

GUGATAN CLASS ACTION

Batam, 16 Juli 2018

Kepada : Yth. Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia

Di Tempat

Hal : Pengujian Pasal 157 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) serta Pasal 40 ayat (1) dan ayat (2a dan 2b) Undang-Undang no 19 Tahun 2016 (Lembaran Negara Tahun 2016 nomor 251 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 5952 tentang Perubahan Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara tahun 2008 nomor 58 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 4843) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Dengan hormat,

Kami yang bertandatangan di bawah ini :

1. **Muhammad Rahmani**, perorangan warga Negara Indonesia, umur 45 Tahun, kelahiran Tumbangtiti, Tanggal 22 Agustus 1972, Agama Islam, Pekerjaan Pengojek Pangkalan Perum Aku Tahu, Nomor HP [REDACTED], berdomisili di Komplek Aku Tahu 3 Blok B No, 22 Sei Panas Kelurahan Sei Panas kecamatan Batam Kota Kota Batam Provinsi Kepulauan Riau ;
2. **Marganti**, perorangan warga Negara Indonesia, umur 43 Tahun, kelahiran Medan Tanggal 24 November 1974 Agama Kristen Protestan , Pekerjaan Pengojek Pangkalan Perum Green Land, Nomor HP [REDACTED] berdomisili di Komplek Puri Mustika Blok D No. 12 Batam Centre Kelurahan Baloi Permai kec Kota Batam Provinsi Kepulauan Riau ;

Keduanya adalah Pengojek Pangkalan, Bertindak untuk dan atas nama masing-masing yang selanjutnya disebut **pemohon**.

I. Pokok Perkara

Pemohon dengan ini mengajukan permohonan pengujian materiil terhadap norma Pasal 157 Undang Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan dan Pasal 40 ayat (1) dan ayat (2a), ayat (2b) Undang Undang No. 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik untuk selanjutnya sebagai objek permohonan.

II. Kewenangan Mahkamah Konstitusi

Ketentuan yang mengatur Kewenangan mahkamah konstitusi untuk menguji dan memutus permohonan pemohon antara lain tertuang dalam :

1. Pasal 24 ayat (2) UUD 1945 yang tertulis "Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan dibawahnya dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi",
2. Pasal 24 C ayat (1) UUD 1945 yang tertulis "Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang Undang Dasar",
3. Pasal 10 ayat (1) huruf a UU no. 24 tahun 2003 sebagaimana diubah dengan UU no 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi, yang tertulis "Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945",
4. Pasal 29 ayat (1) UU no 38 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, yang tertulis "Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang

putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945”,

5. Mahkamah Konstitusi berwenang memberikan penafsiran konstitusional atas suatu ketentuan undang-undang, di saat bersamaan membatasi penafsiran lainnya atas suatu norma, hal ini sesuai dengan pendapat Hans Kelsen dalam Teori Hukum Murni : Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif, yang berbunyi “Jika ketentuan Konstitusi tidak dipatuhi, maka tidak akan ada norma hukum yang berlaku, dan norma yang diciptakan dengan cara ini juga tidak berlaku. Hal ini berarti makna subjektif dari tindakan yang ditetapkan secara inkonstitusional dan tidak berpijak pada norma dasar, tidak ditafsirkan sebagai makna obyektifnya, dan penafsiran yang demikian ini dianulir,
6. Bahwa mengacu pada hal-hal di atas, Mahkamah Konstitusi berwenang melakukan pengujian konstitusionalitas suatu Undang Undang terhadap Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia dan melakukan penafsiran konstitusional.

III. Kedudukan Pemohon (Legal Standing)

1. Bahwa Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa para pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan Konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:
 - a. Perorangan WNI;
 - b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip negara kesatuan yang diatur dalam undang-undang;
 - c. Badan hukum publik dan privat, atau;

d, Lembaga Negara

2. Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan bahwa: "Yang dimaksud dengan "hak konstitusional" adalah hak-hak yang diatur dalam UUD 1945".
3. Bahwa sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 005/PUU-III/2005 tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 tanggal 20 September 2007, serta putusan-putusan selanjutnya, Mahkamah Konstitusi berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan Konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK, harus memenuhi lima syarat, yaitu:
 - a. Adanya hak konstitusional pemohon yang diberikan oleh Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945,
 - b. Hak Konstitusional pemohon tersebut dianggap oleh pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji.
 - c. Kerugian Konstitusional pemohon yang dimaksud bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.
 - d. Hubungan sebab akibat antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji.
 - e. Kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.
4. Pasal 28 C ayat (2) UUD 1945, yang tertulis " Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya", hal ini selaku pemohon kami interpretasikan bahwa kami

selaku Warga Negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengojek pangkalan berhak untuk memajukan diri kami untuk memperjuangkan hak konsitusional kami masing-masing ataupun saudara-saudara kami yang seprofesi dengan kami di seluruh Indonesia yang mana sampai dengan diterbitkannya Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Jenis kendaraan bermotor roda dua tidak termasuk dalam kategori angkutan umum baik angkutan umum dalam trayek maupun angkutan umum tidak dalam trayek, sementara jauh sebelum UU No 22 tahun 2009 itu ada Ojek motor sudah ada terlebih di Jakarta ojek sepeda masih ada sampai dengan sekarang.

Hal-hal yang tersebut di atas menjadikan kedudukan kami (para pengojek) menjadi *illegal* pada pandangan pemerintah dan kepolisian terlebih dengan maraknya aksi-aksi penolakan terhadap angkutan berbasis aplikasi (ON Line) baik yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan Umum, Taksi, Bus, Becak Motor serta Pengojek pangkalan di setiap daerah yang menjadi daerah operasional angkutan On Line, salah satunya di daerah Kota Batam Provinsi Kepulauan Riau tempat pemohon berdomisili dan mencari nafkah.

Dengan adanya aksi-aksi penolakan keberadaan on line di Kota Batam yang dilakukan oleh para pengemudi Taksi Konvensional yang tergabung dalam Forum Komunikasi Taksi Batam dan para Pengojek pangkalan yang tergabung dalam Aliansi Ojek Pangkalan telah menimbulkan gesekan-gesekan sesama para pengemudi di lapangan baik antara pengemudi Taksi Konvensional dengan pengemudi Taksi Online maupun antara Pengojek On line dengan Pengojek pangkalan. Akibat-akibat dari adanya gesekan-gesekan tersebut telah menjadikan kota Batam **tercederai** sebagai daerah tujuan wisata yang aman dan nyaman dimana ketersediaan angkutan umum adalah salah satu faktor utama yang menjadi sarana penunjang kepariwisataan. Hal inilah yang menjadi dasar pemohon dalam membangun masyarakat, bangsa dan Negara dengan terlibat secara langsung dalam memberikan

pelayanan yang terbaik kepada para wisatawan asing maupun domestik yang datang berkunjung ke Kota Batam pada sektor transportasi/pengangkutan orang (para wisatawan) yang mana sebelum adanya Transportasi On Line hampir tidak pernah terjadi gesekan antar sesama pengemudi yang memperebutkan penumpang, akan tetapi setelah adanya angkutan on Line sering terjadi gesekan bahkan 4 orang pengemudi Taxi Konvensional telah selesai menjalani hukuman penjara dalam perkara pengrusakan kendaraan (Taxi On Line) di depan BCS Mall sebagai rentetan aksi sweeping yang dilakukan para pengemudi Taxi konvensional yang mangkal di BCS Mall. Aksi sweeping dan penangkapan kendaraan sering dilakukan oleh para pengemudi Taxi dan pengojek pangkalan pada saat para pengemudi taxi dan ojek on line mengangkut penumpang dari titik-titik pangkalan seperti : Nagoya Hill Mall, Mega Mall Batam Centre, Pelabuhan Ferry Internasional Harbour Bay dan Batam Centre, Pelabuhan Ferry Domestik Sekupang dan Punggur, dan Bandara Hang Nadim serta tempat-tempat lain seperti Hotel-hotel dan Kawasan Industri Batamindo, perumahan.

Reaksi penolakan keberadaan angkutan taxi dan ojek on line tidak hanya terjadi di Kota Batam, akan tetapi terjadi juga di daerah-daerah lain dimana angkutan on line itu beroperasi yaitu ; Medan, Palembang, Lampung, Surabaya, Bali, Jakarta. Tangerang, Bekasi, Bandung, Makasar, Manado.

Dengan adanya reaksi penolakan keberadaan angkutan On line di kota Batam yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan umum konvensional dan ojek pangkalan membuat pemerintah kota Batam melakukan upaya-upaya untuk menengahi kepentingan para pihak-pihak yang berseberangan kepentingan guna terciptanya keamanan yang kondusif, aman dan tentram yang menjadi faktor utama dalam mewujudkan Batam sebagai Destinasi Wisata salah satunya mempertemukan semua pihak yang berkepentingan.

Namun upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah Kota Batam di dalam mengatasi permasalahan angkutan On line tidak menemukan titik kesepakatan bahkan sampai dengan penyegelan kantor operasional Go Jek dan Grab oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Batam tidak membuat Operator angkutan On line menghentikan sementara kegiatan operasional kantor para operator angkutan On line untuk merekrut para Driver taxi dan rider Ojek serta menerima orderan pengangkutan penumpang/orang dan barang, bahkan dengan sengaja mengangkut penumpang di lokasi kawasan-kawasan para Taxi konvensional dan Ojek mangkal. Hal ini patut diduga untuk membuat kerusuhan dan terganggunya keamanan di kota Batam

5. Pasal 28 I ayat (2) UUD 1945, yang tertulis "Setiap orang berhak bebas atas perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu", hal ini dapat dilihat dari ditolaknya Surat pemberitahuan aksi demonstrasi oleh Kasat Intelkam Polrestabes Bareleng dengan dalih keberadaan Aliansi Ojek Pangkalan tidak memiliki Badan Hukum sedangkan aksi Demonstrasi Ojek On Line dapat terlaksana sedangkan legalitas Ojek On Line tersebutpun tidak ada, serta adanya spanduk yang bertuliskan himbauan yang bergambar Kombes Hengki, SIK selaku Kapolresta Bareleng, dimana dalam spanduk tersebut nampak pengojek on Line berpakaian rapi dan klimis lengkap dengan seragam serta perangkat android mengendarai Plat motor B 4 RU (dibaca baru) sedangkan ojek pangkalan(konvensional) berpenampilan urakan dan menyeramkan (Brewok dan kumis tebal) mengendarai plat motor berplat nomo B 14 RIN (dibaca BIARIN) sedangkan pengemudi angkutan umum konvensional berdiri menunggu penumpang disamping mobil Jaman dulu dengan handuk diselempangkan dileher melihat taxi On line melaju kencang di atas jalan android (Bukti G 1), serta Kapolda Kepulauan Riau Irjenpol Didid Widjanardi mengatakan bahwa keberadaan

taxi on line sudah sesuai ketentuan, dasar dan payung hukum Permenhub No 108 Tahun 2017 yang merupakan operasional atau turunan dari Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, yang mana Permenhub No 108 Tahun 2017 mengacu pada Undang-undang yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan yaitu Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur semua angkutan lalu lintas jalan , baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek (dilansir dalam Harian Tribun (bukti terlampir P1) . Ada apa di balik sikap Kepolisian Resort Kota Besar Barelang ini ?????, serta mengapa Kapolda Kepulauan Riau mengatakan Taxi on line sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku?, sedangkan angkutan on line tersebut sampai dengan tanggal surat ini belum memiliki ijin sewa khusus, bagaimana mungkin mereka (Para driver On line) dapat beroperasi tanpa adanya tindakan tegas???. Hal ini terjawab setelah para pemohon mencari dan menggali berbagi informasi dari berbagai macam media baik media cetak maupun media elektronik, ternyata hal tersebut dapat disimpulkan oleh pemohon bahwa kuatnya dugaan adanya keterkaitan antara kedudukan mantan Petinggi Polri yang duduk sebagai Komisaris Utama operator angkutan On Line.

Pasal 27 ayat (1) UUD 1045 yang tertulis "Setiap warga negara bersama dengan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahannya wajib menjunjung tinggi hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya", pemohon menyimpulkan adanya pembangkangan terhadap keputusan pemerintah c.q. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau yang dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Batam dengan menyegel kantor Go Jek di kawasan Pelita) dan Grab di kawasan Ocarina, hal ini tidak membuat para operator ojek online berdiam diri malah dengan sengaja menggunakan seragam lengkap para pengojek on line tetap beroperasi mengangkut penumpang dan tetap melayani penerimaan anggota baru, hal ini diketahui oleh para pemohon dan dilaporkan

kepada Walikota Batam dan Kadishub Kota Batam melalui Short Massager service (SMS). Dan setelah sekian lama pemohon menunggu jawaban dari Kadishub dan Walikota atas laporan pemohon yang melaporkan kepindahan operasional kantor Gojek di Ruko Grand Niaga Mas Batam Center dari Ruko Regency Park di kawasan Pelita yang telah disegel oleh DISHUB provinsi Kepulauan Riau C.q Kadishub Kota Batam membuat pemohon melakukan **AKSI** sebagai bentuk **REAKSI** atas perilaku manajemen gojek yang memerintahkan para pengojek on line dan taxi on line untuk meninggalkan kantor gojek dan menghentikan pelayanan pendaftaran anggota baru dengan alasan Jaringan Error serta merapatkan pintu kantor yang sebelumnya terbuka lebar setelah mengetahui keberadaan pemohon di lokasi tersebut, aksi pemohon adalah dengan cara membakar motor pemohon sendiri di depan kantor Go Jek yang baru (di kawasan Ruko Niaga Mas – Batam Centre) untuk menunjukkan kepada Walikota Batam dan Kadishub Kota Batam bahwa kegiatan operasional dan pelayanan kantor ojek on line masih **tetap buka**. (berita terlampir) sedangkan sampai dengan tanggal 17 januari 2017 para operator on line yang besar (Grab, Go- Jek, Uber) **tidak ada** mengajukan ijin ke Gubernur Kepulauan Riau sesuai amanat Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, hal ini pemohon simpulkan sesuai dengan statemen salah satu owner Go Jek (Nadiem Makarim) yang menyatakan bahwa go Jek tidak berbisnis Transportasi umum tetapi berbisnis aplikasi hal ini sesuai dengan Tanda- Daftar Perusahaan Perseroan Terbatas No. 09.03.1.70.10557 yang dikeluarkan oleh Kantor Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Administrasi Jakarta Selatan yang ditandatangani oleh Kepala Kantor Pendaftaran Perusahaan pada tanggal 21 Juni 2016 yang masa berlakunya sampai dengan tanggal 21 Juni 2017 dengan Kegiatan Usaha Pokok **KEGIATAN KONSULTASI MANAJEMEN LAINNYA** dengan KBLI 70209 (Terlampir) dan khusus di kota Batam dilengkapi dengan surat Keterangan Domisili Usaha yang dikeluarkan oleh Camat Lubuk Baja tertanggal 21- 09- 2016 dengan

bidang usaha **perdagangan Besar, supplier dan eceran** serta Surat Keterangan Terdaftar pada administrasi Pajak dengan kode surat S-10289KT/WPJ.02/KP.0809/2016 yang dikeluarkan oleh KPP PRATAMA BATAM UTARA tanggal 28 September 2016 dengan Klasifikasi Perdagangan Besar Atas Dasar Balas Jasa (Fee) atau Kontrak dengan kode klasifikasi 46100 dengan kewajiban pajak PPH 21 dan PPH 23 (Bukti P ...Terlampir)

6. Bahwa sejak dikeluarkannya Permenhub npmor 32 Tahun 2016 tanggal 28 Maret 2016 sebagaimana diubah dengan permenhub nomor 26 Tahun 2017 tanggal 1 April 2017 dan permenhub 26 tahun 2017 di ubah lagi dengan permenhub nomor 108 Tahun 2017 tanggal 24 Oktober 2017 dengan menimbang putusan Mahkamah Agung Nomor 37/PHUM/2017 tanggal 20 juni 2017 tentang permohonan Hak uji materiil permenhub nomor 26 Tahun 2017 tanggal 1 April 2017 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terhadap Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya yang mana dalam amar puusannya memerintahkan untuk mencabut beberapa peraturan dalam permenhub nomor 26 Tahun 2017 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang merupakan peraturan pelaksanaan dari pasal 140 huruf b serta pasal 151 Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan telah menimbulkan keresahan pada kalangan masyarakat pengemudi dan pengusaha angkutan umum dalam trayek (seperti angkot, Mirolet, bus umum) dan angkutan umum tidak dalam trayek (Taxi, sewa khusus (rental/carter)) dan terlebih khusus ojek yang mangkal di pintu-pintu keluar kawasan (Perumahan, Industri, pasar, pasar swalayan, Mall, plaza, Terminal, Pelabuhan, Bandara, dan lain-lain (dikenal dengan nama ojek Pangkalan) bahkan sering kali timbul gesekan-gesekan antara pengojek pangkalan dengan pengojek on line sehingga dapat menimbulkan gangguan keamanan dan ketertiban di kota Batam yang merupakan salah satu kota tujuan investasi Industri dan Pariwisata di Indonesia dimana

Pulau Batam adalah salah satu kawasan Perdagangan Bebas/Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia

7. Bahwa jauh sebelum keluarnya Permenhub seperti tersebut pada point 4 Menteri Perhubungan Ignasius Jonan menyatakan Angkutan On line tidak sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Jalan raya hal ini tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, tertanggal 9 November 2015. (berita di lansir berbagai media salah satunya adalah Media Merdeka.com sebagai berikut :

Merdeka.com - Kementerian Perhubungan melarang ojek maupun taksi yang berbasis daring (online) beroperasi karena dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Djoko Sasono dalam konferensi pers mengatakan pelarangan beroperasi tersebut tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, tertanggal 9 November 2015."Sehubungan dengan maraknya kendaraan bermotor bukan angkutan umum dengan menggunakan aplikasi internet untuk mengangkut orang dan/atau barang, perlu diambil langkah bahwa pengoperasiannya dilarang," katanya, Kamis (17/12).

Djoko mengatakan surat tersebut juga ditujukan untuk Korps Lalu Lintas Polri, para kapolda dan gubernur di seluruh Indonesia.

Dia menjelaskan pengoperasian ojek dan uber taksi tidak memenuhi ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

"Ketentuan angkutan umum adalah harus minimal beroda tiga, berbadan hukum dan memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum," katanya.

Djoko mengaku pihaknya tidak masalah dengan bisnis start-up (pemula) namun menjadi bermasalah apabila menggunakan angkutan pribadi untuk angkutan umum yang tidak berizin dan tidak memenuhi ketentuan hukum. "Apapun namanya, pengoperasian sejenis, GO-JEK, Go-Box, Grab Bike, Grab Car, Blue Jek, Lady-Jek, dilarang," katanya.

8. *Pasal 1 ayat (2) UUD 1945, yang tertulis " Kedaulatan berada ditangan rakyat dan sepenuhnya dilaksanakan berdasarkan UUD" dan Pasal 17 UUD 1945, yang mana pada ayat (1) tertulis " Presiden dibantu oleh menteri-menteri Negara" dan pada ayat (2) tertulis " Menteri-menteri itu diangkat dan diberhentikan oleh Presiden", serta pada ayat (3) tertulis " Setiap menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan", dan pada ayat (4) tertulis "Pembentukan, pengubahan, pembubaran kementerian negara diatur dalam undang-undang", Jouncto Pasal 18 UUD 1945, yang mana pada ayat (1) tertulis " Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang" dan pada ayat (2) tertulis "Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan", serta pada ayat (3) tertulis " Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang anggota-anggotanya dipilih melalui pemilihan umum"; serta pada ayat (4) tertulis " Gubernur, Bupati dan Walikota masing-masing sebagai Kepala Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota dipilih secara demokratis", dan pada ayat (5) tertulis "Pemerintah daerah menjalankan otonomi*

seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat", dan ayat (6) tertulis "*Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan*", dan pada ayat (7) tertulis "*Susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam undang-undang*", *Juncto* Pasal 18A ayat (1) Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan Undang-undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.

Hal yang tersebut pada point 8 diatas menurut pendapat pemohon pemerintah melalui Menteri Perhubungan telah melanggar konstitusi Negara Kesatuan Republik Indonesia yaitu Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 dalam hal sebagai berikut :

- a. Seharusnya menteri perhubungan mengajukan perubahan atas Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan dengan terlebih dahulu mengajukan kepada presiden untuk membuat dan menetapkan peraturan pemerintah pengganti Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan dalam hal mengatur dan menetapkan tambahan-tambahan hal-hal yang tidak diatur dan ditetapkan dalam Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan salah satunya adalah tentang angkutan umum tidak dalam trayek berbasis teknologi IT yang **tidak ada diatur** dalam Undang Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan.
- b. menteri Perhubungan melalui Permenhub nomor 108 Tahun 2017 tanggal 24 Oktober 2017 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek telah berlaku diskriminatif terhadap masyarakat yang berprofesi sebagai pengojek

dimana keberadaan ojek secara de facto ada jauh sebelum UUD 1945 di amandemen sampai dengan empat kali proses amandemen UUD 1945 sampai saat ini tidak diakui/tidak diatur oleh pemerintah (Penganaktirian), sedangkan keberadaan angkutan orang berbasis IT (on Line) langsung mendapatkan pengakuan dari pemerintah (Penganakemasan). Hal ini jelas melanggar UUD 1945 . Pasal 28 I ayat (2) UUD 1945, yang tertulis "Setiap orang berhak bebas atas perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu",

- c. Bahwasannya sebelum dibuat/dibentuknya Permenhub nomor 108 Tahun 2017 tanggal 24 Oktober 2017 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek Pemerintah tidak melakukan kajian yang mendalam tentang akibat-akibat negatif yang akan terjadi serta tanpa referensi awal sebagai sumber kajian (kajian sosiologis) dimana pada Negara asal pembuatan dan penerapan system transportasi umum berbasis On Line (aplikasi Teknologi Informasi) tersebut telah ditolak bahkan dilarang beroperasi termasuk pada negara-negara maju (Jepang, Jerman, Perancis, Kanada) yang pernah menggunakan saat ini mereka melarang angkutan berbasis Teknologi Informasi yang dapat merusak tatanan dan sendi -sendi perekonomian rakyat terutama masyarakat kecil (Para Pengojek Pangkalan, Para pengemudi/pengusaha angkutan Umum/Bus Umum, Para Pengemudi Becak, dan lain-lain) yang terdampak langsung dari keberadaan aplikasi on line tersebut. Di Indonesia para pengemudi dan pengusaha Taxi, Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan, Angkutan Pemukiman, Angkutan Kawasan, Bus Umum, becak, becak bermotor serta para pengojek pangkalan secara tegas menyampaikan kepada pemerintah pusat maupun pemerintah daerah menolak keberadaan angkutan umum berbasis IT ini baik dengan cara unjuk rasa (demonstrasi,

petisi) bahkan secara langsung melarang, mengintimidasi, menyerang para pengemudi on line bahkan melakukan aksi pembakaran motor di depan kantor Go Jek Cabang Batam yang merupakan salah satu operator on line terbesar di Indonesia. Aksi- aksi kekerasan yang dilakukan para pengemudi ini tidak terlepas dari ketidakkonsistenan pemerintah dan kepolisian dalam melaksanakan dan menegakkan aturan, serta adanya bargaining-bargaing antara pemerintah dan para pengelola aplikasi on line yang fleksibel menyesuaikan sesuai keadaan dan keinginan para pengusaha aplikasi online dimana dalam aturan permenhub no 108 Tahun 2017 tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek untuk Taxi Konvensional wajib menggunakan argometer sedangkan Taxi on line berdasarkan aplikasi

Penerapan pasal 157 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan jalan Raya, Yang tertulis “ 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” yang menjadi dasar pertimbangan hukum pembentukan Permenhub No 108 Tahun 2017 yang merupakan perubahan atas Permenhub no. 26 Tahun 2017 yang dibuat dengan pertimbangan filosofisnya berdasarkan Keputusan Mahkamah Agung tentang angkutan Orang Tidak dalam Trayek menjadi multi tafsir dimana di dalam pandangan pemerintah C.q Menteri Perhubungan berwenang untuk menambahkan hal-hal yang tidak diatur dalam undang-undang UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan jalan Raya, dimana Pasal 151 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 adalah :

a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;

- b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. angkutan orang di kawasan tertentu.

Terlihat secara jelas tidak ada satupun definisi yang menyatakan penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek dengan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi seperti yang tertera dalam Permenhub No 108 Tahun 2017 tentang angkutan Orang Tidak dalam Trayek BAB IV Pasal 63 sampai dengan 70 tentang "PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK DENGAN PENGGUNAAN APLIKASI BERBASIS TEKNOLOGI INFORMASI" yang merupakan penjabaran dari Pasal 13 ayat e tentang angkutan umum tidak dalam trayek tujuan tertentu jounto pasal 23 ayat b tentang macam angkutan sewa sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat 16 Permenhub No 108 Tahun 2017 tentang Ketentuan Umum Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu adalah Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan menggunakan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum untuk keperluan angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa umum serta angkutan sewa khusus. ketentuan tentang Angkutan sewa diatur dalam Pasal 23 Permenhub No 108 Tahun 2017 yang tertulis sebagai berikut pada ayat :

(1) Angkutan sewa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf e, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan menggunakan Mobil Penumpang.

(2) Angkutan sewa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. Angkutan sewa umum; dan
- b. Angkutan sewa khusus.

Untuk point b pada ayat 2 Pasal 23 Permenhub No 108 Tahun 2017 dijabarkan pada pasal 26 tentang:

- Untuk batasan pelayanan angkutan umum berbasis IT (sewa Khusus) tidak berbeda dengan Taksi kecuali pada model pemesanannya dimana taksi dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi (pasal 6 ayat g Permenhub No 108 Tahun 2017) sedangkan sewa khusus pemesanan hanya menggunakan aplikasi berbasis teknologi (pasal 26 ayat g Permenhub No 108 Tahun 2017) ;
- Untuk tarif Angkutan pada Taksi tertera pada argometer (pasal 7 ayat d, yang tertulis “dilengkapi argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik sertaditera ulang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”) atau aplikasi berbasis teknologi informasi sedangkan angkutan sewa khusus menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi (yang tingkat keakuratan keberfungsianya dengan baik belum teruji/terukur)
- Untuk penetapan besaran Tarif untuk Taksi diatur pada pasal 6 ayat (1) butir e yang tertulis “Besaran tarif angkutan sesuai dengan yangtercantum pada argometer atau pada aplikasiberbasis teknologi informasi” yang penetapan besaran tarifnya harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari :
 - a. Direktur Jenderal, untuk wilayah operasi Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
 - b. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi;
 - c. Gubernur, untuk wilayah operasi Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi;

d. Bupati/Walikota, untuk wilayah operasi Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi yang seluruhnya berada dalam daerah kabupaten/kota; sedangkan sewa khusus besaran tarif yang dibayar berdasarkan pada yang tertera pada aplikasi berbasis Teknologi informasi yang berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa melalui aplikasi teknologi informasi dan tidak perlu mendapat persetujuan Pemerintah Pusat ataupun Pemerintah Daerah cukup berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang ditetapkan sebagai mana diatur dalam pasal 28 Permenhub 2017 pada :

ayat (1) tertulis "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"

ayat (2) tertulis "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".

Ayat (3) tertulis "Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutansewa khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi diwilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek) berpedoman pada tarif batas atas dan tarifbatas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atasusul dari Kepala Badan.

Ayat (4)tertulis "Tarif batas atas dan tarif batas bawah sebagaimanadimaksud pada ayat (1), untuk wilayah operasi Angkutansewa khusus yang seluruhnya berada dalam 1 (satu) daerah provinsi berpedoman pada tarif batas atas dantarif

batas bawah yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan dari Gubernur.

Ayat (5) tertulis "Usulan tarif batas atas dan batas bawah Angkutan sewakhusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat(4), terlebih dahulu dilakukan pembahasan bersamaseluruh pemangku kepentingan.

Hal ini berarti menurut pendapat pemohon bahwasannya perusahaan transportasi dan perusahaan aplikasi bidang transportasi selaku penyedia jasa angkutan umum tidak dalam trayek dapat menaikkan dan menurunkan besaran tarif yang dibayar pengguna jasa (konsumen) sewaktu-waktu sesuka –sukanya kapan saja sepanjang memenuhi batas atas dan batas bawah yang ditentukan oleh pemerintah yang mana dalam prakteknya konsumen tidak mendapatkan kepastian harga setiap harinya walaupun jarak tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan setiap harinya sama.

IV. Alasan-Alasan Pemohon

A. Mengenai Pengujian Pasal 157 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan

Pasal 157 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan yang tertulis " 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" Hal ini sangat bertentangan dengan Pasal 5 ayat (2) UUD Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi "Presiden menetapkan peraturan pemerintah untuk menjalankan undang-undang sebagaimana mestinya", dalam hal ini pemohon berpendapat para pembentuk Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan **telah menghilangkan/Mengabaikan** Landasan Konstitusional dalam pendelegasian kewenangan

untuk mengatur, dimana berdasarkan ketentuan pasal 157 UU No 22 Tahun 2009 secara eksplisit menteri memiliki kewenangan untuk *mengatur* sedangkan dalam konstitusi Negara kesatuan Republik Indonesia Indonesia Menteri berwenang untuk *mengurus*bukan **Mengatur** sebagaimana diatur pada Bab VI Pasal 17 UUD NKRI 1945 tentang kementerian Negara yang pada ayat (3) berbunyi “ Setiap menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan”.

Selanjutnya dengan diberikannya kewenangan kepada Menteri Perhubungan untuk mengatur ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan umum tidak dalam trayek oleh pembentuk Undang-undang (DPR dan Presiden) sebagaimana isi pasal 157 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 maka secara otomatis telah menghilangkan hak dan kewajiban Konstitusional Presiden sebagaimana diatur dalam UUD NKRI Pasal 5 ayat (2) di dalam menetapkan peraturan Pemerintah yang berkaitan dengan angkutan umum tidak dalam Trayek, namun dalam kenyataannya Presiden menetapkan Peraturan pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang angkutan, yang mana di dalam Peraturan Pemerintah no 74 Tahun 2014 ini juga mengatur tentang angkutan Umum Tidak dalam Trayek, sedangkan di dalam pertimbangan yuridisnya hanya untuk melaksanakan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas pada Pasal 137 ayat (5) tentang Manajemen Lalu Lintas), Pasal 150 (tentang angkutan Orang Dengan Kendaraan bermotor Dalam Trayek) , Pasal 172 (tentang pengawasan angkutan barang), Pasal 185 ayat (2) (tentang pemberian subsidi penumpang angkutan umum), Pasal 198 ayat (3) (tentang Standar pelayanan dan persaingan yang sehat), Pasal 242 ayat (3) (tentang Pemberian perlakuan khusus kepada penyandang cacat, Manula, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit), dan Pasal 244 ayat (2) (tentang kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administrasi terhadap perusahaan angkutan umum yang tidak menyediakan sarana dan prasarana bagi penyandang cacat, manula, anak-anak

dan wanita hamil) dan tidak ada ketentuan pasal 157 Undang-undang No 22 Tahun 2009 sebagai bahan pertimbangan yuridisnya.

Sementara itu di dalam Peraturan Pemerintah no 74 Tahun 2014 tentang angkutan Jalan ini juga diatur tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum Tidak dalam Trayek yang tertuang pada pasal 21 huruf b (tentang ruang lingkup pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor) , Pasal 41 sampai dengan pasal 46 (tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek), Pasal 78 sampai dengan pasal 80 (tentang Perizinan angkutan) , pasal 86 sampai dengan pasal 87 (tentang izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dala trayek) , Pasal 97 sampai dengan pasal 98 tentang perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manula, anak-anak, dan wanita hamil), Pasal 120 (tentang peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan Jalan), Pasal 122 (tentang pengenaan sanksi administrasi kepada perusahaan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (1), Pasal 57, Pasal 58, Pasal 78 ayat (1), Pasal 83, Pasal 86 ayat (2), Pasal 88 ayat (4), Pasal 90 ayat(1), dan Pasal 91 ayat (1),

Dari penjabaran di atas pemohon berpendapat bahwa :

1. presiden telah *Inkonsisten di dalam hal pendelegasian wewenangnya kepada Menteri Perhubungan di dalam mengatur angkutan orang tidak dalam trayek, hal ini dapat dilihat dalam pasal-pasal Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan terdapat ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang mana berdasarkan pengetahuan pemohon seseorang yang telah mendelegasikan/melimpahkan kewenangannya atas sesuatu hal maka orang yang telah mendelegasikan/ kewenangannya itu tidak dapat mengatur sesuatu hal tersebut lagi. Hal ini berarti Presiden tidak memiliki kewenangan*

untuk mengatur hal-hal yang mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek.

2. Menteri Perhubungan selaku penerima delegasi telah membuat peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor Umum Tidak Dalam Trayek mengatur hal-hal yang tidak ada ditentukan oleh pendelegasinya (peraturan perundangan yang lebih tinggi yang menjadi dasar kewenangannya) dalam hal ini Undang-undang no 22 Tahun 2008 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan ataupun Peraturan pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang angkutan Jalan yang menjadi dasar konsideransnya Menteri Perhubungan dalam membuat Peraturan Menteri no 108 Tahun 2017 yang mana baik Undang-undang no. 22 Tahun 2009 ataupun Peraturan Pemerintah No.74 tidak ada diatur tentang sewa khusus, penetapan tariff sewa khusus, perusahaan angkutan berbasis Informasi IT dan lain-lain yang terkait dengan sewa khusus. Serta Menteri telah membuat peraturan yang melampaui batasan yang ditentukan oleh peraturan perundangan yang lebih tinggi kedudukannya dari peraturan menteri yaitu Undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan Jalan dan juga Peraturan Pemerintah no. 74 Tahun 2014 tentang angkutan Jalan dalam hal mengenai angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu paling sedikit meliputi antar jemput, Keperluan sosial, atau karyawan sebagaimana yang ditetapkan pada Pasal 43 Peraturan Pemerintah no. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pada :
ayat (1) tertulis **"Pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf b merupakan Angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antarjemput, keperluan sosial, atau karyawan"**.
Ayat (2) tertulis **"Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:**

a. Mobil Penumpang umum; atau

b. Mobil Bus umum

Hal ini berarti menurut pendapat pemohon angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu yang meliputi antarjemput adalah pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang diantar dari tempat asal ketempat tujuan dan dijemput dari tempat tujuan untuk selanjutnya diantar ke tempat asal (satu kesatuan dari antar dan jemput) bukan terpisah sebagaimana yang diatur dalam Permenhub no.108 tahun 2017 pada pasal angkutan sewa khusus yang tidak ada satupun pasal-pasal dalam undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang angkutan sewa khusus yang menggunakan teknologi informasi dalam pelayanan pemesanan dan peneraan tarif yang harus di bayar.

Dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum di klasifikasikan menjadi 2 (dua) yaitu angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek dan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek (Pasal 140 ayat a dan b); sedangkan untuk pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek (diatur dalam Pasal 151 huruf bUU No.22 Tahun 2009) terdiri atas :a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata;dand. angkutan orang di kawasan tertentu.

Selain itu juga diatur tentang batasan untuk angkutan dengan tujuan tertentu yang diatur dalam pasal 153 UU No.22 Tahun 2009 pada ayat :

- (1) Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.

(2) Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum;

Tarif untuk angkutan umum dengan tujuan tertentu berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna jasa dengan penyedia jasa (Vide Pasal 183 ayat b UU No.22 Tahun 2009, yang tertulis "Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan dikawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum".

Dari ilustrasi di atas terlihat jelas adanya perlakuan yang istimewa terhadap angkutan sewa khusus (Online) bila dibandingkan dengan Taxi dimana berdasarkan jenis pelayanannya sama door to door sementara perlakuannya berbeda untuk TNKB, Penetapan besaran Tarif, Peizin penyelenggaraan, perencanaan kebutuhan angkutan dan wilayah operasi angkutan hal ini sangat bertentangan dengan UUD Republik Indonesia 1945 pasal 28 I ayat (2) UUD 1945, yang tertulis "Setiap orang berhak bebas atas perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu"

3. Dihilangkannya kewenangan pemerintah kabupaten/kota yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan menjalankan otonomi seluas-luasnya maka ini sangat bertentangan dengan UUD Republik Indonesia Pasal 18 ayat (2), yang tertulis "(2) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan" dan pada Ayat (5) yang tertulis "Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan

sebagai urusan Pemerintah Pusat” sebagaimana diatur dalam UU no 32 Tahun 2004 pasal 1 ayat (5) dan (6) , sebagai berikut :

Ayat (5), yang tertulis “Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerahotonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan”

Ayat (6). Yang tertulis “ Daerah otonom, selanjutnya disebut daerah, adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia”.

Hal tersebut menurut pendapat pemohon dengan *ketiadaan* wewenang pementah daerah kabupaten/ Kota merupakan *hal yang sengaja dibuat agar pemerintah daerah/kabupaten tidak dapat menolak keberadaan angkutan sewa khusus (angkutan On Line)*, sedangkan selama dua tahun ini banyak daerah-daerah menolak bahkan melarang keberadaan angkutan on linedidaerahnya, terlebih khusus kota Batam tempat pemohon berdomisi dan mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhun hidup sendiri dan keluarga (Isteri dan anak), yang mana pemerintah daerah Kota Batam melalui Kepala Dinas Perhubungan Kota Batam telah menyegel kantor operasional angkutan on line dan juga pemerintah Provinsi Kepulauan Riau meminta Menteri perhubungan dan Menteri Komunikasi dan informasi untuk menutup menutup aplikasi angkutan online di Kota Batam, yang mana berdasarkan keterangan Kadishub Provinsi Kepri bahwa pemerintah Provinsi telah menyurati Menteri Perhubungan sebanyak 5 (lima) kali, bahkan sampai dengan disegelnya Kantor pengelola

angkutan on line di kota Batam oleh Kadishub Batam Berdasarkan Surat Keputusan Kadishub Provinsi Kepulauan Riau, namun tindak lanjut dari Menteri Perhubungan ataupun Kementerian Komunikasi dan Informasi tidak ada, malah yang timbul adalah *peniadaan kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota di dalam Permenhub No 108 Tahun 2017 yang ditetapkan Tanggal 1 November 2017 sementara UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pada pasal 10 ayat (3) Urusan pemerintahan yang menjadi urusan Pemerintah (Pemerintah Pusat Vide Pasal 1 ayat (1)) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. politik luar negeri; b. pertahanan; c. keamanan; d. yustisi; e. moneter dan fiskal nasional; dan f. agama. Hal ini berarti Pemerintah Kabupaten/Kota memiliki hak mutlak untuk mengatur dan mengurus sendiri berdasarkan asas otonomi yang seluas-luasnya selain yang ditetapkan dalam UU No 32 Tahun 2007 pasal 10 seperti yang tersebut diatas.*

4. Lahirnya Permenhub No 108 Tahun 2017 menurut pemohon sebagai jawaban atas pembentukan opini publik yang sengaja diciptakan sedemikian rupa dengan menggunakan masyarakat sebagai konsumen yang membutuhkan angkutan yang murah (dengan tarif yang murah atau dengan discount yang besar) sehingga seolah-olah masyarakat konsumen merasa diuntungkan dengan adanya angkutan on line ini, ongkos murah ini dapat terjadi karena masyarakat konsumen tidak tahu bahwa perusahaan angkutan on line tidak menanggung beban *Biaya tetap* (Pajak Kendaraan Bermotor, KIR, Gaji Pengemudi), *Biaya Tidak Tetap* (Pemeliharaan/Perbaikan/Penggantian suku cadang seperti Ban, Kanvas Rem, dll) serta *Biaya Operasional* (BBM, Parkir, Makan/minum pengemudi) serta maksud yang tersirat mematikan usaha pesaingnya baik sesama perusahaan angkutan on line maupun angkutan lainnya (Ojek Pangkalan, Taxi Konvensional, Angkutan Kota, Bus Umum, Becak Motor Umum, dll) yang selanjutnya mereka yang menang dalam persaingan akan jadi penguasa tunggal angkutan dapat

sesuka hati menentukan harga setelah para pesaingnya mati. Sedangkan bagi masyarakat yang menjadi Pengemudi angkutan on line merasa terbantu bahkan menganggap dewa atas keberadaan aplikasi on line ini, yang mana mereka mendapatkan pekerjaan untuk mendapatkan penghasilan terlebih dengan adanya iming-iming reward apabila mencapai target pengangkutan orang dengan system point guna mencukupi kebutuhan hidup keluarga yang tidak dapat diselesaikan oleh pemerintah dalam mengatasi pengangguran yang semakin bertambah seiring bertambahnya angka pencari kerja yang signifikan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan angka kebutuhan kerja bahkan cenderung menurun, dimana salah satunya di kota Batam tempat pemohon berdomisili yang merupakan salah satu kawasan Ekonomi Khusus merupakan Kota Industri Elektronik dan Galangan (Ship Yard) dan Migas jatuh terpuruk dengan banyaknya perusahaan elektronik dan galangan kapal dan Migas Mati suri bahkan mati benaran (Tutup alais pailit/bangkrut) dan bagi pemerintah ini merupakan terobosan untuk membuktikan program Nawacita dalam sidang ketenagakerjaan berhasil diwujudkan pemerintah saat ini dalam penciptaan lapangan kerja dan keberhasilan pemerintah dalam menarik investor asing dan dalam negeri untuk berinvestasi di Indonesia dimana Go Jek dan Grab mendapatkan dana investasi Triliunan Rupiah dari investor asing serta *sebagai balas jasa* pemerintah (Feed Back) atas kesediaan Gojek menjadi Sponsor Utama Liga sepak Bola Indonesia tahun 2017 dan Tahun 2018 ini yang akan di gelar tanggal 24 Februari 2018 sampai dengan 24 Oktober 2018 dengan dibuatnya permenhub 108 Tahun 2017 sebagai pengakuan pemerintah membolehkan keberadaan angkutan on line di Indonesia, hal ini dapat dilihat adanya bargaining-bargaining tertentu berdasarkan kesimpulan pemohon atas isi Permenhub No 108 Tahun 2017, sebagai berikut :

- a. Spesifikasi kendaraan disesuaikan dengan kendaraan yang terdaftar sebagai Mitra angkutan on Line.
 - b. Kendaraan tidak mengalami perubahan apapun secara fisik (warna kendaraan, TNKB tetap) hanya menambah stiker sebagai tanda angkutan On line
 - c. Penetapan tarif sesuka hati perusahaan on line sepanjang batasan tarif bawah dan batas atas yang ditentukan oleh pemerintah yang dapat berubah setiap saat tergantung penilaian/pertimbangan perusahaan on line
 - d. Ditiadakannya peran pemerintah Kabupaten/Kota tempat angkutan on line tersebut beroperasi, hal ini mengingat banyaknya penolakan-penolakan yang disampaikan pemerintah Kabupaten/Kota atas keberadaan angkutan on line di daerahnya
5. Pembentukan peraturan perundangan diatur pada Pasal 8 ayat (2) UU No. 12 Tahun 2011 yang membedakan dua macam sumber kewenangan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, yaitu diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan berdasarkan kewenangan. Kalimat "diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi" jelas dimaksudkan sebagai kewenangan delegasi. Maka dapat diartikan bahwa Peraturan Menteri bisa dibentuk apabila ada ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yang memerintahkan pembentukan Peraturan Menteri tersebut. Sedangkan yang dimaksud oleh kalimat "berdasarkan kewenangan" harus diartikan sebagai kewenangan atribusi membentuk peraturan, bukan berdasarkan kewenangan penyelenggaraan pemerintahan. Ini berarti apabila tidak ada kewenangan delegasi maka Menteri dalam membentuk Peraturan Menteri harus memiliki kewenangan atribusi yang diberikan oleh Undang-Undang. Undang-Undang

yang memberikan kewenangan atribusi kepada organ pemerintahan untuk membentuk peraturan perundang-undangan biasanya adalah Undang-Undang yang mengatur mengenai kedudukan, tugas dan fungsi serta wewenang organ pemerintahan tersebut. Dalam kaitannya dengan Menteri, maka undang-undang yang dimaksud adalah Undang-Undang No. 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara.

6. Peraturan Menteri hanya dapat dibentuk berdasarkan kewenangan delegasi karena Menteri memang tidak memiliki kewenangan atribusi untuk membentuk peraturan perundang-undangan. Undang-Undang No. 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara hanya mengatur tentang kewenangan-kewenangan mengurus (bestuur) yang dimiliki oleh Menteri tetapi tidak mengatribusikan kewenangan mengatur (Regeling) kepada Menteri. Oleh karena itu, Peraturan Menteri hanya dapat dibentuk apabila diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, baik secara eksplisit maupun tidak eksplisit. Secara eksplisit maksudnya dinyatakan dengan tegas dalam peraturan pendelegasiannya. Sedangkan tidak eksplisit artinya tidak dinyatakan dengan tegas dalam peraturan yang mendelegasikan, tetapi karena adanya kebutuhan faktual maka Peraturan Menteri itu harus dibentuk. Dengan demikian, Peraturan Menteri yang dimaksud dapat mendasarkan kewenangan delegasi pembentukannya pada pasal yang membutuhkan ketentuan lebih lanjut itu.
7. Mengingat sistem pemerintahan Indonesia adalah presidensial, maka peraturan yang bisa mendelegasikan kewenangan pengaturan kepada Peraturan Menteri adalah peraturan perundang-undangan selain Undang-Undang yang hierarkinya di atas Peraturan Menteri. Pendelegasian dari Undang-Undang langsung kepada Peraturan Menteri dianggap tidak tepat karena berdasarkan Pasal 5 ayat (2) UUD 1945, peraturan

pelaksana dari Undang-Undang adalah Peraturan Pemerintah, bukan Peraturan Menteri.

8. Sebagai peraturan delegasi, maka Peraturan Menteri tidak bisa mengatur mengenai hal-hal yang sebelumnya tidak pernah diatur oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Peraturan Menteri yang memuat pengaturan tentang hal-hal yang tidak didelegasikan kepadanya mengakibatkan Peraturan Menteri tersebut tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat secara umum. Peraturan Menteri seperti ini jelas tidak mendapatkan penyerahan kewenangan mengatur secara implisit dari lembaga legislatif, terbukti dari materi muatannya yang mengatur hal-hal di luar yang didelegasikan oleh lembaga legislatif itu sendiri. Oleh karena itu, Peraturan Menteri yang dibentuk tanpa adanya pendelegasian tidak dapat diakui keberadaannya dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat berdasarkan ketentuan pada Pasal 8 ayat (2) UU No. 12 Tahun 2011.

Adanya kekeliruan yang sangat fundamental pada saat perumusan, pembahasan dan persetujuan serta pengesahan suatu rancangan Undang-undang menjadi Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama pada Pasal 157 yang berbunyi *"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"* yang sangat membingungkan dan sangat bertolak belakang dengan pengetahuan dan pemahaman pemohon terhadap Hukum dasar tertulis NKRI yang mengikat seluruh warganegara dan lembaga-lembaga Negara sesuai dengan UUD NKRI 1945 pada :

- a. Pasal 1 ayat 2 UUD NKRI yang berbunyi : *"Kedaulatan berada ditangan rakyat dan sepenuhnya dilaksanakan berdasarkan UUD"* hal ini menurut penemahaman pemohon

berarti setiap lembaga-lembaga Negara yang ada tercantum dalam UUD NKRI 1945 merupakan pelaksana kedaulatan rakyat yang dalam menjalankan kedaulatan rakyat itu berdasarkan hal-hal yang diatur dalam UUD NKRI 1945 yang mana didalam menjalankan kedaulatan rakyat itu Presiden dan DPR. Menteri, Gubernur dan Walikota/Bupati berdasarkan UUD NKRI 1945 terdapat pada :

- Pasal 4 ayat :

(1) *Presiden Republik Indonesia memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar.*

(2) *Dalam melakukan kewajibannya Presiden dibantu oleh satu orang Wakil Presiden.*

- Pasal 5 ayat :

(1) Presiden berhak mengajukan rancangan undang-undang kepada Dewan Perwakilan Rakyat

(2) Presiden menetapkan peraturan pemerintah untuk menjalankan undang-undang sebagaimana mestinya.

- Pasal 20 ayat :

(1) Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk undang undang.

(2) Setiap rancangan undang-undang dibahas oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama.

(3) Jika rancangan undang-undang itu tidak mendapat persetujuan bersama, rancangan undang-undang itu tidak boleh diajukan lagi dalam persidangan Dewan Perwakilan Rakyat masa itu.

(4) Presiden mengesahkan rancangan undang-undang yang telah disetujui bersama untuk menjadi undang-undang

(5) Dalam hal rancangan undang-undang yang telah disetujui bersama tersebut tidak disahkan oleh Presiden dalam waktu tiga puluh hari semenjak rancangan undang-undang tersebut disetujui, rancangan undang-undang tersebut sah menjadi undang-undang dan wajib diundangkan.

- Pasal 17 ayat :

(1) Presiden dibantu oleh menteri-menteri negara.

(2) Menteri-menteri itu diangkat dan diberhentikan oleh Presiden.

(3) Setiap menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan.

(4) Pembentukan, pengubahan, dan pembubaran kementerian negara diatur dalam undang-undang.

- Pasal 18 ayat :

(1) Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang.

(2) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.

(3) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang anggota-anggotanya dipilih melalui pemilihan umum.

(4) Gubernur, Bupati dan Walikota masing-masing sebagai Kepala Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota dipilih secara demokratis.

(5) Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat.

- (6) Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.
- (7) Susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam undang-undang.
- Pasal 18A ayat :
 - (1) Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan Undang-undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.
 - (2) Hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan undang-undang.
 - Pasal 18B
 - (1) Negara mengakui dan menghormati satuan-satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau bersifat istimewa yang diatur dengan Undang-undang.
 - (2) Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat serta hak-hak tradisonalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang diatur dalam undang-undang.

Dari uraian pasal-pasal dalam UUD NKRI 1945 diatas para pemohon berkesimpulan :

- A. kedudukan menteri adalah pembantu presiden yang bertugas mengurus urusan tertentu dan *tidak mempunyai kewenangan untuk mengatur* yang mana menurut pengetahuan pemohon Peraturan menteri secara hierarkie tidak ada dalam tata urutan peraturan perundangan di Indonesia dimana berdasarkan jenis dan hierarkie peraturan perundangan di Indonesia sebagaimana yang diatur dalam pasal 7 ayat (1) UU no 10

Tahun 2004 sebagaimana dirubah dengan UU No 12 Tahun 2011 pada pasal 7 ayat (1) tentang Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan adalah sebagai berikut :

(1) Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

(2) Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Sedangkan berdasarkan pasal 8 UU No. 12 tahun 2011 pada ayat : :

(1) 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.

(2) Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.

dari kedua ayat pasal 8 UU No 12 Tahun 2011 diatas pemohon simpulkan Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud pada pasal 8 ayat (1) dan ayat (2), diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi”, hal ini apabila dikaitkan dengan Pasal 157 UU No 22 Tahun 2009 yang berbunyi “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” yang seharusnya menjadi sumber kewenangan menteri Perhubungan membuat Permenhub no 108 Tahun 2017 yang merupakan perubahan atas Permenhub no 26 Tahun 2017 yang merupakan perubahan permenhub no 32 Tahun 2016 dengandalih diperintahkan oleh undang-undang yang kedudukannya lebih tinggi dari Peraturan Menteri dan bukan Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagai sumber kewenangannya, sehingga hal inilah yang menjadi kebingungan pemohon dalam hal kepastian hukum akibat dari adanya kontradiktif dalam hal :

- Kontradiktif pertama adalah dimana disatu sisi Peraturan menteri tidak ada dalam hierarkie peraturan perundangan sebagaimana diatur dalam pasal 7 ayat 1 a – g UU No. 12 Tahun 2011 tetapi disisi lain Peraturan menteri diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat sepanjang diperintahkan oleh perundangan yang lebih tinggi sebagaimana diatur dalam pasal 8 ayat 2 UU No 12 Tahun 2011. Hal ini berarti pasal 157 UU no. 22 Tahun 2009 yang berbunyi “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” menurut pendapat pemohon interpretasikan bahwa Menteri Perhubungan wajib membuat peraturan yang lebih lanjut mengenai Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek berdasarkan perintah Undang Undang No 22 Tahun 2009 yang kedudukannya lebih tinggi dari Peraturan Pemerintah maka kedudukan Peraturan Menteri menjadi sejajar atau sama dengan Peraturan Pemerintah. Hal ini bila dikaitkan dengan Pasal 5 ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi”Presiden menetapkan peraturan pemerintah untuk menjalankan Undang-undang”sangat bertentangan dimana peraturan pelaksana dari Undang-Undang adalah Peraturan Pemerintah bukan Peraturan Menteri.

Dari uraian di atas menurut pendapat pemohon seharusnya “Ketentuan Lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek diatur dengan Peraturan Pemerintah”

- .Kontradiktif kedua adalah di satu sisi lembaga pembentuk Undang-undang (DPR dan Presiden) menetapkan pendelegasian kewenangan Kepada menteri untuk mengatur Angkutan orang dengan kendaraan bermotor Umum Tidak dalam trayek sebagaimana terlihat padapasal 157 UU no. 22 Tahun 2009, sedangkan disisi lain Pemerintah (Presiden) menetapkan Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan untuk melaksanakan UU no 22 tahun 2009 pada bidang angkutan, hal ini berarti pemerintah (Presiden) setengah hati memberikan/mendelegasikan kewenangannya kepada Menteri, sedangkan menurut pengetahuan pemohon ketika seorang delegans (pemberi delegasi) mendelegasikan kewenangannya kepada penerima delegasi (Delegataris), maka delegans tidak dapat lagi mengaturhal-hal yang telah dilegaskannya kepada delegataris. Hal ini berarti Presiden tidak dapat lagi membentuk Peraturan Pemerintah yang berkaitan dengan Angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek maka Peraturan

Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan menjadi Delegitimate (Ketidakabsahan) atau pembatalan, sehingga Peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 yang menggunakan 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 sebagai dasar konsiderannya juga menjadi delegitimate. Senada dengan pendapat pemohon Philipus M. Hadjon berpendapat "Dalam hal delegasi mengenai prosedur pelimpahannya berasal dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan yang lainnya dengan peraturan perundang-undangan, dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakan wewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "contrarius actus". Artinya, setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud, dan dilakukan dengan peraturan yang setaraf atau yang lebih tinggi".

- Kontradiktif ketiga adalah Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan di dalam konsiderannya hanya untuk melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan tidak mencantumkan Pasal 157 (tentang ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, hal ini berarti Pemerintah (Presiden) mengakui bahwa kewenangan menteri untuk mengatur lebih lanjut hal-hal yang berkaitan dengan angkutan orang tidak dalam trayek, namun dalam isi pasal 41 sampai dengan pasal 46 peraturan pemerintah No. 74 Tahun 2009 di atur juga mengenai angkutan orang tidak dalam trayekserta mendelegasikan kembali kepada menteri untuk mengatur lebih lanjut mengenai

angkutan otrang tidak dalam trayek sebagaimana tercantum dalam *Peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 yang menggunakan 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 sebagai dasar konsiderannya Peraturan Menteri No 108 Tahun 2017 menjadi rancu.*

Bahwasanya berdasarkan pengetahuan pemohon Peraturan Menteri hanya dapat dibentuk berdasarkan kewenangan delegasi karena Menteri memang tidak memiliki kewenangan atribusi untuk membentuk peraturan perundang-undangan sebagaimana di atur dalam UUD Negara kesatuan Republik Indonesia pada pasal 17 ayat (3) . Kewenangan Menteri berdasarkan Undang-Undang No. 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara hanya mengatur tentang kewenangan-kewenangan mengurus (bestuur) yang dimiliki oleh Menteri tetapi tidak mengatribusikan kewenangan mengatur (Regeling) kepada Menteri. Dan berdasarkan asas *Lex superior derogat legi inferior* atau asas hierarkie/perjenjangan (*yang berarti Peraturan yang kedudukannya lebih tinggi mengesampingkan peraturan yang lebih rendah tingkatannya*) sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat 2 UU No .12 Tahun 2011, hal ini menurut pendapat pemohon berarti juga :

- ✦ Peraturan yang tingkatannya berada di bawah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang posisinya berada diatas , hal ini berarti Peraturan Menteri tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Pemerintah/Peraturan Presiden)
- ✦ Peraturan yang berada dibawah posisinya tidak boleh mengatur hal-hal yang tidak ada di atur dalam peraturan yang posisinya berada di atasnya, Hal ini berarti Peraturan Menteri tidak bisa mengatur mengenai hal-hal yang sebelumnya tidak ada diatur oleh peraturan perundang-undangan yang kedudukannya lebih tinggi dari peraturan Menteri (Peraturan Pemerintah/Peraturan Presiden).

- ↓ Akibat hukum yang timbul dari penyalahgunaan wewenang oleh Menteri Perhubungan adalah adanya pengakuan atau legitimasi atas keberadaan angkutan berbasis aplikasi yang merusak sendi-sendi perekonomian masyarakat pengemudi angkutan konvensional yang tidak akan sanggup bertahan/bersaing dalam persaingan dengan angkutan berbasis aplikasi.
- ↓ Dengan adanya pengakuan terhadap keberadaan angkutan berbasis aplikasi hal ini berarti Pemerintah yang merupakan organ Negara hanya melindungi kepentingan sekelompok orang (pelaku usaha dan pengemudi angkutan berbasis aplikasi) tanpa mempertimbangkan segala akibat yang timbul dan akan timbul di kemudian hari khususnya para pengemudi angkutan konvensional yang tentunya sangat bertentangan dengan tujuan negara pada alinea keempat pembukaan Undang Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berbunyi “Melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”

➤ Mengenai Pasal 40 Undang-Undang no 19 Tahun 2016 tentang perubahan atas UU No 8 Tahun 2011 Informasi dan Transaksi Elektronik.

Pasal 40 Undang-undang no. 8 Tahun 2011 tentang Informasi Transaksi Elektronik pada ayat :

- (1) Pemerintah memfasilitasi pemanfaatan Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.
- (2) Pemerintah melindungi kepentingan umum dari segala jenis gangguan sebagai akibat penyalahgunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang mengganggu ketertiban umum, sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

(3) Pemerintah menetapkan instansi atau institusi yang memiliki data elektronik strategis yang wajib dilindungi. (4) Instansi atau institusi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus membuat Dokumen Elektronik dan rekam cadang elektroniknya serta menghubungkannya ke pusat data tertentu untuk kepentingan pengamanan data.

(5) Instansi atau institusi lain selain diatur pada ayat (3) membuat Dokumen Elektronik dan rekam cadang elektroniknya sesuai dengan keperluan perlindungan data yang dimilikinya.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai peran Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sedangkan Perubahan pasal 40 Undang Undang No 8 Tahun 2011 tentang Informasi Transaksi Elektronik menjadi Undang-Undang No 19 Tahun 2016 pada diktum 6 yang berbunyi “ Di antara ayat (2) dan ayat (3) Pasal 40 disisipkan 2 (dua) ayat, yakni ayat (2a) dan ayat (2b); ketentuan ayat (6) Pasal 40 diubah; serta penjelasan ayat (1) pasal 40 diubah sehingga Pasal 40 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 40 ayat :

(1) Pemerintah memfasilitasi pemanfaatan Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Pemerintah melindungi kepentingan umum dari segala jenis gangguan sebagai akibat penyalahgunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang mengganggu ketertiban umum, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2a) Pemerintah wajib melakukan pencegahan, penyebarluasan dan penggunaan Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik yang memiliki muatan yang dilarang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (2b) Dalam melakukan pencegahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2a), Pemerintah berwenang melakukan keputusan akses dan/atau memerintahkan kepada Penyelenggara Sistem Elektronik untuk melakukan keputusan akses terhadap Informasi Elektronik dan/ atau Dokumen Elektronik yang memiliki muatan yang melanggar hukum.
- (3) Pemerintah menetapkan instansi atau institusi yang memiliki data elektronik strategis yang wajib dilindungi.
- (4) Instansi atau institusi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus membuat Dokumen Elektronik dan rekam cadang elektroniknya serta menghubungkannya ke pusat data tertentu untuk kepentingan pengamanan data.
- (5) Instansi atau institusi lain selain diatur pada ayat (3) membuat Dokumen Elektronik dan rekam cadang elektroniknya sesuai dengan keperluan perlindungan data yang dimilikinya.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai peran Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2a), ayat (2b), dan ayat (3) diatur dalam peraturan pemerintah.

Pendapat pemohon atas perubahan pasal 40 UU no 8 tahun 2011 menjadi Undang-undang no. 19 Tahun 2016 adalah sebagai berikut :

- Pada pasal 40 ayat 1 UU no 19 Tahun 2016 Tentang Informasi Transaksi Elektronik yang berbunyi "Pemerintah memfasilitasi pemanfaatan Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan" yang mana sebelumnya dalam UU no 8 Tahun 2011 tidak ada penjelasan secara konkrit atas kata "fasilitasi" , dimana dalam penjelasan Undang-undang no 19 Tahun 2016 sebagai berikut : "Fasilitasi pemanfaatan Teknologi Informasi, termasuk tata kelola Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik yang aman, beretika, cerdas, kreatif, produktif, dan inovatif. Ketentuan

ini termasuk memfasilitasi masyarakat luas, instansi pemerintah, dan pelaku usaha dalam mengembangkan produk dan jasa Teknologi Informasi dan komunikasi”.

menurut pemohon hal ini berarti Pemerintah telah memberikan kepastian hukum terhadap pelaku usaha di dalam mengembangkan produk dan jasa teknologi informasi dan komunikasi, salah satunya adalah pengakuan terhadap pelaku usaha angkutan umum berbasis aplikasi informasi teknologi (On Line), hal ini berarti Pasal 40 ayat 1 Undang-undang no 19 Tahun 2016 adalah *lex superior* dari pasal 41 dan pasal 42 Permenhub no 32 Tahun 2016 (*legi inferior*), yang artinya permen yang kedudukannya secara hierarkie berada di bawah Undang-Undang maka dapat dikesampingkan/diabaikan, yang selanjutnya mengingat asas *lex superior derogate legi inferior* maka Menteri Perhubungan mengeluarkan Permenhub No 26 Tahun 2017 untuk menyesuaikan dengan Undang-undang ITE pasal 40 tersebut yang selanjutnya dirubah Permenhub no 26 Tahun 2017 tersebut dirubah menjadi permenhub no 108 Tahun 2017 untuk menyesuaikan dengan keputusan MA No Nomor 37 /P.HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017 sebagaimana dicantumkan dalam dictum menimbang huruf a yang berbunyi “bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Agung 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”

Bahwasanya berdasarkan latar belakang sejarah lahirnya Permenhub no 32 Tahun 2016 adalah jawaban atas pemanggilan Menteri Perhubungan oleh Presiden pasca dikeluarkannya surat himbauan oleh Menteri perhubungan yang melarang keberadaan angkutan umum berbasis aplikasi (On Line) dan Permenhub no 32 Tahun 2016 tersebut dirubah dengan

Permenhub No 26 tahun 2017 dengan dasar pertimbangan menampung perkembangan kebutuhan masyarakat. Hal ini menurut pemohon sangat mengada-ada dimana aspirasi masyarakat khususnya pengojek pangkalan, para pengemudi angkutan umum baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek di abaikan/dihilangkan oleh pemerintah. Pengabaian aspirasi masyarakat ojek pangkalan, dan para pengemudi yang menolak keberadaan angkutan umum berbasis aplikasi adalah bagian dari kompensasi (*Feed Back*) atas kesediaan Gojek sebagai Sponsor Utama Liga Indonesia .

- Pada Pasal 40 ayat 2 Undang-Undang No 19 Tahun 2016 tentang Informasi Transaksi Elektronik yang berbunyi "Pemerintah melindungi kepentingan umum dari segala jenis gangguan sebagai akibat penyalahgunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang mengganggu ketertiban umum, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan", hal ini menjadi rancu ketika pelaku usaha Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang didukung dan atau difasilitasi pemerintah didalam menciptakan dan mengembangkan produk dan jasa teknologi informasi dan komunikasi dalam karya cipta yang kreatif dan inovatif yang digunakan oleh sekompok masyarakat (konsumen) dan Mitra perusahaan angkutan berbasis aplikasi/On Line (Pengojek dan pengemudi Taksi On Line) yang mengganggu kepentingan umum (Pengojek pangkalan, Pengusaha/pengemudi Taksi, Pengemudi angkutan dalam trayek dan angkutan tidak dalam trayek) dan yang menimbulkan ketertiban umum (timbulnya gesekan-gesekan atau bahkan aksi pengrusakan dan penganiayaan baik antara pengojek pangkalan versus pengojek On line, Pengemudi angkutan Umum dalam Trayek dengan Pengojek On line, Pengemudi Taksi Konvensional Versus Taksi On Line dan Ojek On Line) diseluruh daerah-daerah yang ada angkutan berbasis aplikasinya. Kerancuan yang dimaksud pemohon adalah penerapan Kata "Penyalahgunaan" dan kata "sesuai dengan peraturan peundangan" dimana untuk kata :

❖ *Penyalahgunaan* menurut pemohon berarti “penggunaan tidak sebagaimana mestinya” sementara menurut Kamus Besar bahasa Indonesia “Penyalahgunaan adalah melakukan sesuatu tidak sebagaimana mestinya”. Kata penyalahgunaan menjadi multi tafsir dimana menurut pemohon kata penyalahgunaan dapat berarti :

- a. *Aplikasi Digunakan tidak sesuai dengan tujuan/ peruntukannya aplikasinya ; misalkan seorang pengojek/pengemudi angkutan on line yang memiliki data (no HP/WA) konsumen (perumpang) yang tertera dalam aplikasi pemesanan angkutan on line digunakan untuk motif-motif tertentu (pemerasan, pengancaman, intimidasi. Teror , dan lain-lain) atau sebaliknya (si konsumen yang melakukan order fiktif memberikan informasi yang tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya si pengojek/pengemudi angkutan on line, dll)*
- b. *Aplikasi digunakan sesuai tujuan/ peruntukannya yang penerapan/penggunaannya tidak sesuai dengan atau melanggar peraturan peundangan yang berlaku di Indonesia ; misalkan angkutan umum berbasis aplikasi (On Line) tidak ada diatur dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*
- c. *Aplikasi yang diguunakan seseuai tujuan / peruntukkannyayang penerapannya sesuai dengan peraturan peundangan yang berlaku di Indonesia ; DAPODIK dalam Data Pokok Sistem Pendidikan Nasional yang diterapkan di Indonesiayang digunakan sebagai sumber data utama dalam perencanaan program pendidikan nasional.*

Kata "sesuai dengan peraturan perundang-undangan" yang diawali tanda baca koma sebelum kata "sesuai" menurut pemohon sangat rancu dan sangat membingungkan dalam Hal :

- Apakah kata "sesuai dengan peraturan perundang-undangan" itu hanya berlaku untuk "Pemerintahnya", atau "perlindungan kepentingan umumnya?", atau " untuk Penyalahgunaan Teknologi informasi dan komunikasinya?", atau "ketertiban umumnya?", atau'berlaku untuk semua kata yang terbentuk dalam kalimat sebelum dan sesudah tanda baca koma" . atau "kalimat yang berdiri sendiri? (sama-sama kalimat setara)", hal inilah yang membuat pemohon berpendapat rancu dan membingungkan pemohon dalam hal ketidaksesuaian penggunaan dan atau penempatan tanda baca koma berdasarkan tatacara penggunaan tanda koma yang benar sebagaimana di atur dalam Peraturan Menteri Pendidikan Republik Indonesia No. 46 Tahun 2009 tentang Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia Yang Disempurnakan, dilengkapi dengan contoh penggunaan tanda koma dalam kalimat sebagai berikut :

1. Tanda koma dipakai di antara unsur-unsur dalam suatu perincian atau pembilangan.

✚ Misalnya: Saya membeli kertas, pena, dan tinta.

Surat biasa, surat kilat, ataupun surat kilat khusus memerlukan prangko.

Satu, dua, ... tiga!

2. Tanda koma dipakai untuk memisahkan kalimat setara yang satu dari kalimat setara berikutnya yang didahului dengan kata seperti tetapi, melainkan, sedangkan, dan kecuali.

✚ Misalnya: Saya akan membeli buku-buku puisi, tetapi kau yang memilihnya.

Ini bukan buku saya, melainkan buku ayah saya.

Dia senang membaca cerita pendek, sedangkan adiknya suka membaca puisi

3. Tanda koma dipakai untuk memisahkan anak kalimat dari induk kalimat jika anak kalimat itu mendahului induk kalimatnya.

✚ Misalnya: Kalau ada undangan, saya akan datang.

Karena tidak congkak, dia mempunyai banyak teman.

Agar memiliki wawasan yang luas, kita harus banyak membaca buku.

❖ Catatan: Tanda koma tidak dipakai untuk memisahkan anak kalimat dari induk kalimat jika anak kalimat itu mengiringi induk kalimatnya.

✚ Misalnya: Saya akan datang kalau ada undangan.

Dia mempunyai banyak teman karena tidak congkak.

Kita harus membaca banyak buku agar memiliki wawasan yang luas.

4. Tanda koma dipakai di belakang kata atau ungkapan penghubung antarkalimat yang terdapat pada awal kalimat, seperti oleh karena itu, jadi, dengan demikian, sehubungan dengan itu, dan meskipun begitu.

✚ Misalnya: Anak itu rajin dan pandai. Oleh karena itu, dia memperoleh beasiswa belajar di luar negeri.

Anak itu memang rajin membaca sejak kecil. Jadi, wajar kalau dia menjadi bintang pelajar

Meskipun begitu, dia tidak pernah berlaku sombong kepada siapapun.

❖ Catatan: Ungkapan penghubung antar kalimat, seperti oleh karena itu, jadi, dengan demikian, sehubungan dengan itu, dan meskipun begitu, tidak dipakai pada awal paragraf.

Menurut Peraturan Menteri Pendidikan No. 46 Tahun 2009 tentang penggunaan tanda baca koma di atas pemohon menarik kesimpulan mungkin maksud dari pembentuk undang-undang isi dari pasal 40 ayat 2 adalah tanpa tanda koma di depan kata "sesuai" atau satu kesatuan kalimat

kalimat yang tidak terpisah, yang bunyinya menjadi “Pemerintah melindungi kepentingan umum dari segala jenis gangguan sebagai akibat penyalahgunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang mengganggu ketertiban umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan”.

Bahwasanya bilamana penarikan kesimpulan pemohon atas maksud dari pembentuk undang-undang seperti yang tersebut di atas *benar/sesuai* dengan maksud pembentuk undang-undang, maka hal ini berarti pemerintah melindungi kepentingan umum dari segala jenis gangguan yang didasarkan atas penyalahgunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik yang mengganggu ketertiban umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan (makna tersurat), maka hal ini menimbulkan pertanyaan pemohon bagaimana tindakan atau peran serta pemerintah ketika suatu karya cipta Informasi dan Transaksi Elektronik yang merupakan hasil karya kreatif yang digunakan sesuai dengan tujuan penciptaan karya cipta Informasi dan Transaksi Elektronik yang dapat mengganggu kepentingan umum dan ketertiban umum (misalkan SPBU On Line, Gas On line, Bank On Line) ? apakah pemerintah akan tetap melindungi pelaku usaha informasi dan transaksi Elektronik ini ??? atau pemerintah akan menindak tegas kepada pelaku usaha yang tidak sesuai atau tidak ada di atur dalam ketentuan peraturan perundangan tentang MIGAS?, tentunya hal ini boleh dan bisa bila dikaitkan dengan penggunaan Informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik walaupun tidak sesuai dengan peraturan perundangan lainnya yang kedudukannya setara dengan Undang-Undang No 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi elektronik. yang merupakan perubahan sebahagian Undang-undang No 8 Tahun 2011 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

➤ Pendapat pemohon atas pasal 40 ayat 2a dan 2b Undang-undang No 19 tahun 2016 adalah yang bunyinya sebagai berikut :

Ayat (2a) yang berbunyi "Pemerintah wajib melakukan pencegahan penyebarluasan dan penggunaan Informasi Elektronik dan/ atau Dokumen Elektronik yang memiliki muatan yang dilarang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan", maksud dari ketentuan ini menimbulkan pertanyaan pemohon bagaimana bila muatan Informasi dan Transaksi Elektronik tersebut tidak sesuai dan atau tidak ada diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan (misalkan SPBU Online atau Gas On Line) apakah pemerintah akan melakukan kewajibannya untuk melakukan pencegahan penyebarluasan dan penggunaan aplikasi tersebut? Atau pemerintah akan membiarkan atau bahkan melegalkan seperti keberadaan Angkutan On Line?

Dari pemaparan pemohon untuk pasal 40 ayat 2a inilah menurut pemohon telah menimbulkan Dispending Opinion(perbedaan pendapat) terhadap penerapan/ penggunaan undang-undang yang secara hierarki Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 kedudukannya setara atau sama dengan Undang-Undang No 19 Tahun 2016, sementara Undang-undang No 22 Tahun 2009 adalah Lex spesialis atas angkutan umumnya sedangkan UU no 19 Tahun 2016 yang merupakan perubahan sebahagian Undang-Undang No. 8 Tahun 2011 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik adalah Lex spesialis dari aplikasinya, sehingga dengan mudah para pelaku usaha angkutan umum berbasis aplikasi berkelit dan cenderung tidak mengindahkan dengan dalih bahwa mereka melakukan usaha aplikasi bukan transportasi. Hal inilah yang menjadi dasar Pemerintah dalam hal ini Menteri komunikasi dan informasi tidak mau melakukan perannya sebagai pemerintah dalam hal mencegah penyebarluasan dan penggunaan informasi Elektronik dan Transaksi Elektronik atau dokumen Elektronik yang tidak sesuai dengan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 serta melaksanakan

kewenangannya sebagaimana diatur dalam Pasal 40 ayat (2B) dalam hal melakukan keputusan akses dan atau memerintahkan keputusan akses informasi elektronik dan Transaksi elektronik dan atau dokumen elektronik kepada penyelenggara sistem elektronik walaupun aplikasi angkutan berbasis aplikasi tersebut tidak sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 serta menimbulkan gangguan ketertiban umum sebagaimana di gambarkan dalam surat permohonan Pemerintah daerah, salah satunya adalah Pemerintah Daerah provinsi Kepulauan Riau yang telah melayangkan 4 (empat) buah surat permohonan Penutupan aplikasi angkutan On Line di daerah Provinsi Kepulauan Riau

Menurut Philipus M. Hadjon, mengatakan bahwa setiap tindakan pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh Undang Undang Dasar, sedangkan kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan. Kemudian Philipus M Hadjon pada dasarnya membuat perbedaan antara delegasi dan mandat. Dalam hal delegasi mengenai prosedur pelimpahannya berasal dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan yang lainnya dengan peraturan perundang-undangan, dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih ke delegataris. Pemberi delegasi tidak dapat menggunakan wewenang itu lagi, kecuali setelah ada pencabutan dengan berpegang dengan asas "contrarius actus". Artinya, setiap perubahan, pencabutan suatu peraturan pelaksanaan perundang-undangan, dilakukan oleh pejabat yang menetapkan peraturan dimaksud, dan dilakukan dengan peraturan yang setaraf atau yang lebih tinggi. Dalam hal mandat, prosedur pelimpahan dalam rangka hubungan atasan bawahan yang bersifat rutin. Adapun tanggung jawab dan tanggung gugat tetap pada pemberi mandat. Setiap saat pemberi mandat dapat menggunakan sendiri wewenang yang dilimpahkan itu.

V. PETITUM

Berdasarkan seluruh uraian di atas dan bukti-bukti terlampir, jelas bahwa di dalam permohonan uji materil ini terbukti bahwa Pasal 157 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Pasal 40 ayat (1) dan ayat (2) dapat merugikan Hak Konstitusional Para Pemohon dan masyarakat Transportasi Umum seluruh Indonesia yang dilindungi (*protected*), dihormati (*respected*), dimajukan (*promoted*), dan dijamin (*guaranted*) UUD NKRI 1945. Oleh karena itu, diharapkan dengan dikabulkannya permohonan ini dapat mengembalikan Hak Konstitusional Para Pemohon sesuai dengan amanat Konstitusi.

Dengan demikian, Para Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Konstitusi yang mulia berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima dan mengabulkan permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 157 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) serta Pasal 40 ayat (1) dan ayat (2a dan 2b) Undang-Undang no 19 Tahun 2016 (Lembaran Negara Tahun 2016 nomor 251 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 5952 tentang Perubahan Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara tahun 2008 nomor 58 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 4843) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 dan tidak mempunyai kekuatan mengikat; dan
3. Memerintahkan untuk memuat putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;
4. Apabila Mahkamah berpendapat lain mohon Putusan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

VI. **PENUTUP**

Demikian Permohonan Uji Materil (*Judicial Review*) ini kami sampaikan, atas perhatian dan kearifan Majelis Hakim yang mulia kami sampaikan terima kasih.

Hormat kami,

Yang Mengajukan Gugatan Uji Materiil

Pemohon 1

Pemohon 2

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is a stylized 'MR' for Muhammad Rahmani. The signature on the right is 'Marganti'. Between the two signatures is a rectangular stamp. The stamp contains the text 'MATERAI MAJELIS HAKIM' at the top, a Garuda emblem in the center, and the number '25A/F/18/373620' below it. At the bottom of the stamp, it says '5000' and 'RUPIAH'.

Muhammad Rahmani

Marganti