hak konstitusional bagi para pemohon.

2. Para Pemohon Berhak atas Pengakuan, Jaminan, Perlindungan, dan Kepastian Hukum yang Adil dalam Negara Hukum

Dalam amandemen UUD NRI 1945, negara menjamn hak-hak asasi manusia, seperti adanya kesamaan di dalam hukum dan pemerintahan, serta hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil. Salah satunya dalam Pasal 28D ayat (1), yang menjadi instrumen hukum berupa jaminan atas hak untuk diakui, dijamin, dilindungi, dan diberi kepastian hukum, dimana pasal tersebut berbunyi ; ”Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”.

Sebagaimana dalam bunyi pasal diatas, para pemohon beranggapan bahwa seharusnya setiap manusia, termasuk para pemohon, memiliki hak atas pengakuan jaminan perlindungan dan kepastian hukum yang adil sebagaimana dimaksud dalam pasal a quo. Negara Indonesia adalah negara hukum (Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945), dan jaminan atas hak-hak tersebut didasari oleh asas yang diakui eksistensinya dalam sistem hukum indonesia, yaitu perlindungan bagi setiap warga negara Indonesia tanpa terkecuali. Namun kenyataannya, tidak ada kepastian hukum yang khusus bagi para pemohon.

Pemohon merupakan perorangan warga negara indonesia yang bekerja sebagai pengendara sekaligus penyedia jasa angkutan aplikasi *online* secara pribadi atau non badan hukum berupa pengemudi Grab *Car* dan Uber. Dikarenakan belum adanya regulasi yang mengatur, maka kedudukan hukum para pemohon dianggap ilegal. Hal tersebut melatarbelakangi terjadinya demo besar-besaran pada bulan Maret Tahun 2016 oleh salah satu taksi konvensional di Sarinah, Jakarta Pusat. Karena tidak ingin kejadian tersebut terulang maka para pemohon melalui Kuasa hukumnya mengajukan gugatan citizen lawsuit di pengadilan negeri Jakarta pusat untuk menggugat pemerintah agar mendapatkan regulasi, dan selang 3 minggu kemudian pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016. PM 32 Tahun 2016 mengacu kepada Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana tidak mengakomodir perorangan sebagai penyedia jasa angkutan umum seperti pemohon dalam pasal 139 ayat (4).

Para pemohon beranggapan bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak lagi relevan dengan perkembangan zaman dan dapat merugikan pemohon dan sopir-sopir perseorangan aplikasi angkutan *online* roda 4.

Rekan-rekan para pemohon dibuli dan diperlakukan tidak etis sebagai manusia yang berasaskan Pancasila dan diperlakukan dengan tindakan yang tidak memiliki dasar hukum seperti keliling bawa ban mobil di daerah bandara internasional Soekarno Hatta. Padahal dalam kenyataannya, perkembangan teknologi tidak dapat dihindarkan di masyarakat, saat ini konsumen atau masyarakat merasa terbantu dengan adanya kendaraan angkutan *online*.

Satjipto Rahardjo berpendapat bahwa apabila terdapat suatu masalah di dalam dan dengan hukum, maka yang harus ditinjau dan diperbaiki adalah hukumnya dan bukan manusianya yang dipaksa untuk dimasukkan dalam skema hukum.<sup>9</sup> Keadilan tercipta jika suatu aturan diterapkan pada kasus yang isinya sesuai, dimana aturan tersebut memang harus diaplikasikan.<sup>10</sup> Sementara itu Roscoe Pound berpendapat bahwa hukum yang baik seharusnya menawarkan sesuatu yang lebih dari keadilan prosedural. Hukum harus mampu dinyatakan sebagai sesuatu yang adil, memberikan kesempatan yang sama, menentukan kepentingan masyarakat, dan *committed*, demi tercapainya keadilan yang substansial.<sup>11</sup>

Dalam pelaksanaan, suatu aturan perlu diterapkan dan ditegakkan dengan mencerminkan kehendak rakyat serta menjamin adanya peran serta warga negara dalam pengambilan keputusan kenegaraan. Kehendak segenap warga negara tercermin dalam Undang-Undang Dasar NRI 1945 sebagai kesepakatan umum (*general agreement*), oleh karena itu segala norma hukum yang lebih rendah dan praktek kehidupan kenegaraan dan kebangsaan harus sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Dasar NRI 1945.

Penegakan Hukum (*law enforcement*) dalam arti sempit didefinisikan sebagai kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan. Apabila diartikan secara meluas dapat mencakup kegiatan untuk melaksanakan, menerapkan, dan melakukan tindakan hukum bagi setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum oleh subjek hukum, baik dilakukan melalui prosedur peradilan maupun melalui sistem penyelesaian sengketa lainnya (*alternative disputes or conflicts resolution*). Dalam arti yang lebih luas, penegakan hukum didefinisikan sebagai aktifitas yang dengan maksud agar hukum yang mengatur dan mengikat para subjek hukum dalam

---

<sup>9</sup> Satjipto Rahardjo, 2004, *Ilmu Hukum*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti h. 1.

<sup>10</sup> Abid Zamzami, 2018, *Keadilan di Jalan Raya, Yurispruden Fakultas Hukum Universitas Malang*, Vol. 1, No. 2. h. 22.

<sup>11</sup> Lihat Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016 h. 11.

segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara ditaati dan dijalankan sebagaimana mestinya dengan sungguh-sungguh.

Dengan kerugian yang dialami oleh pemohon dalam hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya, pemohon mengajukan pengujian terhadap Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Para pemohon beranggapan bahwa apabila permohonannya di kabulkan, maka hak dan atau kewenangan konstitusional para pemohon tidak lagi dirugikan.

### 3. Pasal 139 Ayat (4) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Merugikan Hak-Hak Konstitusional Pemohon

Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28 UUD NRI 1945 memuat pernyataan mengenai perlindungan bagi warga negara. Seperti dalam Pasal 28J ayat (2) UUD NRI 1945 menyatakan, "Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis".

Para pemohon juga beranggapan bahwa Pasal 139 ayat (4) UU Nomor 22 Tahun 2009 dapat berpotensi melahirkan ketidakpastian hukum yang adil apabila ditafsirkan secara salah. Para pemohon beranggapan bahwa Pasal 139 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, apabila ditafsirkan secara salah maka pasal *a quo* berpotensi dikualifikasikan melanggar prinsip penghormatan dan pengakuan terhadap para Pemohon, dan dengan demikian, maka pasal *a quo* dinilai tidak proporsional, berlebihan, dan secara otomatis melanggar ketentuan dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945.

Pemohon merasa dirugikan oleh Pasal 139 ayat (4) karena pemohon merasa keamanan dan kenyamanannya terganggu saat bekerja sebagai pengemudi angkutan umum *online*. Hak pemohon untuk melakukan berbagai aktivitas dan berkomunikasi secara layak dan manusiawi menjadi terbatas. Pemohon beranggapan bahwa hal ini merupakan suatu *conditio sine qua non* bagi penghormatan terhadap hak asasi manusia. Maka seharusnya dilakukan pengujian terhadap undang-undang yang memiliki kecacatan, yang dapat ditafsirkan semau-maunya sesuai kepentingan pemegang otoritas tertentu yang berwenang untuk menerapkan ketentuan undang-undang tersebut.

### 4. Pasal 139 Ayat (4) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Inkonstitusional

Pemohon beranggapan bahwa telah terjadi pelanggaran terhadap UUD NRI 1945, karena terjadinya perbedaan penafsiran terhadap pasal *a quo*. Pemohon beranggapan dengan berlakunya pasal 139 ayat (4) maka hak konstitusional pemohon secara terus-menerus dilanggar dengan sengaja. Para pemohon pun menyadari apabila Mahkamah Konstitusi menyatakan pasal 22 ayat (1) huruf D Undang-Undang RI Nomor 16 Tahun 2004 bertentangan dengan pasal 1 ayat (3), pasal 27 ayat (2) dan pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat maka dapat menyebabkan kekosongan hukum (*wetsvacuum*).

Dalam rangka menghindari kekosongan hukum tersebut, maka para pemohon mengajukan permohonan kepada mahkamah konstitusi agar memberikan tafsir atas Pasal 139 ayat (4) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 agar dapat memberikan kejelasan mengenai batasan penafsiran, supaya tidak terjadi inkonstitusionalitas. Dengan ini, agar permohonan para pemohon dipenuhi, Mahkamah Konstitusi dianggap perlu menegaskan bahwa Pasal 139 ayat (4) UU RI Nomor 22 Tahun 2009 bertentangan dengan pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 karena tidak menafsirkan penyedia jasa angkutan umum tidak dalam trayek dilaksanakan oleh badan usaha milik negara (BUMN), badan usaha milik daerah (BUMD) dan/atau badan hukum lainnya serta perorangan warga negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### **Dasar Pertimbangan Hakim Konstitusi Dalam Permohonan *Judicial Review***

#### **a. Pertimbangan Hukum**

Pokok permasalahan hukum utama para pemohon adalah pengujian konstitusional terhadap Pasal 139 ayat (4) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”, dimana pasal tersebut dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi :

- 1) Pasal 1 ayat (3), “Negara Indonesia adalah Negara hukum”;
- 2) Pasal 27 ayat (2), “Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak”; dan
- 3) Pasal 28D ayat (2), “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”.

b. Pendapat Mahkamah

Pokok permasalahan hukum utama para pemohon adalah pengujian konstitusional terhadap Pasal 139 ayat (4) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi “Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”, dimana pasal tersebut dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Mahkamah Konstitusi telah memeriksa dengan seksama, permohonan pemohon, kumpulan bukti-bukti, keterangan berbagai pihak dan kesimpulan pemohon, maka berdasarkan hal-hal tersebut Mahkamah Konstitusi berpendapat bahwa:

- 1) Para pemohon sebagai pengemudi jasa angkutan *online* memang berada dalam naungan perusahaan berbadan hukum yang hanya terdaftar sebagai *IT Provider*. Sementara itu, dalam undang-undang *a quo* telah diatur secara jelas mengenai pengertian badan hukum sebagai penyedia jasa angkutan dalam penjelasan pasal 220 ayat (1) huruf c.
- 2) Perusahaan aplikasi penyedia jasa angkutan umum sebagai penjual jasa aplikasi *online* bagi masyarakat seharusnya didukung pula oleh sebuah Perusahaan Angkutan Umum sebagai penyedia jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang juga berbadan hukum. Hal ini dikarenakan fenomena angkutan umum *online* ini adalah hal baru yang awalnya dianggap tidak akan terjadi, tetapi pada perkembangannya telah menjadi kenyataan. Dengan fenomena ini, masyarakat selaku pengguna serta selaku pengemudi (dipilih dari masyarakat) merasa diuntungkan oleh adanya fenomena ini. Mahkamah berpendapat bahwa Undang-Undang *a quo* sebenarnya sudah dapat mengakomodir adanya fenomena angkutan *online* ini. Menurut Mahkamah, negara memiliki kewajiban untuk membangun dan memajukan sistem transportasi nasional yang bertujuan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pengembangan wilayah dan pembangunan ekonomi. Maka dari itu, pemerintah harus segera menyelesaikan permasalahan penyedia jasa angkutan umum *online* ini secara adil, transparan, dan terkoordinasi tanpa merugikan pihak manapun.

- 3) Menurut Mahkamah, penyebab kerugian yang dialami para Pemohon bukan berupa inkonstitusionalnya norma Undang-Undang yang dimohonkan pengujian, sehingga kerugian yang dialami para pemohon bukan merupakan kerugian hak konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK. Justru dengan adanya pasal *a quo* yang mengatur mengenai keharusan berbadan hukum, maka telah adanya suatu kepastian hukum sekaligus perlindungan hukum baik bagi penyedia jasa, pengemudi, maupun pengguna jasa angkutan *online*. Mahkamah berpendapat bahwa pasal *a quo* tidak bertentangan dengan gagasan negara hukum. Dengan adanya keharusan berbadan hukum, hak konstitusional para pemohon atas pekerjaan yang layak serta hak untuk bekerja dan mendapat imbalan yang layak dalam hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) UUD NRI 1945 justru terjamin dengan baik, karena mekanisme penyelesaian sengketa (dalam hal terjadi sengketa) lebih jelas. Dengan pasal *a quo* pula, bagi pengguna jasa angkutan *online* yang akan mengajukan keluhan ataupun tuntutan menjadi lebih pasti karena telah ada regulasi yang mengatur. Maka dari itu, Mahkamah menyatakan bahwa kerugian para Pemohon bukan disebabkan oleh inkonstitusionalnya norma Undang-Undang yang dimohonkan untuk dilakukan pengujian, melainkan oleh penerapan atau implementasi norma di dalam praktik.
- 4) Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, Mahkamah menilai bahwa permohonan para Pemohon bukanlah persoalan inkonstitusionalitas norma, tetapi merupakan persoalan implementasi norma yang harus diatur lebih lanjut dalam peraturan dibawah Undang-Undang, sehingga Mahkamah menyatakan bahwa permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

Sebagaimana pertimbangan yang dinyatakan Mahkamah di atas, maka secara tidak langsung Mahkamah Konstitusi menolak permohonan pengujian terhadap Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, ketentuan dalam pasal *a quo* tetap berlaku. Sementara dalam penerapannya, permasalahan mengenai kedudukan hukum pengangkut terus terjadi. Pelanggaran terhadap Pasal 139 ayat (4) terus berjalan, karena pengangkut yang menjalankan pengangkutan pada kenyataannya tidak semua berbentuk badan hukum. Karena dalam penerapannya, ketentuan keharusan berbadan hukum tersebut menyulitkan masyarakat, sehingga partisipasi masyarakat dalam pembangunan sistem transportasi menjadi terhalang.

Penyusun sependapat dengan pertimbangan hakim bahwa permohonan pemohon untuk menjadikan perorangan sebagai penyedia jasa angkutan bukanlah hal yang efektif. Apabila perorangan diakomodir menjadi penyedia jasa angkutan umum, maka penyelesaian sengketa (apabila terjadi sengketa) dan tuntutan serta keluhan yang diajukan tidak efektif karena belum ada regulasi yang mengatur. Oleh karena itu untuk memudahkan pihak pemohon dan masyarakat yang menjadi penyedia jasa angkutan umum, penyusun beranggapan bahwa syarat ketentuan pengangkut harus berbadan hukum dapat dirubah menjadi badan usaha. Badan usaha dapat berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Jadi, syarat sebagai badan usaha dinilai lebih mudah untuk dipenuhi. Dengan adanya perubahan ini, maka diharapkan kedudukan hukum penyedia jasa angkutan umum lebih sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaannya.

### **Implikasi Hukum dengan Adanya Putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016**

Sebagaimana dalam Pasal 24C Undang-Undang Dasar NRI 1945, Mahkamah Konstitusi merupakan peradilan tingkat pertama dan terakhir, yang mengeluarkan putusan yang bersifat final, artinya tidak ada upaya hukum seperti banding, kasasi, ataupun peninjauan kembali yang dapat dilakukan terhadap putusan tersebut. Putusan Mahkamah Konstitusi dinyatakan memiliki kekuatan hukum tetap sejak diucapkan. Dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi ditegaskan kembali bahwa sifat final tersebut juga bermakna bahwa putusan tersebut memiliki kekuatan mengikat.<sup>12</sup> Ketentuan yang lebih tegas lagi dinyatakan dalam ketentuan UU No. 24 Tahun 2003 tentang MK bahwa putusan MK berlaku sejak putusan tersebut selesai diucapkan dalam sidang pleno yang terbuka untuk umum. Maka, sejak putusan MK diucapkan dalam sidang pleno, putusan tersebut harus ditaati dan dilaksanakan oleh Pemerintah, Dewan Perwakilan Rakyat, maupun masyarakat.

### **Implikasi terhadap Kedudukan Hukum Penyedia Jasa Angkutan Umum yang Tidak Berbadan Hukum Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016**

Para pemohon dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016 merupakan pengangkut dalam angkutan *online*. Namun, implikasi yang ditimbulkan dalam putusan *a quo* tidak hanya berlaku bagi penyedia jasa angkutan *online*. Implikasi dalam

---

<sup>12</sup> Mohammad Agus Maulidi, 2018, *Problematika Hukum Implementasi Putusan Final dan Mengikat Mahkamah Konstitusi Perspektif Negara Hukum*, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM No. 4 Vol. 24. h. 536.

putusan *a quo* berlaku bagi seluruh pihak yang berkaitan dengan putusan tersebut, artinya berlaku bagi setiap penyedia jasa angkutan umum di Indonesia.

Menurut MK, permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum, sehingga dalam amar putusan, MK menolak Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya dengan menyatakan Pasal 139 ayat (4) UU LLAJ tidak bertentangan dengan UUD 1945 dan dinyatakan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat. Dalam kata lain, Mahkamah menolak untuk mencantumkan perseorangan sebagai penyedia jasa angkutan umum. Maka, implikasi Putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016 yang paling jelas dan tidak terhindarkan adalah tetap berlakunya dasar hukum Pasal 139 ayat (4) yang mengatur bahwa penyedia jasa angkutan umum harus berbadan hukum. Selain itu, implikasi lainnya yang seharusnya terlaksana berdasar putusan *a quo* adalah pidana kurungan atau denda sebagaimana dalam Pasal 208 UU LLAJ, ataupun pemberhentian seluruh aktivitas pengangkutan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa angkutan umum yang tidak berbadan hukum. Namun, dalam penerapannya pengangkut yang menjalankan pengangkutan tidak semua berbentuk badan hukum, dan tidak terdapat pemberhentian aktivitas terhadap jenis pengangkutan tersebut. Sehingga, implikasi hukum dari putusan *a quo* terhadap pelaksanaannya dapat dinilai tidak ada, karena pelanggaran terhadap pasal 139 ayat (4) terus terjadi dan terus diabaikan. Padahal telah dinyatakan secara jelas dalam ketentuan Pasal 24C UUD NRI 1945 bahwa putusan MK bersifat final dan berlaku sejak diucapkan dalam sidang pleno.

### **Peran Lembaga Penegak Hukum dalam Hal Terjadinya Pelanggaran terhadap Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Putusan MK pada nyatanya rentan untuk mengalami problem implementasi. Dalam hal ini, ketentuan normatif baik dalam UUD 1945, UU MK, maupun Putusan MK belum cukup untuk menjamin terlaksananya implementasi norma yang baik. Oleh karena itu, diperlukanlah suatu lembaga yang berdiri khusus dalam melakukan penegakan hukum.

Mahkamah memutuskan bahwa ketentuan dalam Pasal 139 ayat (4) UU Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap berlaku. Maka seharusnya penyediaan jasa angkutan umum hanya dapat dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun, dalam praktiknya penerapan ketentuan dalam pasal tersebut masih belum terlaksana dengan sempurna karena maraknya penyedia jasa angkutan

yang melaksanakan pengangkutan dalam bentuk selain dari badan hukum. Dalam hal ini maka pada kenyataannya jelas terdapat pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 139 ayat (4).

Dalam hukum pengangkutan terdapat asas tegaknya hukum. Asas ini bermakna bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan, pemerintah berperan sebagai penegak dan penjamin kepastian hukum, serta harus menyadarkan masyarakat untuk senantiasa taat pada peraturan. Dalam hal terjadi pelanggaran seperti dalam penjabaran di atas, maka dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah dijabarkan pihak-pihak yang memiliki kewenangan untuk menindaklanjuti hal tersebut. Pihak-pihak tersebut adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan bantuan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (dalam Kementerian Perhubungan atau Dinas Perhubungan tingkat Provinsi).

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan dari penelitian terhadap permasalahan yang disusun kaji, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

1. Pada hakikatnya, pertimbangan hakim Mahkamah Konstitusi dalam putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016 adalah:
  - a. Jasa angkutan *online* berada dalam naungan perusahaan *IT Provider* (perusahaan teknologi) yang dianggap sebagai perkembangan terhadap rancang bangun kendaraan bermotor seperti pada pasal 220 UU RI Nomor 22 Tahun 2009. Namun, mahkamah tetap berpendapat bahwa seharusnya jasa angkutan *online* ini didukung oleh sebuah perusahaan angkutan umum.
  - a. Pemerintah bertanggungjawab terhadap pembangunan dan kemajuan negara, maka mahkamah menilai bahwa hal ini merupakan kewajiban pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan penyedia jasa angkutan umum *online* ini secara adil, transparan, dan terkoordinasi.
  - b. Keharusan berbadan hukum tidak menjadi alasan hak para pemohon dirugikan, melainkan menjadi payung hukum bagi hak para pemohon atas pekerjaan yang layak sesuai UUD 1945.
  - c. Kerugian yang dialami para pemohon terjadi bukan karena adanya persoalan inkonstitusionalitas norma melainkan persoalan implementasi norma.
2. Menurut MK, permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum, sehingga dalam amar putusan, MK menolak Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya dengan menyatakan Pasal 139 ayat (4) UU LLAJ tidak bertentangan dengan UUD 1945 dan

dinyatakan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat. Maka, implikasi Putusan MK Nomor 78/PUU-XIV/2016 yang paling jelas dan tidak terhindarkan adalah tetap berlakunya dasar hukum Pasal 139 ayat (4) yang mengatur bahwa penyedia jasa angkutan umum harus berbadan hukum. Selain itu, implikasi lainnya yang seharusnya terlaksana berdasar putusan MK Nomor 78 PUU-XIV/2016 adalah pidana kurungan atau denda sebagaimana dalam Pasal 208 UU LLAJ, ataupun pemberhentian seluruh aktivitas pengangkutan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa angkutan umum yang tidak berbadan hukum. Namun, dalam penerapannya pengangkut yang menjalankan pengangkutan tidak semua berbentuk badan hukum, dan tidak terdapat pemberhentian aktivitas terhadap jenis pengangkutan tersebut. Sehingga, implikasi hukum dari putusan *a quo* terhadap pelaksanaannya dapat dinilai tidak ada, karena pelanggaran terhadap pasal 139 ayat (4) terus terjadi dan terus diabaikan.

Ketentuan normatif baik dalam UUD 1945, UU MK, maupun Putusan MK belum cukup untuk menjamin terlaksananya implementasi norma yang baik. Oleh karena itu, diperlukanlah suatu lembaga yang berdiri khusus dalam melakukan penegakan hukum. Lembaga penegak hukum dalam UU RI Nomor 22 Tahun 2009 yang bertanggungjawab dalam hal ini adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (dalam Kementerian Perhubungan atau Dinas Perhubungan tingkat Provinsi).

## **SARAN**

Berdasarkan penelitian terhadap permasalahan yang penyusun kaji, maka penyusun mengajukan saran agar Pemerintah melakukan amandemen terhadap Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau mengatur perubahan dalam Rancangan Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan mendatang. Karena dalam penerapannya, ketentuan keharusan berbadan hukum tersebut menyulitkan masyarakat dan justru menimbulkan permasalahan lainnya, sehingga partisipasi masyarakat dalam pembangunan sistem transportasi menjadi terhalang. Hal ini tidak sesuai dengan asas hukum pengangkutan, yaitu asas manfaat dan asas kebersamaan. Oleh karena itu untuk memudahkan pihak pemohon dan masyarakat yang menjadi penyedia jasa angkutan umum, penyusun beranggapan bahwa syarat ketentuan pengangkut harus berbadan hukum dapat dirubah menjadi badan usaha (persekutuan). Badan usaha dapat berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Jadi, syarat penyedia jasa angkutan umum wajib berbadan usaha dinilai lebih

mudah untuk dipenuhi. Dengan adanya perubahan ini, maka diharapkan kedudukan hukum penyedia jasa angkutan umum lebih sesuai dengan kebutuhan dalam pelaksanaannya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 Tentang Mahkamah Konstitusi

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016 tentang Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

### **Buku**

Rahardjo, Satjipto. 2004, *Ilmu Hukum*, Bandung; PT. Citra Aditya Bakti.

### **Jurnal**

Andresta, Nanda, 2018, Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional, *Fakultas Teknik Universitas Lampung*, Vol. 6. No. 4.

Maulidi, Mohammad Agus. 2018, Problematika Hukum Implementasi Putusan Final dan Mengikat Mahkamah Konstitusi Perspektif Negara Hukum, *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol. 24. No. 4.

Ningsih, Yulia Budiarti. 2017. Kedudukan Hukum PT. Go-Jek Indonesia Terhadap Pelaksanaan Jasa Pengangkutan Barang Berbasis Layanan Aplikasi Online Go-Send Dan Go-Box. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Syahrizal, Ahmad, 2007, Problem Implementasi Putusan MK, *Jurnal Konstitusi*, Vol. 4, No. 1.

Wahid, Abdul; Sunardi; dan Dwi Ari Kurniawati, 2019. Membumikan Konstitusi Indonesia Sebagai Upaya Menjaga Hak Kebhinekaan, *Yurispruden Fakultas Hukum Universitas Malang*, Vol. 2. No. 2.

Zamzami, Abid (2018), Keadilan di Jalan Raya, *Yurispruden Fakultas Hukum Universitas Malang*, Vol. 1, No. 2.

**Internet**

Fino Yurio Kristo, (2017), *Awal Mula Transportasi Online Menjamur di Indonesia*, Diakses 9 Oktober 2020. Detikinet. Website: <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia>

Rayhand Purnama, (2017), *Nasib Ojek Daring di Bawah Perusahaan Aplikasi Transportasi*, Diakses 7 Nov 2020. Website: <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20170907115939-384-240076/nasib-ojek-daring-di-bawah-perusahaan-aplikasi-transportasi>