



**PERAN KOMISI PENGAWASAN PERSAINGAN USAHA  
(KPPU) TERHADAP PERSAINGAN TIDAK SEHAT ANTARA  
TRANSPORTASI ONLINE DAN TRANSPORTAS  
ITRADISIONAL**

Putu Sekarwangi Saraswati  
Universitas Mahasaraswati Denpasar  
Email : [sekarwangisaraswati@gmail.com](mailto:sekarwangisaraswati@gmail.com)

***Abstract***

*The times are increasingly advanced and almost all are online based, such as one of them is online transportation where many people need it quickly. The presence of online transportation brings its own conflict where there is friction between conventional or traditional transportation which will be displaced by the existence of online transportation. This paper aims to determine how traditional transportation business competition with modern transportation in the perspective of business ethics. There are several things that must be considered from the point of view of business ethics in the business world ranging from zoning systems, the existence of conventional transportation, comparison of modern or online transportation, etc. The most important part is how good and healthy business competition is between online and traditional transportation*

***Keywords*** : *business competition, traditional transportation, online transportation*

**Abstrak**

Perkembangan jaman semakin maju dan hampir semua berbasis online, seperti salah satunya adalah transportasi online dimana banyak orang yang membutuhkannya dengan cepat. Kehadiran transportasi online membawa konflik tersendiri yang dimana terjadi gesekan antara transportasi konvensional atau tradisional yang semakin lama akan tergeser dengan adanya transportasi online. Dalam makalah ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana persaingan usaha transportasi tradisional dengan transportasi modern dalam perspektif etika bisnis. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dari sudut pandang etika bisnis dalam dunia bisnis mulai dari sistem zonasi, keberadaan transportasi konvensional, perbandingan transportasi modern atau online, dll. Bagian terpenting adalah bagaimana persaingan bisnis dalam yang baik dan sehat antara transportasi online dan tradisional

**Kata Kunci** : persaingan usaha, transportasi tradisional, transportasi online

## A. Pendahuluan

Saat ini perkembangan di industri transportasi berkembang dengan sangat pesat. Setiap tahun terjadi peningkatan jumlah kendaraan baik kendaraan mobil penumpang, bis, mobil barang, maupun sepeda motor. Dari keempat transportasi tersebut peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ketahun adalah yang paling tinggi. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentunya searah dengan peningkatan kemacetan di Indonesia terutama di kota-kota besar. Sehingga untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi, sangat diperlukan modal transportasi yang efektif untuk dapat menghindari atau mengurangi kemacetan. Permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, polusi dan masalah ketertiban lalu lintas.<sup>1</sup>

Menarik untuk dikaji mengenai fenomena transportasi di Indonesia yaitu antara transportasi konvensional

atau tradisional dan transportasi online yang ada di Indonesia. Munculnya transportasi online membawa iklim yang berbeda bagi dunia transportasi di Indonesia, karena di satu sisi keberadaan transportasi konvensional semakin tergeser eksistensinya. Bentrok yang terjadi di beberapa daerah disebabkan para pelaku usaha transportasi konvensional merasa dengan hadirnya transportasi online menyebabkan persaingan usaha menjadi tidak adil. Kehadiran transportasi online tidak lepas dari pengaruh teknologi. Kemajuan teknologi dalam berbagai bidang menyebabkan dinamika sosial masyarakat yang berbeda pula. Kemajuan teknologi dalam dunia transportasi yang lebih praktis dan efisien, maka menyebabkan masyarakat beralih menggunakan transportasi online. Peranan penting Teknologi Informasi dan komunikasi di era globalisasi telah menempatkan pada posisi yang amat strategis karena menghadirkan suatu dunia tanpa

---

<sup>1</sup> Aziah, Ayu. Adawia, Popon Rabia. 2018. *Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek*

*Indonesia)*. Cakrawala-Jurnal Humaniora. Vol 18 No. 2 P-ISSN 1411-8629. E-ISSN: 2579-3314. September. h. 149.

batas, jarak, ruang, dan waktu, yang berdampak pada peningkatan produktivitas dan efisiensi.

Perkembangan teknologi informasi telah menyebabkan dunia menjadi tanpa batas (*borderless*) dan menyebabkan perubahan sosial yang secara signifikan berlangsung demikian cepat. Dimana teknologi informasi saat ini menjadi pedang bermata dua, karena selain memberikan kontribusi bagi peningkatan kesejahteraan, kemajuan dan peradaban manusia, sekaligus menjadi sarana efektif perbuatan melawanhukum.<sup>2</sup> Faktanya penggunaan jasa transportasi online setiap tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Fakta tersebut membuat transportasi tradisional semakin terpinggirkan. Hasil penelitian Priyambodo & WR, (2013) berkenaan transportasi tradisional memaparkan bahwa angkutan ojek sepeda motor, cenderung tidak berjadwal serta tidak memiliki rute

yang pasti. Priyambodo & WR, juga menguraikan jarak tempuh operasional ojek sepeda motor tidak terbatas dan bervariasi dengan rute-rute yang tidak terlayani oleh angkutan umum, selanjutnya karakteristik pola pergerakan angkutan ojek sepeda motor berada di luar jaringan angkutan umum angkot/ angdes/ bus kota. Lebih lanjut, Priyambodo & WR, juga menguraikan bahwa karakteristik tarif yang dikenakan kepada penumpang sesuai dengan kesepakatan antara pengojek dengan penumpang dengan proses tawar menawar. Hasil penelitian Septiani, Handayani, & Azzahro, menemukan bahwa faktor persepsi internal melalui persepsi kemudahan penggunaan, pengaruh eksternal melalui norma subyektif, karakteristik melalui kompatibilitas yang dirasakan oleh beragam layanan mempengaruhi niat perilaku pengguna pada layanan transportasi di Indonesia.<sup>3</sup> Berdasarkan latar

---

<sup>2</sup> Sekar, Bidari. Ashinta. 2019. *Keadilan Berdasar Pancasila Dalam Merespon Dinamika Transportasi Konvensional dan Online di Indonesia*. Prosiding Seminar Nasional Hukum Transendental. ISBN : 978-602-361-217-8. h. 121-122.

<sup>3</sup> Bustami. 2019. *Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak*. Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan (JEBIK), Vol 8 No. 3. h. 195.

belakang diatas di temukan permasalahan sebagai tentang bagaimana peran komisi pengawasan persaingan usaha (KPPU) dalam model persaingan transportasi online dan transportasi tradisional dan bagaimana efisiensi dalam bisnis dan pelayanan jasa transportasi online dan tradisional.

### **B. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode normatif atau penelitian perpustakaan, merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen, yaitu menggunakan data sekunder seperti peraturan perundang-undangan maupun pendapat para sarjana. Sumber Bahan Hukum Penelitian menggunakan Metode Penelitian Normatif. Penelitian hukum normatif menggunakan bahan hukum primer, sekunder, dan tersier mencakup :

- a. Data primer sebagai data utama yaitu : Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- b. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan

terhadap bahan hukum primer, yang dapat berupa rancangan peraturan Perundang-Undangan, hasil penelitian, buku-buku teks, jurnal ilmiah, surat kabar koran), brosur, dan berita internet, serta webinar dengan narasumber dan tema yang sesuai dengan judul penelitian. Terkait penelitian ini maka digunakan sumber dari kepustakaan seperti buku-buku yang berkaitan dengan masalah yang dibahas, yaitu

- c. Bahan Hukum Tersier adalah bahan non hukum yang digunakan untuk menjelaskan, baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder, seperti kamus, ensiklopedi, leksikon, dan lain-lain.”

Teknik Pengumpulan Bahan Hukum Studi Pustaka dengan menelaah terhadap peraturan perundang-undangan buku, majalah ilmiah, jurnal, hasil penelitian sebelumnya, artikel, index, maupun ensiklopedia yang berhubungan dengan materi yang diteliti.

### **C. Pembahasan**

## **1. Peran Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU) Dalam Model Persaingan Transportasi Online Dan Transportasi Tradisional.**

Akar hukum progresif dalam memahami gejala pengaturan transportasi *online* adalah orientasi yang cukup tepat mengingat pengaturan yang ada. Pengaturan sudah tidak lagi dapat menjawab perdagangan usaha pada umumnya khususnya bisnis *online*. Bisnis *online* membuka kemungkinan setiap orang atau subjek hukum untuk ikut berpartisipasi dalam layanan transportasi *online* tanpa harus membentuk badan hukum baik Perseroan Terbatas, Yayasan atau Koperasi untuk mewadahi usaha *online*. Secara peroranganpun dimungkinkan dan cukup bergabung dengan perusahaan aplikasi *online* yang menyediakan aplikasi dan menjadi perantara kepada konsumen jasa angkutan *online*.

Dengan semua perkembangan teknologi elektronik, sudah barang

tentu nebjadi dampak yang positif dalam bidang pengangkutan. Pengangkutan adalah proses dari orang yang mampu mengikatkan diri untuk mengadakan perpindahan barang dan atau orang dari satu tempat ketujuan tertentu dengan keadaan seperti semula.<sup>4</sup> Menurut abdukkadir Muhammad menyatakan bahwa pengangkutan adalah kegiatan menaikkan penumpang atau barang pada sebuah alat pengangkut, kegiatan memindahkan penumpang atau barang pada tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan menurunkan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut ketempat tujuan yang disepakati.<sup>5</sup>

Keberatan bisnis transportasi khususnya usaha taksi yang mewakili usaha transportasi *non-online* terhadap keberadaan bisnis jasa transportasi *online*. Keberatan itu dapat dianalogikan dengan bisnis *online* baju atau buku atau *online* lainnya yang menggunakan aplikasi internet. Bisnis perdagangan melalui

---

<sup>4</sup> H.M.N, Purwosutjipto. 2000. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Penerbit djambatan. Jakarta. h.10.

<sup>5</sup> Muhammad, Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. h. 4.

toko baju dan toko buku juga mengalami persaingan dengan model aplikasi toko *online*. Toko baju dan buku di mall tidak dapat dibandingkan dengan toko *online* dalam menjalankan usaha perdagangan. Usaha di mall menawarkan layanan dan kenyamanan yang lebih fisik dengan tatap muka berhadapan dengan pelayan ramah dan cantik misalnya dari pada *online* yang non fisik non tatap muka. Mengapa tidak dapat dibandingkan dari sisi persaingan karena basis usaha yang berbeda memerlukan sarana dan prasarana fisik, dan itu menjadikan lebih “mahal” seperti harus sewa ruang di mall, bayar pelayan toko dan biaya lain yang mengakibatkan tidak dapat menjual dengan harga yang lebih baik dan murah dibanding toko *online* yang tidak menawarkan layanan langsung dan kering sentuhan layanan.

Membandingkan *online* dengan *non-online* dalam kasus ini *go car* dengan taksi *non-online* adalah sama halnya dengan jualan *online* baju dengan jualan tatap muka dan sama halnya dengan jualan *online* buku

dengan toko buku di mall. Jadi yang terdampang pada system *online* tidakhanya transportasi tapi disegala bidang kehidupan. Oleh karena itu jalan keluarnya adalah mengikuti sistem on line yang lebih efisien dengan membuka toko baju *online* dan toko buku *online* dengan memanfaatkan teknologi informasi bukan menutup yang *online* sebagai kemajuan teknologi. Bukan menafikan pemanfaatan teknologi untuk menyetarakan persaingan.

Apakah pemanfaatan aplikasi *online* menjadikan persaingan tidak sehat atau persaingan yang diakibatkan oleh tidak efisiennya usaha. Disini peran komisi pengawasan persaingan usaha (KPPU) sangat penting dalam persaingan usaha agar bisa mengawasi setiap usaha dan tidak terjadinya persaingan tidak sehat. Dapat dilihat dari pengertian persaingan usaha berdasarkan Undang-Undang No.5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan usaha tidak sehat dalam pasal 1 angka 6 yaitu persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam

menjalankan kegiatan produksi atau pemasaran barang dan jasa yang dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Kiranya persaingan *online* dengan *non-online* lebih kepada model efisiensi melalui aplikasi *online* dibanding dengan persaingan tidak sehat. Yang terdampak penggunaan aplikasi adalah tidak saja transportasi *non-online* seperti jasa taksi, tetapi juga adalah toko-toko dan mall-mall yang bersaing dengan toko *online*, dan mengapa pedagang baju dan buku ditoko secara tatap muka tidak kleberatan atau berdemonstrasi karena dibukanya toko-toko *online* yang memanfaatkan aplikasi. Apabila melihat pengertian persaingan tidak sehat seperti yang diatur dalam UU no.5 tahun 1999 tentang larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat. UU mengatur persaingan tidak sehat adalah menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Sistem *online* transportasi adalah

jujur dan tidak menghambat persaingan usaha tidak ada posisi dominan dalam usaha *online* transportasi dalam memproduksi dan penguasaan pasar seperti kualifikasi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Pengusaha transportasi *online* lainnya tidak dihambat untuk memasuki pasar transportasi *online* lainnya yang ingin masuk pasar transportasi *online*. Terbukti banyak usaha *online* transportasi baik roda 2 maupun roda 4 marak di berbagai kota. Persaingan antara sesama usaha transportasi *online* harus dibandingkan *apel to apple* dengan sesama usaha transportasi *online* bukan dengan usaha transportasi *non-online*.

Kata kunci usaha tidak sehat adalah dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha. Pemanfaatan teknologi informasi adalah meningkatkan persaingan usaha dalam menjalankan usaha dan tidak dapat dihindari pemanfaatan informasi teknologi dalam rangka bersaing. Mempertanyakan *online*

seolah-olah menjadikan persaingan menjadi tidak fair adalah tidak tepat. Karena sebagaimana usaha dagang lainnya seperti yang dilakukan oleh toko *online* baik *online* pakaian, *online* buku atau usaha jasa *online* lainnya melalui teknologi informasi. Membandingkan usaha transportasi *online* dengan *non-online* tidak setara tidak dapat membandingkan seperti *apple to apple*. Ukuran efisiensi *online* dengan *non-online* berbeda walau tujuannya adalah sama yaitu sama sama membuat konsumen jasa angkutan aman, nyaman, murah sehingga yang diuntungkan adalah warga masyarakat selain mendapatkan lapangan kerja bagi masyarakat yang sementara ini lapangan kerja terbatas dan tidak tersedia. Rasionalitas berbelanja barang atau jasa dalam berusaha menjadi pilihan konsumen, konsumen memilih kenyamanan atau melihat fisik barang yang dijajakan atau tidak nyaman atau kedinginan tanpa layanan dan dialog tanpa melihat barang fisik dan tanpa tatap muka.

Apakah konsumen menginginkan dari produsen dengan keramahan layanan atau konsumen

tidak memerlukan layanan dan pilihannya adalah seringnya layanan karena tanpa tatap muka dan tidak bertemu dengan pelayan yang ramah yang dilakukan oleh layanan tatap muka. Dua hal tersebut menjadipilihan yang rasional bagi konsumen di era teknologi informasi. Teknologi informasi bahkan mampu memotong mata rantai perdagangan dari produsen kepada konsumensebagai *end user* dengan keunggulan dan efiseinsi yang dapat memotong biaya penjualan proses produksi sehingga menjadi lebih efisien dan lebih kompetitif dan murah.

## **2. Efisiensi Dalam Bisnis dan Pelayanan Jasa Transportasi Online dan Tradisional**

Efisiensi dan keharusan berbadan hukum pada ojek *online* adalah hal yang akan menjadikan ojek *online* menjadi tidak efisien alias menjadi mahal dalam tariff pelayanan ojek *online*. Keharusan lainnya adalah harus berdasarkan berplat kuning dan keharusan kir kendaraan umum. Apakah ketidak efisienan yang ada pada jasa *non-online* menjadi penyebab persaingan



usaha jasa angkutan menjadi tidak efisien atau lebih mahal tarifnya. Persyaratan bagi transportasi *non-online* seperti Lembaga kir, lembaga plat kuning menyediakan pool kendaraan untuk penyelenggara usaha taksi *non-online* menjadi kendala ketika harus bersaing dengan jasa angkutan *online*. Kendala kendala tersebut padahal tidak dapat diperbandingkan dengan dengan *non-online*. Padahal pada tataran praktis keharusan kir tidak menjadikan angkutan umum menjadi lebih aman dan nyaman. Sedangkan angkutan *online* cek kendaraan lebih baik mengingat kepemilikan pribadi kendaraan yang digunakan sebagai alat transportasi *online* adalah milik pribadi. Karena milik pribadi maka pemeliharaan dari kendaraan miliknya akan lebih merasa memiliki yang berbeda dari milik badan hukum. PP55 tahun 2012 tentang kendaraan pasal 1 angka 9 adalah: Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen Kendaraan Bermotor, Kereta Ganda-ngan, dan Kereta

Tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Antara pengujian Kir dengan ATPM pada kendaraan yang digunakan dalam transportasi *online* demi pemenuhan persyaratan teknis dan kelayakan atau laik jalan. Perlakuan yang sama antara *online* dan *non-online* adalah tidak bijaksana padahal lembaga kir atau ATPM adalah untuk pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Lebih bijaksana adalah menguji ulang apakah lembaga lembaga yang selama ini telah mapan dan diberlakukan bagi transportasi *non-online*. Sedangkan masyarakat telah memanfaatkan dan merasakan manfaatnya dari transportasi *online* bahkan tidak ingin kehilangan jasa transportasi *online*. Dan memberikan kenyamanan bagi pemakai jasa transportasi *online* dan untuk layanan tertentu juga mendapat perlindungan bagi pemakai jasanya. Pengaturan memenuhi persyaratan teknis sesuai pasal 6 (1) yaitu : Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan dijalan harus

memenuhi persyaratan.

Selanjutnya pengertian laik jalan seperti yang diatur dalam dalam pasal 64 (1) tentang syarat laik jalan: Setiap Kendaraan

Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan laik jalan. (2) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang paling sedikit meliputi: a. emisi gas buang; b. kebisingan suara; c. efisiensi sistem rem utama; d. efisiensi sistem rem parkir; e. kincup roda depan; f. suara klakson; g. daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar; i. akurasi alat penunjuk kecepatan; j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan. Bentuk transportasi *online* harus berbentuk Badan hukum mengikuti pengaturan bentuk non-*online* seperti usaha taksi dipastikan tidak akan dapat bersaing dan tidak efisien. Badan hukum membutuhkan pengurus dan tenaga atau sumber daya yang akan mengurus badan hukum sementara driver adalah subjek hukum orang

pribadi yang dapat langsung melayani pengguna jasa ojek *online* melalui jasa aplikasi perusahaan aplikasi yang hanya memfasilitasi dalam mempertemukan driver sebagai produsen jasa transportasi kepada konsumen jasa transportasi. Pengaturan ini menjadi tidak efisien bagi usaha transportasi *online*.

Hubungan khusus tiga pihak penyelenggara *online*, driver dan pemakai aplikasi sekaligus konsumen jasa *online* tidak serta terkait secara serta merta. penyelenggara *online* sebatas penyedia aplikasi yang digunakan oleh konsumen jasa angkutan melalui penggunaan aplikasi *online* jasa aplikasi *online*. Batasan dalam perlindungan konsumen hubungan hukum yang terjadi sebagai peristiwa hukum adalah perikatan antara produsen sebagai penyedia jasa transportasi dengan konsumen sebagai pengguna jasa.

Politik hukum pengaturan transportasi *online* harus memberikan kemanfaatan sebesar besarnya bagi semua pelaku transportasi *online*. Pemerintah memperhatikan semua kepentingan

baik penyelenggara non *online* dan sekaligus memelihara transportasi *online* yang jelas lebih murah, lebih efisien, lebih disenangi warga dan membuka lapangan kerja baru yang sementara ini lapangan kerja belum dapat disediakan oleh pemerintah. Pengaturan non-*online* yang selama ini menjadi ranah pengaturan pemerintah dalam hal ini perhubungan darat seharusnya ditinjau ulang terutama terkait pengaturan transportasi *online* karena pengaturan transportasi *online* tidak dapat dibandingkan dengan non *online*. Pengaturan non-*online* selama ini menjadi tidak efisien karena pengaturan dari lembaga kirdan pengaturan plat kuning, perdebatan angkutan umum atau angkutan pribadi.

Apabila dibandingkan dengan transportasi *online* lembaga kir, plat kuning, bengkel dan pool kendaraan tidak diperlukan dan oleh karena itu menjadi lebih efisien. Apakah transportasi *online* yang tidak berplat kuning berplat tapi plat hitam tidak dapat menjalankan usaha dalam transportasi *online*, apakah bila tidakdi kir tidak boleh menjalankan

usaha transportasi *online* sedangkan plat kuning dan kir adalah untuk kenyamanan, rekamanan pemakai jasa angkutan. Ranah persaingan antarajasa angkutan *online* harus disetarakan atau disandingkan persaingannya secara *apple to apple* dengan sesama jasa angkutan *online* pula. Apabila pengaturan dalam ranah yang berbeda dalam hal *online* berhadapan dengan non-*online* akan terjadi perbedaan perlakuan. Analogi hukumnya adalah persaingan toko *mall* dengan toko *online* yang berjualan baju atau buku tidak bisa dibandingkan yang bisa dibandingkan adalah sesama pedagang*online* dalam mengukur persaingan.

Perlakuan efisien dalam ranah non *online* berbeda dengan ranah *online* contoh konkret membandingkan *online* dengan bengkel ATPM bagi pemilik kendaraan pada jasa angkutan *online* dengan kulaifikasi bengkel pool taksi adalah tidak tepat dan pasti cost pemeliharaan menjadi lebih mahal harus memiliki tempat atau lahan dengan beberapa orang teknisi, keamanan, manajemen dari

manajemen bengkel yang tidak kecil dan tidak murah dan menjadi beban korporasi berhadapan dengan bengkel ATPM karena kendaraan milik pribadi maka pemeliharaan akan lebih baik karena rasa memiliki dari pemilik kendaraan transportasi *online*. Pemerintah selaku pengambil kebijakan harus berpihak kepada kedua belah pihak baik kepada pihak transportasi *online* maupun non *online* agar tetap dalam koridor pelayanan transportasi bagi masyarakat yang efisien, aman nyaman menguntungkan produsen dan konsumen.

#### **D. Simpulan dan Saran**

Transformasi transportasi *offline* ke transportasi *online* merupakan solusi yang tepat bagi masyarakat. Transportasi *online* dengan segala kelebihan ataupun keunggulan yang ada menjadi solusi untuk mengganti moda transportasi tradisional/ *offline*. Kelebihan yang dimiliki transportasi *online* seperti harga lebih murah, mudah digunakan, fleksibel, efisien waktu, layanan beraneka macam, respon yang cepat dan layanan yang baik membuat transportasi *online* kini

memiliki peranan penting dalam menunjang aktivitas kebutuhan sehari-hari, yang tidak dapat dipisahkan dengan masyarakat.

Pemerintah harus membuat regulasi yang tepat dan adil untuk mengatur persaingan usaha transportasi di Indonesia, agar para pelaku usaha tersebut memiliki payung hukum yang jelas jika dikemudian hari terjadi masalah. Sehingga tidak berlarut-larut yang dapat menimbulkan masalah sosial di masyarakat.

#### **Daftar Pustaka**

##### **Buku**

- Muhammad, Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- H.M.N, Purwosutjipto. 2000. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Penerbit Djambatan. Jakarta.

##### **Jurnal**

- Aziah, Ayu dan Rabia Adawia, Popon. 2018. *Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia)*.

- Cakrawala-Jurnal Humaniora.  
Vol 18 No. 2. P-ISSN 1411-8629, E-ISSN:2579-3314.  
September
- Sekar, Bidari. Ashinta. 2019. *Keadilan Berdasar Pancasila Dalam Merespon Dinamika Transportasi Konvensional dan Online di Indonesia*. Prosiding Seminar Nasional Hukum Transendental. ISBN : 978-602-361-217-8.
- Bustami. 2019. *Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak*. Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan (JEBIK). Vol 8 No. 3.
- Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, tentang Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia 2014 Nomor 260 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Berita Negara Republik Indonesia.

### **Peraturan Perundang –Undangan**

- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan usaha tidak sehat. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Darat. Tambahan