

### **BAB III**

#### **ANALISIS DATA DAN HASIL PEMBAHASAN**

##### **A. Efektivitas**

Menurut Dunn (2000; 610) Efektivitas adalah tercapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Sehubungan dengan hal tersebut Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugasnya sebagai lembaga institusi memiliki fungsi pengawasan dan pengevaluasian terhadap berbagai aspek dimana dalam hal ini adalah pengawasan serta pengevaluasian dalam memberikan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, dinyatakan bahwa maksud dan tujuan pengaturan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yaitu:

1. Terwujudnya pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat;
2. Terwujudnya pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau;

3. Terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
4. Terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum dan
5. Terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.

Efektivitas kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta merupakan salah satu bentuk tanggung jawab dalam menjalankan misi serta visi dari Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dimana harus mengandung pengertian mengenai keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan terkait dengan pemberian izin dalam menyelenggarakan adanya transportasi *online* seperti yang dikemukakan oleh kepala dinas perhubungan bapak Tri Haryanto yakni:

“Kami berpendapat bahwa hingga sekarang ini belum tercipta kesepakatan di antara keduanya mengenai kesepakatan tarif, lokasi operasional, penggunaan aplikasi teknologi informasi serta kesepakatan tentang hak memuat konsumen atau barang. Hal tersebut menimbulkan konflik sosial yang terus terjadi hingga saat ini walaupun Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 32 tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 108 tahun 2017. Mengingat bahwa dalam salah satu pasal yang tercantum dalam ketiga Peraturan Menteri Perhubungan tersebut memuat pertanyaan harus terdapat kerjasama antara penyelenggara transportasi tidak dalam trayek atau transportasi *online* dengan transportasi dalam trayek atau transportasi konvensional namun hingga saat ini keduanya belum mengadakan kesepakatan mengenai hal tersebut di atas dan

sebaliknya mereka malahan memperuncing permasalahan terkait dengan kerugian finansial yang dialami oleh perusahaan transportasi konvensional” (wawancara pada tanggal 07 November 2017 pukul 13:00).

Merujuk pada pernyataan kepala Dinas Perhubungan tersebut, efektivitas kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta belum sepenuhnya dilakukan oleh dinas perhubungan Kota Yogyakarta sehingga pencapaian tujuan dari efektivitas kebijakan tersebut belum terpenuhi yang terbukti belum terciptanya kesepakatan di antara transportasi *online* dan transportasi konvensional yaitu mengenai :

1. Kesepakatan tarif, peraturan menteri perhubungan nomor 108 tahun 2017 pasal 65 perusahaan aplikasi di bidang transportasi darat dilarang bertindak sebagai angkutan umum yang meliputi ayat 4 dan 5 yang berbunyi penetapan tarif dan pemberian promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan. Tetapi terkait hasil data lapangan ditemukan bahwa transportasi berbasis aplikasi melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, salah satu contohnya saat jam macet, malam hari, dan cuaca buruk (hujan deras), sehingga pengemudi *online* menetapkan tarif tidak sesuai dengan kebijakan Pemerintah.
2. Lokasi operasional merupakan lokasi yang diberikan kepada transportasi *online* atau yang disebut juga dengan zona larangan untuk pengemudi *online* melakukan penjemputan di beberapa daerah yaitu, Stasiun Kereta Api Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Hotel Neo dan sekitar Polsek Gedongtengen, Stasiun Lempuyangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di bawah *fly over* (timur stasiun) dan pertigaan (sebelah barat

stasiun), Bandara Adisutjipto Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Kantor Imigrasi, Terminal Giwangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan SLB (Utara Terminal) dan sekitar lampu merah (Selatan Terminal), *fly over* Janti Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Honda Anugrah dan depan Ayam Goreng Suharti, Terminal Jombor (lokasi penjemputan di depan *MC donald* dan depan Hotel Borobudur, Gamping (lokasi penjemputan di barat Pasar Buah Gamping dan lampu merah (Timur Pasar Gamping) dan Rsup Dr Sardjito (lokasi penjemputan di depan Toko Bali).

Zona larangan untuk transportasi *online* tersebut tidak dipatahkan oleh pengemudi *online* sehingga ditemukan kasus asusila yang terjadi di bandara Adisucipto Kota Yogyakarta. Pengemudi konvensional mengatakan bahwa harus ada pembagian lokasi operasional agar pengemudi konvensional bisa mengatasi turunya pendapatan mereka yang disebabkan hadirnya transportasi *online* (Bagus, 2017).

Mengenai Hal ini berarti bahwa tujuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 pada Pasal 2 yang menyatakan bahwa terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum belum terselenggara dengan baik. Sehingga Pemerintah harus lebih tegas dalam memberikan perizinan operasional dan memberikan sanksi kepada transportasi *online* misalnya berupa surat peringatan

pemberhentian oprasional transportasi *online*, agar transportasi *online* bisa mentaati peraturan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta.

## **B. Efisiensi (*efficiency*)**

Menurut Dunn (2000) Efisiensi adalah jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Sehubungan dengan hal tersebut, efisiensi (*efficiency*) kebijakan perizinan transportasi *Online* di Kota Yogyakarta juga merupakan salah satu bentuk wewenang dalam menjalankan tugas dan pokoknya sebagai Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dimana efisiensi tersebut harus memenuhi syarat jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas dari kebijakan perijinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta seperti yang dikemukakan oleh kepala Dinas Perhubungan Bapak Tri Haryanto yakni :

”Kami berpendapat bahwa hingga sekarang ini jumlah transportasi *online* yang berada di Kota Yogyakarta berkisar antara 5.000 kendaraan yang mana dengan jumlah transportasi *online* tersebut diketahui telah memenuhi kebutuhan transportasi para konsumen atau pelanggan terkait dengan aktivitas sehari-harinya. Kami juga telah melakukan pendataan mengenai jumlah perusahaan transportasi *online* di Kota Yogyakarta yakni sebanyak tiga perusahaan yakni Gojek, Uber dan Grab dimana semua perusahaan tersebut menggunakan transportasi operasional berupa roda dua ataupun roda empat yang menggunakan aplikasi teknologi melalui Google Play Store” (wawancara pada tanggal 07 November 2017 pukul 13:00).

Merujuk pada pernyataan Kepala Dinas Perhubungan tersebut, efisiensi kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta belum sepenuhnya terlaksana, karena tidak ada pembatasan kuota transportasi *online* di Kota Yogyakarta. Kemudian dilihat dari kebutuhan konsumen kebijakan Pemerintah memberikan izin oprasional transportasi *online* dapat

memenuhi kebutuhan masyarakat. Tetapi kenyataan setelah melakukan survei lapangan ada beberapa hal yang merugikan konsumen salah satunya yakni: penetapan tarif yang dilakukan oleh Perusahaan ataupun transportasi *online* tidak sesuai dengan kebijakan Pemerintah Kota Yogyakarta, yang dimana Pemerintah Kota Yogyakarta telah menetapkan tarif batas atas 6.000 per kilometer dan tarif batas bawah 3.500 per kilometer. Kebijakan yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakat, serta Pemerintah Kota Yogyakarta melakukan kebijakan mengenai tarif batas atas dan batas bawah agar transportasi *online* dan *driver online* tidak bisa menaikkan tarif sesuai keinginan mereka atau melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta.

Hasil dari survei lapangan ditemukan bahwa ada ketidak seimbangan yang dilakukan oleh *driver online* mengenai penetapan tarif yang sudah ditetapkan Pemerintah Kota Yogyakarta. Pertama, saat pemesanan *go food*, harga di rumah makan misalnya Rp 15000 tetapi saat pemesanan di sistem aplikasi harga makanan mengalami kenaikan harga sekitar Rp 2.000,00 sampai Rp.3.000,00. Kedua, saat pemesanan *Go Ride, Go Send, Go Shop, Go Box* dan lain-lain, di waktu-waktu tertentu seperti jam macet, cuaca buruk, serta malam hari atau larut malam *driver online* menaikkan harga tidak sesuai dengan ketentuan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta.

Hal ini berarti bahwa tujuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 pada Pasal 2 yang menyatakan bahwa terwujudnya pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang

memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat belum sepenuhnya terwujud dikarenakan masih banyak peraturan yang tidak diterapkan oleh Perusahaan transportasi *online*. Sehingga Pemerintah Kota Yogyakarta harus melakukan pengawasan lebih maksimal dengan cara melakukan survei lapangan sekitar 2 (dua) minggu sekali ataupun 1 (satu) bulan sekali agar transportasi *online* bisa mematuhi peraturan yang telah ditetapkan.

### **C. Kecukupan**

Menurut Dunn (2000; 610) Kecukupan adalah suatu tujuan yang telah dicapai sehingga hasil dirasakan telah mencukupi dalam berbagai hal. Sehubungan dengan hal tersebut kecukupan kebijakan Perizinan Transportasi *Online* di Kota Yogyakarta merupakan bentuk wewenang dalam menjalankan tugas dan pokoknya sebagai Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dimana unsur kecukupan tersebut harus memenuhi tujuan yakni sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal yang mana pelaksanaan kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta harus benar-benar dirasakan oleh para penyelenggara transportasi *online* sebagaimana yang dikemukakan oleh kepala Dinas Perhubungan Bapak Tri Haryanto yakni:

“Kami menilai bahwa pelaksanaan kebijakan perizinan transportasi *online* di kota Yogyakarta telah benar-benar dirasakan oleh para penyelenggara transportasi *online* karena hingga sekarang ini para pengemudi transportasi *online* telah merasakan adanya peningkatan ekonomi terkait kemudahan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dalam prosedur serta persyaratan untuk mendapatkan pelanggan melalui aplikasi teknologi dimana hal ini mendapatkan apresiasi yang positif dari para konsumen mengingat transportasi

tersebut sangat efektif dan efisien dalam menggunakannya” ”  
(Wawancara pada tanggal 07 November 2017 pukul 13:00).

Merujuk pada pernyataan tersebut didapatkan hasil bahwa tidak semua pengemudi transportasi *online* merasakan peningkatan ekonomi dikarenakan ada beberapa hal diantaranya yaitu :

1. Tidak ada pembatasan kuota

Pemerintah Kota Yogyakarta seharusnya memberikan pembatasan kuota untuk *driver online*, karena pembatasan kuota ini sangat diperlukan oleh pengemudi *online*. Pertama, semakin meningkat jumlah *driver online* maka pendapatan mereka juga akan semakin sedikit dikarenakan mereka mendapatkan penumpang menggunakan sistem pembagian penumpang dari perusahaan. Kedua, jika pemerintah tetap membiarkan kuota *driver* semakin hari semakin meningkat, hal ini berarti jumlah *driver online* lebih banyak dibandingkan dengan jumlah konsumennya, karena sistem pendaftaran untuk menjadi pengemudi *online* sangat mudah yaitu mereka harus memiliki kendaraan milik pribadi, SIM, KTP serta memiliki hp android, tetapi perusahaan transportasi *online* tidak menerima *driver online* yang umurnya sudah mencapai 50 tahun keatas. Setelah memenuhi persyaratan tersebut maka para pendaftar bisa langsung melakukan pembayaran sebesar Rp 20.0000 untuk mendapatkan helm dan jaket. Kemudian para pendaftar bisa langsung menjadi *driver online*.

Seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta memberikan pembatasan kuota untuk transportasi *online* dan *driver online*, dengan cara Pemerintah Kota Yogyakarta harus melakukan observasi terkait jumlah transportasi



*online* dan *driver online*, kemudian apabila ada transportasi *online* tetap tidak melakukan pembatasan kuota maka Pemerintah harus memberikan surat peringatan untuk transportasi *online*, jika transportasi *online* tetap melanggar kebijakan yang diberikan pemerintah, Pemerintah Kota Yogyakarta wajib mencabut izin oprasional transportasi *onlines*

## 2. Pembatalan pemesanan

Hasil wawancara dengan transportasi *online* mengatakan bahwa sering terjadinya pembatalan pemesanan yang dilakukan oleh konsumen. Sistem yang telah diterapkan oleh perusahaan yaitu jika pengemudi *online* mendapatkan 1 (satu) penumpang, maka pengemudi *online* mendapatkan 1 (satu) *point* dari perusahaan, sehingga pengemudi *online* mendapatkan penghasilan tambahan, apabila konsumen membatalkan pesanan berarti *point* mereka berkurang.

Perusahaan juga menetapkan sistem pembagian hasil untuk perusahaan dan pengemudi *online* sebesar 20% untuk perusahaan *online* 80% untuk pengemudi *online*. Pengemudi *online* mengatakan bahwa hasil yang didapatkan dari pekerjaan mereka tidak sepenuhnya memuaskan, karena ada sistem pembagian hasil dari perusahaan. Pengemudi *online* mengatakan bahwa kendaraan yang dimiliki mereka adalah kendaraan milik pribadi, sehingga jika ada kerusakan, *service*, serta pengisi bahan bakar, kecelakaan terhadap konsumen maka pengemudi *online* menanggung pembiayaan dari hasil yang mereka dapatkan sendiri.

Pertama, Perusahaan transportasi *online* tidak bisa memberikan keadilan dalam hal bisa pembagian hasil yang dilakukan oleh perusahaan *online* untuk *driver online*, dikarenakan *driver online* harus menanggung semua kerusakan motor, bahan bakar, *service* motor, sehingga *driver online* mengalami kerugian dalam hal pembagian hasil, dari hasil wawancara kepada *driver online*, *driver online* mengatakan bahwa perusaha sudah mendapatkan hasil dari pembagian hasil yang diberikan oleh *driver online* serta perusahaan transportasi *online* sudah mendapatkan pegghasilan dari aplikasi mereka.

Seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta bisa melakukan observasi agar Pemerintah Kota Yogyakarta mengetahui keluhan yang dirasakan oleh *driver online*, setelah Pemerintah mengetahui keluhan yang dirasakan oleh *driver online* pemerintah harus bisa pengevaluasian antara *driver online* dan Perusahaan transportasi *online*, yaitu dengan cara melakukan tatap muka antara kedua belah pihak serta Pemerintah Kota Yogyakarta memberikan kebijakan kepada perusahaan transportasi *online* yaitu mengenai bahan bakar dan kerusakan motor harus ditanggung oleh Perusahaan, agar *driver online* tidak mengalami kerugian.

Kedua, hasil wawancara dengan *driver online* mengatakan bahwa tidak ada asuransi penumpang yang diterapkan oleh perusahaan transportasi *online*, dikarenakan perusahaan hanyalah penyedia aplikasi. *Driver online* mengatakan bahwa sistem asuransi penumpang dan asuransi untuk *driver online* sangat dibutuhkan untuk keamanan bersama sehingga Pemerintah

Kota Yogyakarta dapat menjalankan kebijakan Pemerintahnya dapat terlaksana dengan baik yaitu yang ditujukan untuk keamanan, keselamatan dan kesejahteraan masyarakat.

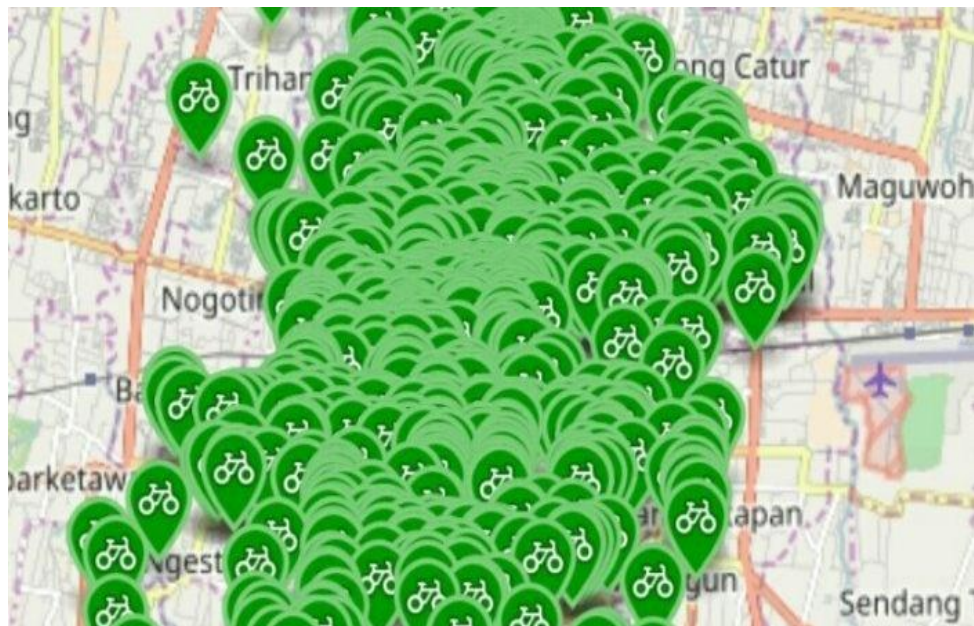
Pemerintah Kota Yogyakarta seharusnya mengeluarkan kebijakan mengenai asuransi penumpang dikarenakan dengan adanya asuransi penumpang yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta yang diperuntukkan untuk transportasi *online* yang dapat melindungi konsumen. Apabila Pemerintah Kota Yogyakarta tidak memberikan kebijakan mengenai asuransi penumpang, maka konsumen keamanannya terancam yaitu salah satu contohnya apabila ada konsumen mengalami kasus kejahatan yang dilakukan oleh penumpang *online* dan *driver online*.

### 3. Membuka lapangan pekerja

Keberadaan transportasi *online* dapat membuka lapangan pekerjaan, tetapi kenyataan lapangan pekerjaan tersebut tidak sepenuhnya dibutuhkan oleh masyarakat Kota Yogyakarta. Hasil dari wawancara dengan *driver online* mengatakan bahwa kebanyakan dari mereka yang menjadi *driver online* hanya sebagai kerja sampingan saja, karena mereka sudah memiliki pekerjaan tetap seperti PNS serta kebanyakan dari *driver online* adalah mahasiswa, sehingga jumlah transportasi *online* mengalami peningkatan setiap tahun nya.

Terkait dengan jumlah data transportasi *online* sekitar 5.000 *driver online* yang sudah terdaftar di perusahaan transportasi *online* serta sejak tahun 2015 lalu, layanan transportasi *online* berbasis aplikasi Gojek, Grab

dan Uber setiap tahunnya mengalami peningkatan terus-menerus dalam pengguna layanan maupun yang menjadi *driver* transportasi *online* (Bagus, 2017). Jumlah pengemudi *online* ini juga bisa dilihat pada aplikasi pemetaan wilayah yang memperlihatkan persebaran para pengemudi tersebut. Persebaran tersebut meliputi daerah hampir semua area di Yogyakarta, adapun Gojek bukanlah satu-satunya pemain dalam bisnis transportasi berbasis *online* ini di Yogyakarta ini. Ada Grab, Uber, Calljack, O'Jack. Peta tentang transportasi *online* yang sangat memadati Kota Yogyakarta dapat dilihat dari gambar pemetaan di bawah ini :



Gambar 01. Pemetaan Jumlah Transportasi *Online*  
Sumber : Bagus, (2017)

Seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta melakukan filter terhadap *driver online*, yaitu dengan mengetahui mana masyarakat yang benar-benar membutuhkan pekerjaan atau hanya melakukan pekerjaan sampingan. Sehingga Pemerintah Kota Yogyakarta harus melakukan filter

terhadap jumlah kuota transportasi *online* dan *driver online*, agar jumlah transportasi *online* dan *driver online*, tidak mengalami peningkatan setiap tahunnya dan untuk meminimalisir jumlah *driver online* di Kota Yogyakarta, agar tidak lebih banyak jumlah *driver online* dibandingkan konsumennya.

#### **D. Pemerataan**

Menurut Dunn (2000) Pemerataan adalah keadilan yang diberikan dan diperoleh untuk sasaran kebijakan publik. Sehubungan dengan hal tersebut Pemerataan kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta menjadi tanggung jawab dalam menjalankan misi serta visi dari Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta di mana harus mengandung pengertian mengenai keadilan yang diberikan dan diperoleh dengan sasaran kebijakan publik terkait dengan pemberian izin dalam menyelenggarakan adanya transportasi *online* seperti yang dikemukakan oleh kepala Dinas Perhubungan Bapak Tri Haryanto yakni:

“Kami berpendapat bahwa pada penyelenggara transportasi *online*, penyelenggaraan izin diberikan dalam bentuk perizinan prinsip yang berarti bahwa pemerintah DIY melalui Dinas Perhubungan kota Yogyakarta memberikan izin operasional pada penyelenggara transportasi *online* hanya dengan persyaratan administrative seperti kelengkapan surat-surat kendaraan roda dua atau roda empat yang akan digunakan dalam beroperasi serta memberikan surat keterangan terkait dengan jumlah kendaraan yang akan digunakan dalam beroperasi dan segala atribut yang mendukung penyelenggaraan operasional seperti tanda sticker, baju serta helm yang membedakan dengan transportasi umum atau non *online* sehingga konsumen dapat dengan mudah menggunakan transportasi *online* tersebut” (wawancara pada tanggal 07 November 2017 pukul 13:00).

Berdasarkan pada pernyataan kepala dinas perhubungan tersebut bahwa unsur pemerataan kebijakan perizinan transportasi *online* di kota Yogyakarta yang mengacu pada keadilan yang diberikan dan diperoleh dengan sasaran kebijakan publik terkait dengan pemberian izin dalam menyelenggarakan belum berjalan dengan baik, karena hanya satu pihak yang dimudahkan dalam perizinan yaitu transportasi *online*.

Perizinan yang diberikan oleh pemerintah adalah “*perizinan prinsip*” yang berarti bahwa pemerintah DIY melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memberikan izin operasional pada penyelenggara transportasi online hanya dengan persyaratan administratif. seperti kelengkapan surat-surat kendaraan roda dua atau roda empat serta memberikan surat keterangan terkait dengan jumlah kendaraan yang akan digunakan dan segala atribut yang mendukung penyelenggaraan operasional seperti tanda stiker, baju serta helm yang membedakan dengan transportasi umum, sehingga konsumen dapat dengan mudah menggunakan transportasi *online*.

Merujuk pada pernyataan di atas Pemerintah Kota Yogyakarta menginginkan terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum, tetapi kenyataannya tujuan yang diinginkan oleh Pemerintah belum terlaksana dengan baik, karena adanya kesalahan yang dilakukan oleh Pemerintah sendiri dengan memberikan perizinan dengan mudah kepada transportasi *online*.

Seharusnya pemerintah kota Yogyakarta tidak hanya memberikan izin prinsip kepada transportasi *online* misalnya Pemerintah memberikan kebijakan seperti pembayaran pajak dan asuransi penumpang karena asuransi penumpang sangat diperlukan untuk keselamatan dan keamanan konsumen serta apihak transportasi konvensional merasakan keadilan yang diberikan oleh Pemerintah. Dalam memberikan kebijakan tidak hanya satu pihak yang diberikan kemudahan tetapi semua pihak, agar kebijakan dapat berjalan sesuai yang diinginkan.

Selanjutnya pemeratan Pertama, Pemerintah Kota Yogyakarta memberikan kebijakan mengenai Zona Merah yang diperuntukkan untuk transportasi *online* yakni daerah-daerah yang dilarang untuk *driver online* yaitu Stasiun Kereta Api Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Hotel Neo dan sekitar Polsek Gedongtengen, Stasiun Lempuyangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di bawah *fly over* (Timur Stasiun) dan pertigaan (sebelah barat stasiun), Bandara Adisutjipto Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Kantor Imigrasi, Terminal Giwangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan SLB (Utara terminal) dan sekitar lampu merah (Selatan terminal), *Fly Over Janti* Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Honda Anugrah dan depan ayam goreng Suharti, Terminal Jombor (lokasi penjemputan di depan *MC Donald* dan depan Hotel Borobudur, Gamping (lokasi penjemputan di Barat Pasar Buah Gamping dan lampu merah (Timur Pasar Gamping) dan RSUP dari Sardjito (lokasi penjemputan di depan Toko Bali).

Kebijakan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta tidak mengenai zona merah belum terselenggara dengan baik, dikarenakan ada kasus yang terjadi di salah satu tempat yaitu Bandara Adisucipto, yang di mana *driver online* melakukan penjemputan penumpang sehingga terjadinya kasus asusila yang dilakukan oleh *driver konvensional* kepada *driver online*, *driver konvensional* mengatakan seharusnya Pemerintah melakukan pengawasan terhadap *driver online* agar *driver online* tidak melanggar peraturan yang telah ditetapkan, *driver konvensional* juga mengatakan bahwa dengan kehadiran transportasi *online* pendapatan perusahaan transportasi *online* turun drastis hingga 90%.

Pemerintah Kota Yogyakarta seharusnya memberikan teguran ataupun surat peringatan terhadap *driver online* yaitu berupa peringatan jika *driver online* melanggar peraturan yang telah ditetapkan maka perusahaan transportasi *online* wajib memecat atau memberhentikan *driver online* yang melakukan pelanggaran.

Pemerataan Kedua, pemerataan kedua seharusnya pemerintah Kota Yogyakarta memberikan kebijakan kepada perusahaan transportasi *online* yaitu dengan membagikan lokasi operasional untuk *driver online*, hasil dari wawancara dengan *driver online* mengatakan bahwa perusahaan tidak ada sistem mengenai pembagian sistem lokasi operasional, sehingga *driver online* harus sabar menunggu orderan yang diberikan Perusahaan transportasi *online*. Apabila Pemerintah Kota Yogyakarta tidak memberikan kebijakan ataupun melakukan pengawasan terhadap perusahaan *online* maka akan menyebabkan



kecemburuan internal terhadap *driver online* satu dengan *driver online* lainnya mengenai lokasi oprasional.

*Driver online* mengatakan bahwa pihak Perusahaan tidak adil dalam lokasi oprasional dan pembagian konsumen misalnya ada pihak keluarga yang bekerja di perusahaan transportasi *online* maka *driver* tersebut yang sering mendapatkan penumpang. Sehingga Pemerintah Kota Yogyakarta harus melakukan mediasi antara pihak Perusahaan *online* dan *driver online*, agar *driver online* mendapatkan keadilan dalam pembagian lokasi oprasional serta pembagian konsumen.

#### **E. Ketepatan**

Menurut Dunn (2000; 610) Ketepatan adalah nilai atau harga dari tujuan program pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut sehubungan dengan hal tersebut unsur evaluasi kebijakan yakni nilai atau harga yang bertujuan pada program serta kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut, pemerataan kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta menjadi wewenang dalam menjalankan misi serta visi dari Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan kota Yogyakarta seperti yang dinyatakan oleh kepala Dinas Perhubungan Bapak Tri Haryanto yakni:

Transportasi *online* belum sepenuhnya memenuhi peraturan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yaitu berupa pelanggaran operasional dalam bentuk transparansi yakni tidak mencantumkan *sticker online* dan tidak mencantumkan plat nomor khusus kendaraan “Kami menilai bahwa penarifan penumpang yang ditentukan untuk Perusahaan atau penyelenggara transportasi *online*, Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah permintaan konsumen atau memenuhi

mekanisme pasar terkait memberikan ketetapan tarif batas bawah dan batas atas sehingga penyelenggara transportasi *online* dapat menyesuaikan banyaknya tarif yang dibebankan oleh konsumen tergantung dari kebutuhan yang digunakan oleh konsumen pada saat operasional sehingga penyelenggara mampu memenuhi dengan pelayanan penarifan. Terkait dengan kebijakan pemasangan *sticker*, Perusahaan atau penyelenggara transportasi *online* dimana pada plat nomor seharusnya terdapat tanda merk perusahaan *online* yang membawahi operasional mereka” (wawancara pada tanggal 7 November 2017 pukul 13.00 wib).

Pemerintah sudah mengetahui bahwa transportasi *online* sudah melanggar salah satu aturan yang ditetapkan oleh Pemerintah yaitu transportasi *online* tidak memasang stiker yang seharusnya dilakukan oleh pengemudi *online*, tetapi Pemerintah Kota Yogyakarta terkesan diam dan membiarkan bahkan tidak memberikan sanksi apapun. Hasil survei dan wawancara dengan *driver* transportasi *online*.

*Driver online* mengatakan bahwa mereka terganggu dengan adanya kebijakan Pemerintah dalam pemasangan stiker di kendaraan mereka. *Driver online* mengatakan bahwa kendaraan mereka merupakan kendaraan milik pribadi sehingga tidak perlu ada pemasangan stiker, jika ada pemasangan stiker maka pengemudi *online* menunjukkan jati diri mereka sebagai transportasi *online* sehingga bisa menyebabkan konflik antara transportasi *online* dan transportasi konvensional, seharusnya transportasi *online* harus mentaati peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah dikarenakan kebijakan pemasangan stiker yang diinginkan oleh Pemerintah untuk keamanan konsumen.

Pemerintah Kota Yogyakarta mengatakan bahwa pemasangan stiker untuk mengetahui bahwa mobil yang dikendarai adalah mobil milik *driver*

*online* serta dengan ada pemasangan stiker untuk menghindari tindak kejahatan yang dilakukan oleh pengemudi *online*. Hal ini berarti bahwa tujuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 pada pasal dua yang menyatakan bahwa terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat. Belum terselenggara dengan baik, yaitu dengan adanya bukti terhadap pelanggaran perizinan oprasional tersebut

. Seharusnya Pemerintah melakukan pengevaluasian dan pengawasan dengan menurunkan tim pengawas untuk mengetahui transportasi *online* mana saja yang melanggar peraturan yang telah ditetapkan, sehingga Pemerintah harus melakukan observasi lapangan untuk mengetahui transportasi *online* mana saja yang tidak mematuhi peraturan yang telah diterapkan oleh Pemerintah, kemudian setelah melakukan observasi Pemerintah harus memberikan teguran kepada transportasi jika transportasi melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, jika transportasi *online* sudah diberi peringatan oleh Pemerintah, tetapi transportasi *online* tetap melanggar peraturan yang diberikan oleh Pemerintah, maka Pemerintah wajib mencabut perizinan oprasional transportasi *online* dan pemblokiran transportasi *online* dikarena pemasangan stiker ini merupakan bentuk keamanan bagi konsumen.

Selanjutnya berdasarkan pada pernyataan kepala Dinas Perhubungan tersebut, unsur evaluasi kebijakan yakni ketepatan nilai atau harga yang bertujuan pada program serta kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut belum sepenuhnya dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota

Yogyakarta yang dibuktikan dengan melaksanakan ketentuan tarif batas bawah dan batas atas yang masih dilanggar oleh Perusahaan transportasi *online*, yang dimana Perusahaan transportasi *online* menerapkan tarif dengan ketidakseimbangan antara peraturan yang telah ditetapkan. Hal ini berarti bahwa tujuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 pada Pasal 2 yang menyatakan bahwa terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah belum terselenggara dengan baik, sehingga Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta perlu lebih meningkatkan pertumbuhan perekonomian Nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah dengan ketentuan penarifan penumpang yang ditentukan untuk perusahaan atau penyelenggara transportasi *online*,

Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah memberikan ketentuan tarif batas bawah dan batas atas sehingga penyelenggara transportasi *online* tidak melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah.

#### **F. Responsivitas**

Menurut Dunn (2000; 610) Responsivitas adalah respon dari suatu aktivitas. Sehubungan dengan hak tersebut unsur evaluasi kebijakan yakni responsivitas kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta yang menasar pada respon dari suatu aktivitas, Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memiliki tanggung jawab

terhadap evaluasi kebijakan berupa responsivitasnya seperti yang dinyatakan oleh kepala Dinas Perhubungan Bapak Tri Haryanto yakni:

“Kami berpendapat bahwa telah membentuk tim pengawas untuk memonitor segala operasional dari perusahaan *online* sehingga dinas perhubungan selaku institusi yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan transportasi *online* mengetahui segala aktivitas dari para penyelenggara transportasi *online* terkait dengan ketaatannya pada ketentuan hukum yang diberlakukan pada mereka terkait dengan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 32 tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 108 tahun 2017 yang mengatur tentang segala penyelenggaraan operasional transportasi *online*” (wawancara pada tanggal 07 November 2017 pukul 13:00).

Merujuk pada pernyataan kepala Dinas Perhubungan tersebut, unsur evaluasi kebijakan yakni responsivitas kebijakan perizinan transportasi *online* di Kota Yogyakarta yang menasar pada respon dari suatu aktivitas, belum sepenuhnya dilakukan dari hasil wawancara diketahui bahwa tidak ada tim pengawas yang diberikan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, hal ini terbuktinya masih banyak dari pengemudi *online* melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah yaitu, transportasi *online* melanggar peraturan mengenai penetapan tarif batas atas dan batas bawah serta transportasi *online*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta mengenai perbedaan penetapan tarif batas bawah dan tarif batas atas untuk transportasi online dan transportasi konvensional dapat dipaparkan sebagai berikut :

- a. Tarif batas atas dan batas bawah Perusahaan transportasi *online*, yakni tarif transportasi *online* tarif atas sebesar Rp 6.000 per kilometer, tarif atas Rp

3.500 per kilometer. Tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta tersebut sangatlah murah dan terjangkau oleh masyarakat terutama mahasiswa, tetapi dengan terjangkau tarif yang diperuntukkan untuk masyarakat dikarenakan tidak adanya kebijakan asuransi penumpang serta tidak ada membayar pajak yang dilakukan oleh Perusahaan transportasi *online*, dikarenakan Perusahaan transportasi hanyalah Perusahaan penyedia aplikasi.

- b. Tarif batas bawah dan batas atas transportasi konvensional yakni tarif batas bawah konvensional sebesar Rp. 5.500 serta tarif batas atas sebesar Rp. 6.500. Transportasi konvensional juga menerapkan tarif buka pintu sebesar Rp. 7.500 dan waktu tunggu sebesar Rp. 42.000 per jam. Kedua jenis tarif ini tidak berlaku untuk transportasi *online*. Tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah yang diperuntukkan untuk transportasi konvensional harganya tidak terjangkau dikarenakan transportasi konvensional harus membayar pajak, uji kir serta asuransi penumpang dan asuransi *driver* konvensional.

Merujuk dari pernyataan diatas mengenai perbedaan tarif antara transportasi *online* dan transportasi konvensional, dapat menyebabkan kecemburuan sosial serta menyebabkan terjadinya konflik antara transportasi *online* dan transportasi konvensional dikarenakan transportasi *online* tidak membayar pajak dan tidak memiliki asuransi penumpang dan asuransi *driver online*. Sedangkan transportasi konvensional wajib membayar pajak, uji kir serta harus memiliki asuransi penumpang dan asuransi *driver* konvensional.

Sehingga transportasi konvensional menetapkan tarif dengan menggunakan sistem argometer yang dimana harga lebih mahal dibandingkan dengan transportasi *online*. Seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta harus adil dalam memberikan kebijakan yaitu dengan cara memberikan kebijakan asuransi penumpang terhadap perusahaan transportasi *online* agar tidak terjadinya konflik sosial yang terjadi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional.

Selanjutnya Pemerintah Kota Yogyakarta mengatakan bahwa sudah membentuk tim pengawas tetapi kenyataan setelah melakukan survei lapangan dan hasil wawancara terhadap *driver online* tidak ada tim pengawas terbukti dengan masih banyaknya peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dilanggar oleh *driver online* dan Perusahaan transportasi *online* beberapa pelanggaran yang dilakukan transportasi *online* yaitu, tidak mematuhi pemasangan stiker padahal kebijakan pemasangan stiker untuk keamanan konsumen agar konsumen terhindar dari tindak kejahatan yang bisa jadi dilakukan oleh *driver online*.

Seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta harus melakukan tindak langsung terhadap transportasi *online* yaitu memberikan teguran kepada perusahaan transportasi *online* dan *driver online*. Kemudian jika *driver online* dan Perusahaan *online* masih melanggar peraturan yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta maka Pemerintah wajib memberikan surat peringatan mengenai pencabutan perizinan operasional transportasi *online*.

Hal ini berarti bahwa tujuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 pada Pasal 2 yang menyatakan bahwa terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat tidak terselenggara dengan baik, dikarenakan Pemerintah Kota Yogyakarta tidak adanya ketegasan serta pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah.