

**KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI *MAXRIDE* BERBASIS
APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA
SURAKARTA**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Mencapai Derajat Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum**



Oleh:

Nama: Aden Dwi Ariyanto

NIM: 202401P004

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM BATIK
SURAKARTA**

2026

SKRIPSI
KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI MAXRIDE BERBASIS
APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA
SURAKARTA



Disusun Oleh:

Aden Dwi Ariyanto

202401P004

Telah disetujui oleh Tim Pembimbing

Pada Hari : *Selasa*

Tanggal : *14 Juli 2026*

Dosen Pembimbing I

(Dr. Ismilyanto, S.H., M.H)

Dosen Pembimbing II

(Muhammad Aziz Zaelani, S.H., M.H)

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Hafid Zakariya, S.H., M.H

SKRIPSI
KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI MAXRIDE BERBASIS
APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA
SURAKARTA



Disusun Oleh:

Aden Dwi Ariyanto

202401P004

Telah Disahkan Oleh Tim Penguji Skripsi

Jabatan	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
Ketua	<u>Ismiyanto</u>		<u>31/07/2026</u>
Anggota	<u>H. Aziz Zuhairi, S.H., M.H</u>		<u>31/07/2026</u>
Anggota	<u>Suparman</u>		<u>31/07/2026</u>

Mengetahui
Dekan Fakultas Hukum



Dr. Hanid Zakariya, S.H., M.H

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama: **Aden Dwi Ariyanto**

NIM : **202401P004**

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul “**Kepastian Hukum Operasional Bajai *Maxride* Berbasis Aplikasi Dalam Sistem Transportasi Perkotaan Di Kota Surakarta**”, adalah betul-betul karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam skripsi tersebut diberi tanda sitasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.

Surakarta, 14 Juli 2026

Yang Membuat Pernyataan



Aden Dwi Ariyanto

MOTTO

“Transportasi yang tertib berawal dari regulasi yang jelas, penegakan hukum yang adil, dan kepatuhan semua pihak”.

HALAMAN PERUTUKKAN

Skripsi ini diperuntukkan kepada:

1. Tuhan YME
2. Ayah dan Ibu tercinta
3. Istri, anak, dan seluruh keluarga tercinta.

KATA PENGANTAR

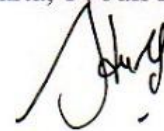
Syukur penulis ucapkan kepada Tuhan YME karena sampai saat ini penulis masih dalam keadaan sehat, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul “**Kepastian Hukum Operasional Bajai *Maxride* Berbasis Aplikasi Dalam Sistem Transportasi Perkotaan Di Kota Surakarta**”. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah memberikan petunjuk, dorongan, bimbingan dan bantuan dalam bentuk apapun antara lain:

1. Bapak Ipmawan Muhammad Iqbal, S.Ag., M.Ag. selaku Rektor Universitas Islam Batik Surakarta.
2. Bapak Dr. Hafid Zakariya, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta.
3. Ibu Nourma Dewi, S.H., M.H, selaku Kepala Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta.
4. Bapak Dr. Ismiyanto, S.H., M.H., selaku pula sebagai Dosen Pembimbing I skripsi yang telah membimbing dan mengarahkan penulis dengan sabar dari awal hingga selesainya skripsi ini.
5. Bapak Muhammad Aziz Zaelani, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah mrmmbimbing dan memberikan arahan penulis dari awal sampai selesainya skripsi ini.
6. Kedua orang tua tercinta, atas doa, kasih sayang, dukungan, dan pengorbanannya.
7. Istri, anak, dan seluruh keluarga tercinta, atas cinta, doa, serta semangat yang tiada henti.
8. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum, atas ilmu, arahan, dan bimbingannya.
9. Rekan-rekan mahasiswa dan sahabat, atas kebersamaan, bantuan, dan motivasi.
10. Pimpinan dan rekan kerja di Dinas Perhubungan Kota Surakarta, atas dukungan selama menempuh studi.

11. Almamater tercinta, sebagai tempat menimba ilmu dan membentuk karakter untuk mengabdikan kepada masyarakat, bangsa, dan negara.

Semoga bantuan, dorongan dan budi baik dari semua pihak mendapatkan rahmat dari Tuhan YME. Penulis menyadari bahwa di dalam penyusunan ini masih jauh dari sempurna, hal ini disebabkan keterbatasan dan kurangnya pengetahuan penulis. Oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaannya.

Surakarta, 14 Juli 2026



Aden Dwi Ariyanto

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO	v
HALAMAN PERUTUKKAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
Abstrak	xi
<i>Abstract</i>	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	5
C. TUJUAN PENELITIAN.....	6
D. MANFAAT PENELITIAN.....	6
E. METODE PENELITIAN.....	6
1. Jenis Penelitian.....	7
2. Pendekatan Penelitian serta Sifat Penelitian	7
3. Lokasi Penelitian.....	8
4. Sumber Data.....	8
5. Teknik Pengumpulan Data.....	9
6. Teknik Analisis Data.....	11
F. SISTEMATIKA SKRIPSI	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Tinjauan Tentang Pemerintah Daerah.....	13
B. Tinjauan Mengenai Kepastian Hukum	15
C. Tinjauan Tentang Perlindungan Konsumen dari Perspektif Jasa Transportasi	16
D. Tinjauan Tentang Sistem Transportasi Perkotaan	19
E. Tinjauan Mengenai Bajai <i>Maxride</i> Sebagai Transportasi Berbasis Aplikasi	20
BAB III DESKRIPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA	23
A. Deskripsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta.....	23
B. Deskripsi Mengenai Operasional Bajai <i>Maxride</i> di Kota Surakarta.....	25

BAB IV KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI <i>MAXRIDE</i> BERBASIS APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA SURAKARTA	28
A. PENGATURAN DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURAKARTA TERHADAP OPERASIONAL BAJAI <i>MAXRIDE</i> BERBASIS APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI KOTA SURAKARTA	28
1. Pengaturan Eksisting Pemerintah Kota Surakarta Terhadap Operasional Bajai <i>Maxride</i> Berbasis Aplikasi dalam Sistem Transportasi Kota Surakarta	29
2. Bentuk Kebijakan Pemerintah Kota Surakarta Terhadap Operasional Bajai <i>Maxride</i> Berbasis Aplikasi dalam Sistem Transportasi Kota Surakarta	41
B. OPERASIONAL BAJAI <i>MAXRIDE</i> DITINJAU DARI KEPASTIAN HUKUM PENYELENGGARAAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA SURAKARTA	50
1. Legalitas Operasional Bajai <i>Maxride</i> Ditinjau dari Aspek Kepastian Hukum	50
2. Aspek Jaminan Keselamatan Konsumen Bajai <i>Maxride</i> Ditinjau dari Kepastian Hukum.....	57
BAB V PENUTUP.....	66
A. KESIMPULAN.....	66
B. SARAN.....	67
DAFTAR PUSTAKA	68

Abstrak

Aden Dwi Ariyanto, NIM: 202401P004, Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta, KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI MAXRIDE BERBASIS APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA SURAKARTA

Penelitian menjawab: (i) pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta; dan (ii) operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta. Eksistensi Bajai Maxride sebagai jasa sarana transportasi berbasis aplikasi perlu mendapatkan dasar hukum sehingga mampu menjamin kepastian hukum dan jaminan perlindungan konsumen pada masyarakat. Hal ini belum terealisasi mengingat kebijakan Pemerintah Kota Surakarta melalui Dinas Perhubungan masih parsial dengan pendekatan kasuistik. Penelitian ini empiris menggunakan data primer dari wawancara, kuisioner serta data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* mencakup Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai instrumen hukum utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi daerah, dan Surat Edaran Walikota Surakarta Nomor 12 Tahun 2025 mengenai larangan sementara penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang di wilayah Kota Surakarta sebagai langkah administratif menjaga kepastian hukum, keselamatan pengguna jalan, dan ketertiban penyelenggaraan transportasi sampai terdapat pengaturan yang lebih jelas dari pemerintah pusat. Kebijakan diwujudkan melalui pengendalian, pengawasan dengan operasional, koordinatif serta penegakan hukum melalui operasi gabungan. Operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta diukur dari legalitas belum memenuhi unsur kepastian hukum disebabkan belum adanya regulasi kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum. Jaminan keselamatan konsumen Bajai Maxride selama belum diatur, hak konsumen memperoleh perlindungan konsumen akan terhambat.

Kata Kunci: Bajai Maxride, Kepastian Hukum, Operasional, Surakarta.

Abstract

Aden Dwi Ariyanto, NIM: 202401P004, Faculty of Law, Batik Islamic University, Surakarta, LEGAL CERTAINTY OF APPLICATION-BASED BAJAI MAXRIDE OPERATIONS IN THE URBAN TRANSPORTATION SYSTEM IN SURAKARTA CITY

The research answers: (i) the regulations and policies of the Surakarta City Government regarding the operation of application-based Bajai Maxride in the Surakarta City transportation system; and (ii) the operation of Bajai Maxride in terms of legal certainty in the implementation of the Surakarta City transportation system. The existence of Bajai Maxride as an application-based transportation service needs to have a legal basis so that it can guarantee legal certainty and consumer protection for the people. This has not been realized considering that the Surakarta City Government's policy through the Transportation Agency is still partial with a casuistic approach. This empirical research uses primary data from interviews, questionnaires and secondary data. The results of the study show that the regulations and policies of the Surakarta City Government regarding the operation of Bajai Maxride include Surakarta City Regional Regulation Number 10 of 2022 concerning the Implementation of Transportation as the main legal instrument in the implementation of the regional transportation system, and the Circular Letter of the Mayor of Surakarta Number 12 of 2025 concerning the temporary prohibition of the use of three-wheeled vehicles as passenger transportation in the Surakarta City area as an administrative measure to maintain legal certainty, road user safety, and order in the implementation of transportation until there are clearer regulations from the central government. The policy is implemented through control, supervision with operations, coordination and law enforcement through joint operations. Bajai Maxride's operations, reviewed from the legal certainty of the implementation of the Surakarta City transportation system, measured by legality, have not yet met the element of legal certainty due to the lack of regulations for app-based three-wheeled vehicles as public transportation. Guarantees for Bajai Maxride consumer safety, as long as this is not regulated, will hamper consumers' rights to obtain consumer protection.

Key Word: Bajai Maxride, Legal Certainty, Operational, Surakarta.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dewasa ini kemajuan teknologi memengaruhi ragam sendi kehidupan termasuk perkembangan transportasi umum melalui transportasi berbasis teknologi atau disebut transportasi online. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan penting dalam kehidupan masyarakat, maka lalu lintas dan sistem transportasi wajib untuk diatur dalam lingkup nasional secara terpadu untuk mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas maupun pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, lancar sekaligus berbiaya murah.¹ Manusia membutuhkan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.² Perkembangan teknologi era globalisasi merupakan produk modernisasi yang mengalami lompatan luar biasa dan berdampak pada manusia. Teknologi berasal dari kata *techne/cara*, dan *logos/pengetahuan*. Secara harfiah, teknologi diartikan sebagai bentuk pengetahuan melalui beberapa cara. Pengertian teknologi dari literatur yaitu cara melakukan sesuatu untuk dapat memenuhi kebutuhan manusia dengan bantuan dari akal dan alat, sehingga mampu memperpanjang, memperkuat atau membuatnya lebih berkembang.³

Fakta tersebut menunjukkan ragam kemudahan yang ditawarkan oleh moda transportasi online, mengakibatkan perubahan sosial masyarakat.⁴ Perubahan membawa dampak bagi masyarakat pada umumnya maupun konflik dengan moda transportasi konvensional. Belum terdapatnya aturan yang secara

¹ Abdulnakir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 7.

² Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Edisi Revisi, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2020), hlm. 45.

³ <https://fitridiyahutamiblog.wordpress.com/2013/04/29/peran-dan-dampak-teknologi-serta-hubungan-dengan-kelangsungan-hidup-manusia/> diakses Senin 27 April 2026.

⁴ M. Khozim, *Sistem Hukum Prespektif Ilmu Sosial*, (Bandung: Nusa Media, 2013), hlm. 52.

signifikan mengatur transportasi online, menjadi salah satu latar belakang melaksanakan penelitian pada bidang ini. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), tidak mengklasifikasikan angkutan roda tiga sebagai kendaraan bermotor umum, akan tetapi juga tidak terdapat pasal yang secara tegas melarang sepeda motor beroda dua atau beroda tiga digunakan untuk transportasi umum. Pasal 138 ayat (3) UU LLAJ terbatas mengatur angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Sebelum UU LLAJ disahkan, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Selain itu, UU LLAH menyatakan seluruh peraturan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru, dengan demikian memberikan dampak bagi sepeda motor roda dua maupun roda tiga yang digunakan sebagai kendaraan umum tidak mempunyai dasar hukum.

Transportasi umum berbasis teknologi pada masa kini sangat diminati oleh mayoritas masyarakat Indonesia, yang dinilai karena pemesanan transportasi umum berbasis teknologi lebih praktis, dan ekonomis dibandingkan dengan transportasi umum konvensional. Namun demikian, perkembangan ini diiringi oleh konflik baik antar penyedia jasa transportasi online dengan transportasi konvensional maupun antar penyedia jasa transportasi online itu sendiri. Konflik dengan DPC Organda (Organisasi Angkutan Darat) Kota Surakarta yang menolak kehadiran bajaj *Maxride* misalnya, dikarenakan berpotensi membuka konflik horizontal antar moda transportasi. Namun demikian, Organda tetap mendorong *win-win solution* atas operasional bajaj *Maxride*.⁵ Dapat disimpulkan bahwa konflik terjadi disebabkan oleh persaingan tarif dan juga

⁵ Mulato, RRI. Co, 13/10/2025, "Berpotensi Konflik, DPC Organda Solo Tolak Bajaj Maxride", <https://rri.co.id/surakarta/regional/1898902/contact.html>, diakses pada Senin 27 April 2026.

fasilitas yang ditawarkan kepada konsumen/penumpang, sehingga pihak yang tarifnya lebih tinggi akan tetapi masih tergolong minimal fasilitas tidak mampu berkompetisi kemudian dirugikan dalam persaingan ini. Kondisi tersebut menegaskan bahwa diperlukan kebijakan untuk mengatur jasa transportasi online.

Faktanya, perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan signifikan dalam sektor transportasi perkotaan. Kehadiran layanan angkutan berbasis aplikasi menjadi alternatif yang semakin diminati masyarakat karena dinilai lebih praktis, efisien, dan mudah diakses. Fenomena ini dapat ditemukan di Kota Surakarta dari munculnya berbagai layanan transportasi daring, termasuk angkutan *Maxride* yang beroperasi melalui *platform* digital dengan armada kendaraan bermotor roda tiga (bajai). Keberadaan angkutan berbasis aplikasi tidak hanya menghadirkan kemudahan, tetapi juga menimbulkan persoalan hukum, khususnya terkait dengan kepastian pengaturan operasionalnya. Berdasarkan regulasi, bajai *Maxride* tergolong kendaraan bermotor roda tiga dan belum termasuk angkutan umum konvensional. Angkutan online diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan untuk angkutan sewa khusus dan ojek online. Bajai *Maxride* ini masuk kategori sepeda motor roda tiga, maka dibutuhkan kajian khusus karena Peraturan Menteri Perhubungan dimaksud belum mengatur mengenai operasional Bajai *Maxride*.⁶

Perbedaan karakteristik antara angkutan konvensional dan angkutan berbasis aplikasi memunculkan kebutuhan akan regulasi yang adaptif, jelas, dan mampu menjamin keseimbangan kepentingan antara penyedia layanan, pengemudi, dan pengguna jasa. Praktikanya, sejak beroperasi pada tanggal 21 November 2025, operasional bajai *Maxride* ditemukan ketidaksinkronan antara ketentuan normatif dengan kondisi di lapangan, baik terkait perizinan, status hukum operasional, maupun pengawasan. Hal ini berpotensi menimbulkan

⁶ Iwan Iswanda, Jateng News, 08/10/2025, "Maxride Mulai Beroperasi di Solo, Polisi dan Dishub Belum Terima Laporan Resmi", <https://www.jatengnews.id/2025/10/08/maxride-mulai-beroperasi-di-solo-polisi-dan-dishub-belum-terima-laporan-resmi/>, diakses pada Senin 27 April 2026.

ketidakpastian hukum bagi para pelaku usaha maupun masyarakat sebagai pengguna layanan. Berdasarkan kondisi tersebut, penting untuk mengkaji lebih lanjut bagaimana kepastian hukum terhadap operasional angkutan bajai *Maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi perkotaan di Kota Surakarta, serta bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mewujudkan pengaturan yang lebih jelas dan memberikan perlindungan hukum bagi seluruh pihak terkait.

Penelitian dilakukan di Kota Surakarta dengan sasaran penulisan menitikberatkan kepada mengetahui apakah Pemerintah Kota Surakarta telah melakukan pengaturan dalam bentuk kebijakan untuk menyikapi perkembangan dan eksistensi dari bajai *Maxride*. Sejalan dengan prinsip otonomi daerah maka telah ada penyerahan wewenang dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah untuk mengurus sendiri keperluan daerahnya. Penulis berusaha mencari silogisme antara doktrin tersebut dengan kenyataan di lapangan tepatnya di Kota Surakarta sebagai lokasi pengumpulan data primer. Oleh karena itu, kebijakan pengaturan terhadap bajai *Maxride* sangat diperlukan, karena untuk memberikan landasan hukum terhadap pemerintah dalam mengatur transportasi online khususnya di Kota Surakarta. Pengaturan ini juga menjadi sarana untuk menjamin kepastian hukum bagi pemerintah, penyedia jasa transportasi online, dan konsumen atau masyarakat.

Lokasi penelitian di Kota Surakarta didasari terdapat respon baik dari Organda maupun masyarakat terhadap jasa bajai *Maxride*. Organda berpendapat kehadiran bajai *Maxride* harus terlebih dahulu memenuhi aspek perizinan karena dapat menjamin keselamatan konsumen/penumpang serta memberikan jaminan penerapan tarif yang sehat dan relevan bagi kompetitor penyedia jasa transportasi online lainnya di Kota Surakarta. Sementara itu, masyarakat cenderung menyambut baik hadirnya bajai *Maxride* dikarenakan dengan tarif yang murah, konsumen/penumpang mendapatkan fasilitas bebas dari cuaca panas dan hujan sebagaimana dalam transportasi bajai yang menggunakan kabin tertutup. Pemerintah Kota Surakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Surakarta (Dishub Kota Surakarta), juga telah merespon dengan memfasilitasi audiensi

dengan pengelola bajai *Maxride* yang menghasilkan optimalisasi penyerapan tenaga kerja lokal sebagai sumber daya manusia di lingkungan *Maxride*.⁷

Surat Edaran (SE) Walikota Surakarta Nomor 12 Tahun 2025, sementara waktu menekankan pelarangan terhadap jenis angkutan roda tiga di wilayah Kota Surakarta yang dalam hal ini dipahami mencakup bajai *Maxride*. Namun demikian, produk hukum tersebut belum mampu memberikan kepastian hukum dikarenakan frasa larangan bersifat sementara dengan menunggu respon kebijakan Pemerintah Pusat dalam permasalahan bajai *Maxride*. Hal ini menjadi salah satu faktor yang menghambat kepastian hukum, khususnya bagi driver bajai *Maxride*, penyedia jasa transportasi online lainnya, Pemerintah Kota Surakarta serta masyarakat/konsumen jasa transportasi online di wilayah Kota Surakarta.

Kondisi empiris diatas menjadi sumber data ideal dalam menggali keterangan-keterangan dari jajaran Dishub Kota Surakarta maupun pihak *Maxride* guna menjawab rumusan masalah yang menjadi isu hukum pada penelitian yang akan dilaksanakan. Proposal ini akan menawarkan permasalahan yang membahas tentang pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional angkutan *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta serta operasional angkutan *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta. Maka, disusunlah proposal dengan judul “Kepastian Hukum Operasional Bajai *Maxride* Berbasis Aplikasi Dalam Sistem Transportasi Perkotaan di Kota Surakarta”.

B. RUMUSAN MASALAH

Skripsi ini mengetengahkan 2 (dua) rumusan permasalahan yang dihimpun sebagai berikut:

⁷ Qaasid Ahmad Argadiraksa, RRI. Co, 09/12/2025, “Audiensi Bajaj Maxride-Dishub, Komitmen Serap Tenaga Kerja Lokal”, <https://rri.co.id/surakarta/regional/2030826/audiensi-bajaj-maxride-dishub-komitmen-serap-tenaga-kerja-lokal>, diakses pada Senin 27 April 2026.

1. Bagaimana pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta?
2. Bagaimana operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian dari skripsi ini dituliskan dalam 2 (dua) poin sebagai berikut:

1. Mengetahui pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta.
2. Mengetahui operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta.

D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat penelitian sebagai sasaran skripsi ini dibedakan menjadi manfaat teoritis dan manfaat praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang diharapkan mampu tercapai melalui penelitian adalah mampu menambah referensi dan kajian ilmu hukum yang berkaitan dengan fungsi Dinas Perhubungan serta Pemerintah Daerah dalam menyikapi perkembangan teknologi transportasi online.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dapat terwujud yaitu mampu memberikan jawaban penelitian dan saran kepada peneliti pada masa mendatang yang melakukan penelitian dengan tema penelitian terkait kepastian hukum operasional Bajai *Maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi perkotaan di Kota Surakarta.

E. METODE PENELITIAN

Metode penelitian digunakan sebagai rujukan serta pedoman dalam mengerjakan skripsi yang diuraikan di bawah ini.

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk penelitian hukum empiris dan sifat penelitian adalah deskriptif dan analitis, yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta, serta operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta. Pendekatan kuantitatif digunakan menjadi pedoman rangkaian penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku responden atau narasumber. Pendekatan kualitatif didasarkan pada upaya membangun perspektif obyek yang diteliti yang rinci, disusun melalui kata-kata dan gambaran rinci.⁸ Dalam mengetahui dan menganalisis operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta. Selanjutnya, turut digunakan dalam memberikan pemikiran mengenai bentuk perbaikan dan respon terhadap ukuran kepastian hukum sebagaimana dimaksud. Pendekatan berpikir yang digunakan adalah induktif-empiris, sehingga memosisikan hukum merupakan suatu sikap dan perilaku yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama dengan tujuan tertentu⁹.

2. Pendekatan Penelitian serta Sifat Penelitian

Pendekatan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang teramati serta pendekatan kualitatif didasarkan pada upaya membangun pandangan mereka yang diteliti yang rinci, dibentuk dengan kata-kata dan gambaran rinci.¹⁰ Sifat penelitian termasuk deskriptif, yang dalam hal ini adalah suatu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional angkutan *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem

⁸ Lexy J. Meleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung, Remaja Rosdakarya), 2002, hlm 4.

⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006), hlm. 14

¹⁰ *Ibid.*, hlm 4

transportasi Kota Surakarta serta operasional angkutan *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan interaksional atau mikro dengan analisis kualitatif yang selanjutnya dianalisis secara logis dan sistematis, serta dengan menggunakan metode kualitatif. Kemudian, dalam menggunakan metode tersebut data yang didapatkan akan dianalisis secara kualitatif pula. Analisis kualitatif adalah merupakan upaya yang berlanjut, berulang dan terus menerus menurut Mills dan Huberman.¹¹ Sedangkan metode kualitatif adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh.

3. Lokasi Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada Dinas Perhubungan Kota Surakarta khususnya Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Hal ini diperlukan sebagai langkah mendapatkan informasi berupa data primer terkait dengan pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta, serta operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta.

4. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam skripsi empiris, dikelompokkan menjadi data primer serta data sekunder sebagaimana dijelaskan dalam poin-poin berikut:

a. Data Primer

Data primer merupakan yang diperoleh langsung dari obyek empiris/lapangan penelitian maupun dari masyarakat. Dalam proses pengumpulan data primer, metode wawancara digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya. Wawancara digunakan

¹¹ Mills dan Huberman, *Analisis dan Kualitatif (Terjemahan)*, (Jakarta: UI Press), 2005, hlm. 58.

untuk mengumpulkan data dengan teknik melalui wawancara yang mendalam.¹² Data primer dikumpulkan melalui metode wawancara yang dilakukan dengan Kepala Bidang (Kabid) Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Data primer akan didukung dengan data statistik serta notulensi hasil rapat pembahasan kebijakan merespon operasional bajai *Maxride* di Kota Surakarta. Selain itu, dapat didistribusikan kuisioner kepada unsur Driver/pekerja bajai *Maxride*, Driver/pekerja jasa transportasi online lainnya seperti gojek dan grab, serta konsumen/penumpang yang menggunakan jasa bajai *Maxride* di wilayah Kota Surakarta.

b. Data Sekunder

Data sekunder mencakup peraturan perundang-undangan yang mengatur sistem transportasi dalam bentuk keterangan atau pengetahuan yang diperoleh melalui studi kepustakaan, bahan-bahan dokumenter tulisan ilmiah dan sumber-sumber tertulis lainnya. Klasifikasi data sekunder dalam penelitian ini yang mencakup:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2018 tentang Layanan Perizinan Angkutan Secara Online pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
- 5) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

5. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian hukum membutuhkan bahan hukum untuk diolah sebagai dasar menjawab rumusan masalah yang diajukan. Sumber penelitian

¹² Riduan, *Belajar Mudah Penelitian*, (Bandung: Alfabeta), 2012, hlm. 75.

dibedakan menjadi data primer dan data sekunder. Sedangkan, teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Wawancara

Wawancara merupakan cara mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada informan atau seseorang ahli yang berwenang dalam suatu masalah, yang berlangsung secara lisan dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan.¹³ Wawancara adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan dalam rangka untuk mencapai tujuan tertentu. Wawancara akan dilakukan kepada Kepala Bidang (Kabid) Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Data primer akan didukung dengan data statistik serta notulensi hasil rapat pembahasan kebijakan merespon operasional bajai *Maxride* di Kota Surakarta. Selain itu, dapat didistribusikan kuisisioner kepada unsur Driver/pekerja bajai *Maxride*, Driver/pekerja jasa transportasi online lainnya seperti gojek dan grab, serta konsumen/penumpang yang menggunakan jasa bajai *Maxride* di wilayah Kota Surakarta.

b. Distribusi Kuisisioner dan Studi Pustaka

Kuisisioner berisi pertanyaan terstruktur untuk mengetahui kondisi empiris pengoperasian Bajaj *Maxride* di wilayah Kota Surakarta. Kuisisioner didistribusikan kepada sample pengemudi Bajaj *Maxride* yang beroperasi di wilayah Kota Surakarta. Sedangkan, studi pustaka dilakukan dalam mengolah data primer dipadukan dengan data sekunder. Pencarian data sekunder dirasa lebih efektif menggunakan studi pustaka karena data yang dikumpulkan terwujud di dalam peraturan perundang-undangan serta berbagai literatur yang mendukung atau memiliki keterkaitan dalam penelitian ini

¹³ Cholid Narbuko dan Abu Amani, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Bumi Aksara), 1997, hlm 70

6. Teknik Analisis Data

Penulis menggunakan analisis kualitatif untuk mengolah data berdasarkan keterangan yang didapatkan dari Kepala Bidang (Kabid) Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, notulensi hasil rapat pembahasan kebijakan merespon operasional bajai *Maxride* di Kota Surakarta serta hasil distribusi kuisioner kepada unsur Driver/pekerja bajai *Maxride*, Driver/pekerja jasa transportasi online lainnya seperti gojek dan grab, serta konsumen/penumpang yang menggunakan jasa bajai *Maxride* di wilayah Kota Surakarta. Data akan dianalisis menggunakan pendekatan induktif-empiris, sehingga memosisikan hukum sebagai deskripsi sikap dan perilaku terlembagakan yang relevan dengan tujuan tertentu.¹⁴ Hal ini dilaksanakan pada lokasi penelitian dan obyek penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

F. SISTEMATIKA SKRIPSI

Penulis dalam penelitian ini membagi menjadi 5 (lima) bab untuk mempermudah penulisan hukum ini, dan tiap-tiap bab dibagi dalam sub-sub yang disesuaikan dengan lingkup pembahasannya. Sistematika penulisan penelitian hukum ini, sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pertama skripsi yaitu pendahuluan, di dalamnya meliputi latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan metode penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab kedua skripsi berisi tinjauan pustaka yang mencakup tinjauan tentang pemerintah daerah, tinjauan tentang kepastian hukum, tinjauan tentang perlindungan konsumen perspektif jasa transportasi, tinjauan tentang sistem transportasi perkotaan, dan tinjauan tentang Bajai *Maxride* sebagai transportasi berbasis aplikasi.

BAB III : DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia), 2006, hlm. 14

Bab ketiga skripsi merupakan deskripsi dari lokasi penelitian maupun obyek penelitian yang dikaji. Deskripsi dimaksud mencakup deskripsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan deskripsi Operasional Bajai *Maxride* di Kota Surakarta.

BAB IV : PEMBAHASAN

Bab keempat berisi pembahasan yang disesuaikan dengan rumusan masalah yang disajikan. Pembahasan pertama mengenai pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *Maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta. Sedangkan, pembahasan kedua mengenai operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta

BAB V : PENUTUP

Dalam bab kelima berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran berupa rekomendasi yang dituliskan dari hasil penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Pemerintah Daerah

Pelaksanaan desentralisasi yang dilaksanakan dalam bentuk otonomi daerah mempunyai kelemahan konsistensi. Hal ini dibuktikan melalui pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD RI Tahun 1945) sebelum amandemen, yaitu pada ayat (2) dimana dibentuknya tiga tingkatan daerah dalam struktur pemerintahan daerah maupun dalam pasal 18 ayat (5) UUD RI Tahun 1945, perihal dibentuknya daerah istimewa untuk memungkinkan daerah yang telah memiliki hak asal-usul sebelum Republik Indonesia berdiri untuk memiliki sistem pemerintahan sendiri. Hakikatnya, desentralisasi otonomi daerah tidak mengenal daerah tingkat karena hal itu sama saja mengindikasikan daerah masih dalam pengaruh kuat dari pemerintahan pusat yang kontra dengan hakikat otonomi daerah. Sementara itu, pilihan untuk menjadikan daerah menjadi daerah istimewa karena fakta historis untuk memiliki pemerintahan sendiri cenderung multitafsir karena negara kesatuan merupakan rumah besar yang menampung berbagai daerah untuk menjadi satu atap dan tidak diperbolehkan terdapat eksistensi daerah dalam negara kesatuan.¹⁵

Penyelenggaraan pemerintahan daerah sekarang ini diatur dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana sebagian normanya diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang. Penjelasan umum UU Pemda menguraikan bahwa pemberian otonomi yang seluas-seluasnya kepada Daerah dilaksanakan berdasarkan hal-hal sebagai berikut:

Pertama, prinsip negara kesatuan dimana kedaulatan terbatas terletak pada pemerintahan negara atau pemerintahan nasional dan tidak ada kedaulatan pada

¹⁵ Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Indonesia* (Jakarta: Rajawali, 1987), hlm. 39.

Daerah. Oleh karena itu, seluas apapun otonomi yang diberikan kepada Daerah, tanggung jawab akhir penyelenggaraan Pemerintahan Daerah akan tetap ada di tangan Pemerintah Pusat.¹⁶ Maka dari itu, Pemerintahan Daerah pada negara kesatuan merupakan satu kesatuan dengan Pemerintahan Nasional. *Kedua*, kebijakan yang disusun dan dilaksanakan oleh Daerah merupakan bagian integral dari kebijakan nasional. Faktor yang membedakan terletak pada bagaimana memanfaatkan kearifan, potensi, inovasi, daya saing, dan kreativitas daerah untuk mencapai tujuan nasional tersebut di tingkat lokal yang pada gilirannya akan mendukung pencapaian tujuan nasional secara keseluruhan.

Ketiga, daerah sebagai satu kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai otonomi berwenang mengatur dan mengurus daerahnya sesuai aspirasi dan kepentingan masyarakatnya sepanjang tidak bertentangan dengan tatanan hukum nasional dan kepentingan umum. Dalam rangka memberikan ruang yang lebih luas kepada daerah untuk mengatur dan mengurus kehidupan warganya, maka Pemerintah Pusat dalam membentuk kebijakan harus memperhatikan kearifan lokal dan sebaliknya Daerah ketika membentuk kebijakan daerah baik dalam bentuk Perda maupun kebijakan lainnya hendaknya juga memperhatikan kepentingan nasional. Dengan demikian akan tercipta keseimbangan antara kepentingan nasional yang sinergis dan tetap memperhatikan kondisi, kekhasan, dan kearifan lokal dalam penyelenggaraan pemerintahan secara keseluruhan.

Urusan pemerintahan yang diserahkan ke daerah berasal dari kekuasaan pemerintahan yang ada di tangan Presiden. Konsekuensi negara kesatuan adalah tanggung jawab akhir pemerintahan ada di tangan Presiden. Tujuannya, supaya pelaksanaan urusan pemerintahan yang diserahkan ke daerah berjalan sesuai dengan kebijakan nasional maka Presiden berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan pemerintahan daerah. Keterkaitan tinjauan pemerintah daerah dengan topik proposal skripsi mengetengahkan prinsip otonomi daerah sebagai bekal dalam menyusun kebijakan terkait operasional bajai *Maxride*. Pengaturan dan kebijakan

¹⁶ Wasisto Raharjo Jati, "Inkonsistensi Paradigma Otonomi Daerah di Indonesia: Dilema Sentralisasi atau Desentralisasi," *Jurnal Konstitusi*, Vol. 9, No. 4, 2012, hlm. 743-746.

Pemerintah Daerah Kota Surakarta terhadap operasional bajai *Maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta menjadi relevansi mengukur sejauh mana otonomi daerah diterapkan di wilayah Kota Surakarta. Dikarenakan apabila operasional bajai *Maxride* tidak disertai pengaturan terhadapnya maka akan menyebabkan operasional bajai *Maxride* jauh dari nilai kepastian hukum. Padahal, operasional bajai *Maxride* senantiasa berkaitan dengan keselamatan konsumen/penumpang, potensi konflik dengan moda transportasi *online* lainnya (gojek, grab) serta cerminan kewenangan dalam menerapkan prinsip otonomi daerah di Kota Surakarta.

B. Tinjauan Mengenai Kepastian Hukum

Pasal 1 ayat (3) UUD RI Tahun 1945 mengamanatkan Indonesia adalah negara hukum, maka segala perbuatan didasarkan atas hukum (prinsip *rechtstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*). Hal ini bertujuan untuk menjamin kepastian hukum yang mewujudkan supremasi hukum sebagaimana ciri utama negara hukum. Apabila dianalisis maka negara hukum berlandaskan sistem hukum yang tujuannya mencari kebenaran materiil¹⁷, sehingga tercipta keadilan. Hukum memegang komando tertinggi penyelenggaraan negara melalui prinsip *the rule of law, and not of man*, sejalan dengan pengertian *nomocratie*, yaitu kekuasaan yang dijalankan hukum/*nomos*.

Berdasarkan hal tersebut Indonesia idealnya menjunjung tinggi dan menghormati salah satu pilar negara hukum, yaitu perlindungan hak asasi manusia (HAM) sebagaimana diatur UUD RI Tahun 1945 dalam Pasal 27 ayat (1): Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya. Negara hukum harus memaksimalkan peran hukum untuk mewujudkan kepastian hukum. Peran hukum harus dapat dijadikan sebagai alat dan sarana untuk mengakomodir penegakkan hukum di Indonesia. Kenyataan ini menegaskan bahwa sejatinya Indonesia yang merupakan negara hukum dalam Penjelasan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun

¹⁷ Dian Rahmawati, "Asas-Asas Dalam Hukum Indonesia", *Jurnal Hukum Lembaga Pers Mahasiswa Kertha Aksara*, Vol. 2, No. 2, 2024, hlm. 218.

1945 menuliskan Indonesia adalah negara berlandaskan hukum (*rechtstat*) bukan kekuasaan (*matchstat*).

Negara hukum secara teoritis di dalamnya terdapat pengakuan terhadap prinsip supremasi hukum dan konstitusi.¹⁸ Kemudian diadopsi prinsip pemisahan dan pembatasan kekuasaan menurut sistem konstitusional yang diatur dalam konstitusi, adanya jaminan-jaminan hak asasi manusia dalam konstitusi, adanya prinsip peradilan yang bebas dan tidak memihak yang menjamin persamaan setiap warga negara dalam hukum, serta menjamin keadilan bagi setiap orang termasuk terhadap penyalahgunaan wewenang oleh pihak yang berkuasa.¹⁹ Maka, posisi Indonesia sebagai negara hukum perlu diciptakan mekanisme peraturan hukum yang mengakomodir segala sendi perbuatan pemerintah dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakatnya. Mekanisme hukum yang dimaksud dapat berupa aturan hukum sebagai landasan hukum bagi pemerintah dan obyek yang diatur termasuk dalam operasional bajai *Maxride*. Hal ini menjadi penting karena dengan adanya suatu aturan hukum, maka dapat mewujudkan kepastian hukum sebagai salah satu unsur negara hukum. Kepastian hukum yang dimaksud mencakup jaminan perlindungan hukum bagi konsumen/penumpang, perlindungan hukum bagi pekerja khususnya *driver* bajai *Maxride*, serta kepastian hukum bagi unsur lainnya yang berkepentingan, yaitu penyedia mode transportasi online lainnya, Pemerintah Kota Surakarta sekaligus masyarakat umum.

C. Tinjauan Tentang Perlindungan Konsumen dari Perspektif Jasa Transportasi

Perlindungan konsumen merupakan bagian penting dalam sistem hukum yang bertujuan menjamin terpenuhinya hak-hak masyarakat sebagai pengguna barang dan/atau jasa. Dalam konteks jasa transportasi, perlindungan konsumen menjadi semakin relevan seiring meningkatnya kebutuhan mobilitas serta berkembangnya model layanan, termasuk transportasi berbasis aplikasi.

¹⁸ Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), hlm. 6.

¹⁹ Jimly Asshiddiqie, *Hukum Konstitusi di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), hlm. 57.

Perlindungan konsumen di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU Perlindungan Konsumen). Dalam Pasal 1 angka 1 UU Perlindungan Konsumen didefinisikan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Ketentuan ini menunjukkan bahwa negara memiliki peran aktif dalam memastikan hubungan antara pelaku usaha dan konsumen berjalan secara adil dan seimbang.

Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen mengatur hak-hak konsumen, antara lain hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi jasa, serta hak untuk mendapatkan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi jasa yang ditawarkan. Dalam jasa transportasi, hak ini berkaitan langsung dengan aspek keselamatan perjalanan, kelayakan kendaraan, serta transparansi tarif dan layanan. Pelaku usaha juga turut memiliki kewajiban yang diatur dalam Pasal 7 UU Perlindungan Konsumen, antara lain mempunyai itikad baik dalam menjalankan kegiatan usahanya, memberikan informasi yang benar dan tidak menyesatkan, serta menjamin mutu jasa yang diperdagangkan. Dalam konteks transportasi, kewajiban ini mencakup penyediaan layanan yang aman, pengemudi yang kompeten, serta kepatuhan terhadap standar operasional yang berlaku. Selain UU Perlindungan Konsumen, aspek perlindungan pengguna jasa transportasi juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Dalam Pasal 141 UU LLAJ diatur bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standard pelayanan minimal, yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Ketentuan dimaksud mempertegas bahwa perlindungan konsumen dalam transportasi tidak hanya bersifat kontraktual, tetapi juga menjadi kewajiban publik yang harus dipenuhi oleh penyelenggara jasa.

Perkembangan transportasi berbasis aplikasi, muncul tantangan baru dalam perlindungan konsumen, terutama terkait kejelasan tanggung jawab antara perusahaan aplikasi dan pengemudi sebagai mitra. Kondisi ini sering menimbulkan ketidakpastian hukum ketika terjadi kerugian pada konsumen,

seperti kecelakaan, pelayanan yang tidak sesuai, atau pelanggaran data pribadi.²⁰ Dalam perspektif hukum, perlindungan konsumen tidak hanya bersifat preventif melalui pengaturan, tetapi juga represif melalui mekanisme penyelesaian sengketa. Konsumen yang dirugikan memiliki hak untuk mengajukan pengaduan atau tuntutan, baik melalui lembaga penyelesaian sengketa konsumen maupun melalui jalur peradilan, sebagaimana diatur dalam Pasal 45 UU Perlindungan Konsumen. Perlindungan konsumen dalam jasa transportasi pada dasarnya bertumpu pada keseimbangan antara hak dan kewajiban para pihak, serta kehadiran regulasi yang mampu memberikan kepastian hukum. Dalam praktiknya, efektivitas perlindungan tersebut sangat bergantung pada kejelasan pengaturan, konsistensi penegakan hukum, serta kesadaran hukum dari pelaku usaha dan masyarakat sebagai konsumen. Bentuk-bentuk perlindungan hukum dari pemerintah terkait data pribadi konsumen misalnya, jelas diperlukan dalam penggunaan layanan transportasi online dengan kewajiban bisnis untuk meninjau dan mengganti kerugian yang diderita oleh konsumen.²¹

Perlindungan konsumen dalam jasa transportasi pada dasarnya bertumpu pada keseimbangan antara hak dan kewajiban para pihak, serta keberadaan regulasi yang mampu memberikan kepastian hukum. Namun dalam praktiknya, efektivitas perlindungan tersebut sangat dipengaruhi oleh kejelasan pengaturan di tingkat implementatif. Dalam konteks operasional angkutan berbasis aplikasi seperti bajai *Maxride* di Kota Surakarta, masih terdapat kekosongan pengaturan teknis yang secara khusus diatur melalui Peraturan Walikota. Kondisi ini berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum, terutama terkait standar pelayanan, mekanisme pengawasan, serta kejelasan tanggung jawab apabila terjadi kerugian pada konsumen. Oleh karena itu, keberadaan regulasi yang lebih konkret dan operasional di tingkat daerah menjadi penting untuk memastikan perlindungan konsumen dapat berjalan secara efektif dan memberikan jaminan kepastian hukum bagi seluruh pihak yang terlibat.

²⁰ Pignataro, *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*, (Litbang RI: 1998), hlm 42.

²¹ Muhammad Saiful Rizal, Yulianti Yulianti, dan Siti Hamidah, "Perlindungan Hukum Atas Data Pribadi Bagi Konsumen Dalam Klausula Eksonerasi Transportasi Online", *Legality: Jurnal Ilmiah Hukum*, Vol. 27. No. 1, 2019, hlm. 68-82.

D. Tinjauan Tentang Sistem Transportasi Perkotaan

Sistem transportasi perkotaan merupakan suatu kesatuan yang terdiri atas sarana, prasarana, serta manajemen yang saling terintegrasi guna mendukung mobilitas orang dan barang di wilayah perkotaan.²² Keberadaan sistem transportasi yang baik menjadi faktor penting dalam menunjang aktivitas ekonomi, sosial, dan pelayanan publik, khususnya di kota-kota yang memiliki tingkat kepadatan tinggi seperti Kota Surakarta. Penyelenggaraan transportasi di Indonesia diatur dalam UU LLAJ. Dalam Pasal 1 angka 3 UU LLAJ didefinisikan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana, kendaraan, pengemudi, serta pengelolaannya. Ketentuan ini menegaskan bahwa transportasi tidak hanya dipahami sebagai kegiatan pemindahan, tetapi sebagai sistem yang melibatkan berbagai komponen yang harus dikelola secara terpadu.

Pasal 2 UU LLAJ mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus berlandaskan pada asas transparansi, akuntabilitas, keberlanjutan, partisipatif, serta keseimbangan. Asas-asas ini menjadi pedoman dalam mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang tidak hanya efisien, tetapi juga berkeadilan dan berorientasi pada kepentingan masyarakat luas. Dalam konteks perkotaan, sistem transportasi memiliki karakteristik tersendiri, antara lain tingginya volume pergerakan, keterbatasan ruang jalan, serta kompleksitas interaksi antar moda transportasi. Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan yang terencana, termasuk pengaturan rute, integrasi antar moda, serta pengendalian lalu lintas untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Pemerintah daerah dalam penelitian ini Pemerintah Kota Surakarta, memiliki peran strategis dalam penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan. Hal ini sejalan dengan prinsip otonomi daerah yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengelola urusan transportasi

²² Ofyar Z. Tamin, "Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar Di Indonesia", *FSTPT Jurnal Transportasi*, Vol. 7, No. 2, 2007.

sesuai dengan kebutuhan wilayahnya.²³ Kewenangan dimaksud meliputi pengaturan operasional angkutan, penetapan kebijakan lokal, serta pengawasan terhadap penyelenggaraan transportasi di wilayah Kota Surakarta termasuk operasional dari bajai *Maxride*.

Sistem transportasi perkotaan mengikuti dinamika teknologi sehingga turut mengalami transformasi melalui kehadiran angkutan berbasis aplikasi. Model transportasi ini menawarkan kemudahan akses, efisiensi waktu, serta fleksibilitas bagi pengguna. Namun demikian, integrasi angkutan berbasis aplikasi ke dalam sistem transportasi perkotaan menimbulkan tantangan baru, terutama dalam hal pengaturan hukum dan pengawasan operasional. Kondisi empiris di Kota Surakarta, keberadaan angkutan berbasis aplikasi seperti bajai *Maxride* menjadi bagian dari dinamika sistem transportasi perkotaan yang terus berkembang. Meskipun memberikan alternatif layanan bagi masyarakat, operasionalnya masih memerlukan pengaturan yang lebih jelas agar dapat terintegrasi secara optimal dengan sistem transportasi yang telah ada. Ketidadaan pengaturan teknis yang spesifik di tingkat daerah berpotensi menimbulkan ketidakteraturan serta menghambat terciptanya sistem transportasi yang tertib, aman, dan berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan peran aktif pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan yang adaptif guna memastikan integrasi dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan.

E. Tinjauan Mengenai Bajai *Maxride* Sebagai Transportasi Berbasis Aplikasi

Perkembangan teknologi informasi telah mendorong lahirnya model layanan transportasi berbasis aplikasi yang mengintegrasikan sistem digital dengan kebutuhan mobilitas masyarakat. Transportasi berbasis aplikasi merupakan bentuk inovasi dalam penyelenggaraan angkutan yang memanfaatkan platform elektronik untuk menghubungkan pengguna jasa dengan penyedia layanan secara cepat dan efisien. Dalam praktiknya, model ini mengubah pola interaksi dari sistem konvensional menjadi berbasis permintaan (*on demand*), sehingga memberikan fleksibilitas yang lebih tinggi bagi

²³ Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Indonesia* (Jakarta: Rajawali, 1987), hlm. 23.

pengguna. Istilah transportasi berbasis aplikasi secara normatif tidak eksplisit disebutkan dalam peraturan perundang-undangan, keberadaannya tetap berada dalam kerangka hukum angkutan umum. Hal ini merujuk pada UU LLAJ, khususnya dalam Pasal 1 angka 21 mendefinisikan perusahaan angkutan umum sebagai badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Dengan demikian, layanan transportasi berbasis aplikasi tetap tunduk pada prinsip dan ketentuan yang mengatur penyelenggaraan angkutan umum.

Pengaturan lebih lanjut mengenai angkutan berbasis aplikasi diakomodasi dalam kebijakan teknis melalui peraturan menteri yang mengatur penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Dalam ketentuan tersebut ditegaskan bahwa penggunaan aplikasi merupakan sarana pendukung dalam penyediaan layanan, bukan sebagai pengganti kewajiban perizinan dan standar operasional yang harus dipenuhi oleh penyelenggara angkutan. Bajai *Maxride* sebagai salah satu bentuk transportasi berbasis aplikasi hadir sebagai alternatif layanan di tengah kebutuhan masyarakat akan mobilitas yang cepat dan praktis. Secara konseptual, bajai *Maxride* memiliki karakteristik yang serupa dengan layanan transportasi daring lainnya, yaitu berbasis platform digital, melibatkan kemitraan dengan pengemudi, serta mengandalkan sistem pemesanan elektronik. Namun demikian, posisi hukum dari pengoperasian bajai *Maxride* yang perlu dianalisis lebih lanjut, terutama dalam kaitannya dengan legalitas operasional, bentuk badan usaha, serta kepatuhan terhadap ketentuan perizinan yang berlaku

Perspektif hukum administrasi menyoroti kajian perizinan dari operasional transportasi berbasis aplikasi tidak dapat dilepaskan dari konsep perizinan sebagai instrumen pengendalian oleh pemerintah. Perizinan berfungsi untuk memastikan bahwa setiap penyelenggara jasa memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan. Tanpa adanya kepastian terkait izin operasional, maka berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum baik bagi pelaku usaha, pengemudi, maupun konsumen. Selain itu, hubungan hukum dalam transportasi berbasis aplikasi juga menimbulkan dinamika tersendiri, khususnya terkait

status pengemudi sebagai mitra dan tanggung jawab penyedia aplikasi terhadap pengguna jasa. Hal ini dapat menimbulkan perdebatan ketika terjadi permasalahan di lapangan, seperti kecelakaan, kerugian konsumen, atau pelanggaran layanan.

Eksistensi bajai *Maxride* sebagai bagian dari transportasi berbasis aplikasi di wilayah Kota Surakarta, telah menunjukkan adanya adaptasi terhadap perkembangan teknologi dalam sistem transportasi perkotaan. Namun demikian, sampai dengan saat ini belum terdapat pengaturan teknis yang secara spesifik mengatur operasional dari bajai *Maxride* melalui Peraturan Walikota. Kondisi ini berpotensi menimbulkan kekosongan hukum dalam aspek legalitas, pengawasan, dan standard pelayanan. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan yang lebih jelas dan komprehensif supaya eksistensi dari bajai *Maxride* dapat memberikan manfaat optimal sekaligus menjamin kepastian hukum bagi seluruh pihak yang memiliki keterkaitan dengan hal dimaksud.

BAB III

DESKRIPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA

Dalam bab hasil penelitian ini, penulis akan mendeskripsikan lokasi penelitian yang mencakup deskripsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan deskripsi operasional Bajai *Maxride* di wilayah Kota Surakarta.

A. Deskripsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta

Dinas Perhubungan Kota Surakarta merupakan perangkat daerah yang mempunyai tugas membantu Walikota dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah. Dalam menjalankan tugas tersebut, Dinas Perhubungan berfungsi melaksanakan perumusan kebijakan teknis, pelaksanaan kebijakan, pembinaan, pengawasan, pengendalian, evaluasi, serta pelayanan publik di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perparkiran, prasarana transportasi, serta pengendalian operasional transportasi. Dinas Perhubungan Kota Surakarta berkedudukan di Jalan Menteri Supeno Nomor 7, Kelurahan Manahan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, dan saat ini dipimpin oleh Taufiq Muhammad, S.T., M.T.. Dalam melaksanakan tugasnya, Dinas Perhubungan didukung oleh Sekretariat serta beberapa bidang teknis, yaitu Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Prasarana dan Perparkiran, serta Bidang Pengendalian dan Operasional, yang saling bersinergi untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, tertib, lancar, dan berkelanjutan.

Penyelenggaraan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta mengacu pada arah pembangunan daerah yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surakarta Tahun 2025-2029. RPJMD tersebut menetapkan visi pembangunan Kota Surakarta, yaitu: "Gotong Royong Mewujudkan Surakarta Berbudaya, Maju, Sejahtera, dan Berkelanjutan". Visi tersebut menjadi arah pembangunan Kota Surakarta selama lima tahun dengan menitikberatkan pada kolaborasi seluruh unsur pemerintahan, masyarakat, dunia usaha, dan pemangku kepentingan lainnya dalam mewujudkan kota yang memiliki daya saing tinggi, tetap berlandaskan nilai-nilai

budaya, memberikan kesejahteraan bagi masyarakat, serta mampu menjaga keberlanjutan pembangunan. Untuk mewujudkan visi tersebut, Pemerintah Kota Surakarta menetapkan lima misi pembangunan, yaitu: (i) Misi 1: Pendidikan, Kesehatan, dan Perlindungan Sosial untuk Semua; (ii) Misi 2: Berbudaya untuk Kemajuan dan Ketahanan Sosial; (iii) Misi 3: Daya Saing Ekonomi untuk Kesejahteraan; (iv) Misi 4: Inovasi Birokrasi untuk Pelayanan Publik yang Adaptif dan Inklusif; dan (v) Misi 5: Ketahanan Kota dan Kerja Sama Antarwilayah yang Terpadu dan Berkelanjutan.

Dinas Perhubungan Kota Surakarta berperan secara langsung dalam mendukung Misi 5, yaitu Ketahanan Kota dan Kerja Sama Antarwilayah yang Terpadu dan Berkelanjutan. Misi ini diarahkan untuk mewujudkan Kota Surakarta sebagai kota yang tangguh terhadap berbagai tantangan pembangunan, memiliki sistem pelayanan publik yang terintegrasi, serta mampu memperkuat konektivitas dan kerja sama dengan wilayah aglomerasi di sekitarnya. Dalam konteks penyelenggaraan urusan perhubungan, misi tersebut diwujudkan melalui peningkatan kualitas manajemen lalu lintas, pengembangan sistem transportasi perkotaan yang terpadu, penyediaan prasarana dan fasilitas transportasi yang memadai, peningkatan keselamatan lalu lintas, pengembangan angkutan umum yang berkelanjutan, serta optimalisasi koordinasi transportasi dengan pemerintah daerah di kawasan Solo Raya.

Sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab pada bidang transportasi, Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki posisi strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi daerah, dan keberlanjutan lingkungan perkotaan. Berbagai program dan kebijakan yang dilaksanakan tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan, tetapi juga mendukung terciptanya sistem transportasi yang efisien, ramah lingkungan, serta mendukung pengembangan kawasan perkotaan yang berdaya saing. Dengan demikian, seluruh pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta merupakan bagian integral dari upaya pencapaian visi dan misi Pemerintah Kota Surakarta sebagaimana ditetapkan dalam RPJMD Tahun 2025 sampai dengan Tahun 2029.

B. Deskripsi Mengenai Operasional Bajai *Maxride* di Kota Surakarta

Bajai Maxride merupakan layanan transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan kendaraan roda tiga sebagai sarana angkutan penumpang. Berbeda dengan angkutan konvensional, layanan ini mengintegrasikan penggunaan aplikasi digital sebagai media pemesanan perjalanan, penentuan tarif, pencarian pengemudi, sampai pada penyelesaian transaksi antara pengguna jasa dan pengemudi. Model bisnis tersebut menempatkan Bajai Maxride sebagai salah satu inovasi transportasi perkotaan yang memadukan karakteristik kendaraan roda tiga dengan sistem layanan berbasis teknologi informasi.

Kehadiran Bajai Maxride di Kota Surakarta mulai dikenal masyarakat pada tahun 2025 sebagai alternatif moda transportasi perkotaan. Pengoperasiannya diarahkan untuk melayani perjalanan jarak pendek maupun menengah, khususnya pada kawasan pusat kota, pusat perdagangan, kawasan pendidikan, serta lokasi-lokasi yang memiliki mobilitas masyarakat cukup tinggi. Kendaraan yang digunakan memiliki kapasitas lebih besar dibandingkan sepeda motor sehingga mampu mengangkut sampai dengan kapasitas tiga orang penumpang dalam satu perjalanan dengan perlindungan terhadap panas dan hujan. Selain melayani angkutan penumpang, Bajai Maxride juga dikembangkan untuk mendukung kegiatan pariwisata dan aktivitas ekonomi masyarakat.

Secara operasional, sistem pelayanan Bajai Maxride menerapkan mekanisme kemitraan antara perusahaan penyedia platform dengan pengemudi. Pengemudi yang telah bergabung sebagai mitra memperoleh akses terhadap aplikasi untuk menerima pesanan dari konsumen. Selanjutnya aplikasi akan menghubungkan pengguna dengan pengemudi terdekat sehingga proses pelayanan berlangsung secara elektronik mulai dari pemesanan sampai dengan proses penyelesaian perjalanan. Model ini memiliki karakteristik yang serupa dengan layanan transportasi daring lainnya, yaitu memanfaatkan teknologi digital sebagai sarana penghubung antara penyedia jasa dan pengguna jasa.

Dalam pelaksanaannya di Kota Surakarta, operasional Bajai Maxride tidak terlepas dari berbagai persoalan regulasi. Sejak awal beroperasi, keberadaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang berbasis aplikasi

memunculkan perdebatan mengenai dasar hukum penyelenggaraannya. Dinas Perhubungan Kota Surakarta menyatakan bahwa operasional tersebut belum memiliki kepastian mengenai klasifikasi sebagai angkutan umum maupun angkutan sewa khusus sebagaimana diatur dalam ketentuan transportasi jalan. Di samping itu, masih terdapat persoalan mengenai kelengkapan administrasi kendaraan, legalitas operasional, serta mekanisme perizinan yang menjadi perhatian pemerintah daerah.

Permasalahan tersebut kemudian berkembang menjadi isu kebijakan publik yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, antara lain Pemerintah Kota Surakarta, DPRD Kota Surakarta, Dinas Perhubungan, Kepolisian, organisasi angkutan, komunitas pengemudi ojek daring, dan pihak pengelola Bajai Maxride. Serangkaian forum koordinasi diselenggarakan untuk membahas legalitas operasional, dampak sosial-ekonomi, keselamatan transportasi, serta potensi persaingan dengan moda transportasi lain yang telah lebih dahulu beroperasi di Kota Surakarta.

Sebagai tindak lanjut dari pembahasan tersebut, Pemerintah Kota Surakarta mengambil kebijakan penangguhan operasional Bajai Maxride sambil menunggu adanya kepastian regulasi dari pemerintah. Kebijakan tersebut didasarkan pada pertimbangan bahwa kendaraan roda tiga berbasis aplikasi belum memiliki landasan hukum yang memadai sebagai angkutan penumpang umum di Kota Surakarta. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa inovasi di bidang transportasi digital sering kali berkembang lebih cepat dibandingkan pembentukan regulasi yang mengaturnya, sehingga menimbulkan ruang ketidakpastian hukum dalam implementasinya.

Meskipun demikian, pihak pengelola Bajai Maxride menyatakan bahwa kehadirannya ditujukan untuk menyediakan alternatif transportasi yang lebih inklusif, membuka kesempatan kerja bagi masyarakat, serta mendukung mobilitas perkotaan. Perusahaan juga menyampaikan komitmennya untuk menjalin koordinasi dengan pemerintah daerah dan berbagai komunitas transportasi guna memperoleh kepastian hukum atas penyelenggaraan layanannya. Di sisi lain, pemerintah daerah tetap menekankan bahwa setiap

penyelenggaraan angkutan penumpang wajib memenuhi persyaratan administratif, teknis, dan yuridis sebagai bentuk perlindungan terhadap keselamatan masyarakat serta terciptanya ketertiban penyelenggaraan transportasi.

Berdasarkan kondisi tersebut, operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta menjadi objek yang relevan untuk diteliti karena memperlihatkan adanya dinamika antara perkembangan teknologi transportasi dengan sistem hukum yang berlaku. Penelitian ini tidak hanya memotret praktik penyelenggaraan layanan di lapangan, tetapi juga menganalisis bagaimana kebijakan pemerintah daerah, kepatuhan terhadap regulasi, dan perlindungan hukum bagi para pihak diterapkan dalam penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi menggunakan kendaraan roda tiga di Kota Surakarta.

BAB IV

KEPASTIAN HUKUM OPERASIONAL BAJAI *MAXRIDE* BERBASIS APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA SURAKARTA

A. PENGATURAN DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA SURAKARTA TERHADAP OPERASIONAL BAJAI *MAXRIDE* BERBASIS APLIKASI DALAM SISTEM TRANSPORTASI KOTA SURAKARTA

Perkembangan teknologi digital telah mendorong terjadinya transformasi pada sektor transportasi perkotaan, yang ditandai dengan munculnya berbagai model layanan berbasis aplikasi. Inovasi tersebut tidak hanya mengubah pola interaksi antara penyedia jasa dan pengguna layanan, tetapi juga menghadirkan bentuk-bentuk penyelenggaraan transportasi yang sebelumnya belum dikenal dalam sistem hukum nasional. Salah satu fenomena tersebut adalah operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta yang menawarkan layanan angkutan penumpang menggunakan kendaraan roda tiga melalui platform digital. Kehadirannya memberikan alternatif mobilitas bagi masyarakat sekaligus memperlihatkan adanya dinamika antara kebutuhan akan inovasi pelayanan transportasi dengan tuntutan kepastian hukum dalam penyelenggaraannya. Kondisi ini menunjukkan bahwa perkembangan teknologi transportasi menuntut respons kebijakan yang adaptif supaya inovasi dapat berkembang tanpa mengabaikan aspek keselamatan, ketertiban, serta kepentingan publik.

Dalam perspektif hukum administrasi dan kebijakan publik, Pemerintah Kota Surakarta memiliki kewenangan strategis dalam melakukan pembinaan, pengawasan, serta pengendalian terhadap penyelenggaraan transportasi yang beroperasi di wilayahnya sesuai dengan pembagian urusan pemerintahan dan ketentuan peraturan perundang-undangan.²⁴ Oleh karena itu, keberadaan Bajai Maxride tidak dapat dipandang semata-mata sebagai aktivitas usaha, melainkan

²⁴ Miriam Budiarjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, (Jakarta: PT.Gramedia Pustaka, 2000), hlm. 50.

juga sebagai objek pengaturan yang memerlukan sinkronisasi antara regulasi nasional, kebijakan pemerintah daerah, dan implementasi di lapangan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui studi dokumen, observasi, dan wawancara dengan para informan, pembahasan pada bagian ini akan menguraikan secara komprehensif mengenai dasar pengaturan, bentuk kebijakan yang ditempuh oleh Pemerintah Kota Surakarta, serta implementasinya terhadap operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta.

1. Pengaturan Eksisting Pemerintah Kota Surakarta Terhadap Operasional Bajai *Maxride* Berbasis Aplikasi dalam Sistem Transportasi Kota Surakarta

Pengaturan mengenai operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi di Kota Surakarta pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari sistem hukum penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Berbeda dengan moda transportasi konvensional yang sejak awal telah memperoleh pengaturan secara komprehensif, kemunculan transportasi berbasis aplikasi berkembang lebih cepat dibandingkan pembentukan instrumen hukum yang mengaturnya. Akibatnya, muncul fenomena *regulatory lag*, yaitu keadaan ketika perkembangan teknologi melampaui kemampuan regulasi untuk mengakomodasinya. Kondisi tersebut menjadi semakin kompleks ketika inovasi transportasi tidak hanya mengubah sistem pelayanan melalui penggunaan aplikasi digital, tetapi juga menghadirkan jenis kendaraan yang belum memperoleh klasifikasi secara tegas dalam rezim hukum transportasi nasional, sebagaimana terjadi pada operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta.

Dalam perspektif negara hukum, setiap penyelenggaraan pelayanan publik, termasuk penyelenggaraan transportasi, wajib didasarkan pada asas legalitas. Asas tersebut menghendaki bahwa seluruh tindakan pemerintah maupun pelaku usaha harus memiliki dasar kewenangan yang jelas dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, legalitas operasional Bajai Maxride tidak cukup hanya dinilai dari keberadaan perusahaan sebagai

penyedia aplikasi, melainkan juga harus memperhatikan kesesuaian jenis kendaraan, sistem pelayanan, perizinan, standar keselamatan, serta kewenangan pemerintah daerah dalam melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap angkutan umum.

Landasan hukum utama penyelenggaraan transportasi jalan di Indonesia terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan mewujudkan pelayanan transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu, serta mampu mendukung pembangunan nasional. Selain itu, undang-undang tersebut juga mengatur mengenai klasifikasi kendaraan bermotor, penyelenggaraan angkutan orang, persyaratan teknis kendaraan, standar pelayanan, serta pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

Apabila dicermati secara normatif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebenarnya belum mengenal istilah transportasi berbasis aplikasi. Pengaturan yang terdapat di dalamnya masih menggunakan pendekatan konvensional berdasarkan jenis kendaraan, trayek, maupun bentuk penyelenggaraan angkutan umum. Kondisi tersebut menyebabkan munculnya ruang interpretasi ketika teknologi digital berkembang dan menghadirkan model bisnis baru berupa penyediaan jasa transportasi melalui aplikasi elektronik. Kekosongan norma tersebut kemudian direspons oleh pemerintah melalui berbagai regulasi sektoral yang mengatur angkutan sewa khusus dan penggunaan aplikasi sebagai media pelayanan transportasi.

Meskipun demikian, pengaturan tersebut pada dasarnya diperuntukkan bagi kendaraan roda empat sebagai angkutan sewa khusus. Sampai saat ini belum terdapat ketentuan yang secara eksplisit mengatur kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan penumpang komersial. Dengan demikian, persoalan hukum yang dihadapi Bajai Maxride bukan terletak pada penggunaan aplikasinya, melainkan pada belum adanya dasar hukum yang

memberikan legitimasi terhadap penggunaan kendaraan roda tiga sebagai moda angkutan penumpang berbasis aplikasi.

Dari perspektif pemerintahan daerah, kewenangan Pemerintah Kota Surakarta dalam penyelenggaraan transportasi merupakan pelaksanaan urusan pemerintahan konkuren sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah beserta perubahannya. Melalui ketentuan tersebut, pemerintah daerah memperoleh kewenangan untuk mengelola urusan perhubungan sesuai dengan pembagian kewenangan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Kewenangan tersebut diwujudkan dalam bentuk penyusunan kebijakan daerah, pengawasan operasional angkutan, pengaturan lalu lintas, pembinaan penyelenggara transportasi, serta penegakan ketentuan administratif di wilayah Kota Surakarta.

Sebagai implementasi kewenangan tersebut, Pemerintah Kota Surakarta telah menetapkan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai instrumen hukum utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi daerah. Peraturan daerah ini menggantikan pengaturan sebelumnya dan memberikan kerangka hukum yang lebih komprehensif mengenai penyelenggaraan perhubungan di Kota Surakarta. Materi muatannya mencakup pengaturan mengenai lalu lintas, angkutan jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, terminal, perparkiran, pengujian kendaraan bermotor, analisis dampak lalu lintas, pembinaan sumber daya manusia bidang perhubungan, pengawasan, sampai pada mekanisme penegakan hukum administratif.

Apabila dianalisis secara sistematis, Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 sesungguhnya telah memberikan dasar hukum yang cukup memadai bagi Pemerintah Kota Surakarta untuk melakukan pengawasan terhadap seluruh moda transportasi yang beroperasi di wilayahnya. Namun demikian, peraturan daerah tersebut juga belum mengatur secara khusus mengenai angkutan penumpang menggunakan kendaraan roda tiga berbasis aplikasi. Dengan kata lain, kekosongan norma yang terdapat pada tingkat nasional secara langsung berimplikasi terhadap

ruang pengaturan di tingkat daerah. Pemerintah Kota Surakarta tidak memiliki kewenangan untuk menciptakan klasifikasi kendaraan angkutan umum baru apabila belum memperoleh legitimasi dalam regulasi nasional. Konsekuensinya, pemerintah daerah lebih berperan sebagai pelaksana daripada kebijakan nasional dibandingkan sebagai pembentuk norma baru mengenai status hukum Bajai Maxride.

Berdasarkan konstruksi yang diatur dalam Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 149 Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022, pembentuk peraturan daerah masih menggunakan klasifikasi kendaraan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Akibatnya, kendaraan roda tiga bermotor yang dioperasikan oleh Bajai Maxride tidak memperoleh kedudukan normatif sebagai kendaraan angkutan umum. Kekosongan pengaturan tersebut bukan berarti operasional Bajai Maxride dilarang secara eksplisit, melainkan menunjukkan bahwa belum tersedia dasar hukum yang dapat dijadikan landasan penerbitan izin penyelenggaraannya. Dalam perspektif hukum administrasi negara, pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan membentuk kategori baru kendaraan angkutan umum yang tidak dikenal dalam regulasi nasional.²⁵ Oleh karena itu, ruang gerak Pemerintah Kota Surakarta terbatas pada fungsi pembinaan, pengawasan, dan penegakan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan instrumen hukum daerah yang menjadi pedoman utama Pemerintah Kota Surakarta dalam mengatur penyelenggaraan sistem transportasi di wilayahnya. Peraturan daerah ini dibentuk sebagai respons terhadap perkembangan sektor transportasi yang semakin kompleks sekaligus menggantikan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 yang dinilai tidak lagi sesuai dengan perkembangan kebutuhan masyarakat maupun perubahan peraturan perundang-undangan di

²⁵ Lutfi Efendi, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi*, (Malang: Bayumedia Publishing, 2003), hlm. 39.

tingkat nasional. Secara substansial, perda tersebut mengatur berbagai aspek penyelenggaraan perhubungan, mulai dari kewenangan pemerintah daerah, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, terminal, perparkiran, manajemen dan rekayasa lalu lintas, sampai dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang transportasi.²⁶

Apabila dikaitkan dengan operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi, terdapat beberapa ketentuan dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 yang memiliki relevansi langsung, terutama Pasal 3, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 149. Kelima ketentuan tersebut menunjukkan bagaimana Pemerintah Kota Surakarta membangun konstruksi hukum mengenai penyelenggaraan angkutan orang di wilayahnya serta sekaligus memperlihatkan adanya keterbatasan ruang pengaturan terhadap moda transportasi baru yang menggunakan kendaraan roda tiga berbasis aplikasi.

Pasal 3 merupakan norma yang menentukan ruang lingkup kewenangan Pemerintah Kota Surakarta di bidang perhubungan. Pada ayat (1) ditegaskan bahwa kewenangan daerah meliputi suburusan lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian, penerbangan, serta pelayaran. Selanjutnya, ayat (2) memberikan rincian kewenangan Walikota dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, antara lain menyusun rencana induk jaringan lalu lintas, mengelola terminal penumpang tipe C, menerbitkan izin penyelenggaraan fasilitas parkir, melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor, melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas, menyetujui hasil analisis dampak lalu lintas, melaksanakan audit keselamatan, menyediakan angkutan umum, menetapkan kawasan pelayanan angkutan perkotaan, serta menetapkan jaringan trayek dalam wilayah Kota Surakarta.

Norma tersebut memperlihatkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta memiliki kewenangan yang luas dalam aspek administratif penyelenggaraan transportasi. Akan tetapi, kewenangan tersebut tetap merupakan kewenangan

²⁶ Karmawan, *Budaya Tertib Berkendara*, Edisi Revisi, (Raja Grafindo: Jakarta, 2020), hlm. 83.

atribusi yang dibatasi oleh ketentuan peraturan perundang-undangan di atasnya, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaannya. Dengan demikian, kewenangan pemerintah daerah bukanlah kewenangan untuk membentuk klasifikasi baru mengenai jenis kendaraan angkutan umum, melainkan kewenangan untuk menyelenggarakan, membina, mengawasi, dan mengendalikan sistem transportasi sesuai norma yang telah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Implikasi dari ketentuan tersebut sangat penting dalam memahami sikap Pemerintah Kota Surakarta terhadap Bajai Maxride. Pemerintah daerah pada dasarnya tidak mempunyai dasar hukum untuk menetapkan kendaraan roda tiga sebagai moda angkutan umum apabila klasifikasi tersebut belum diakui dalam regulasi nasional. Oleh sebab itu, tindakan Pemerintah Kota Surakarta yang belum memberikan persetujuan terhadap operasional Bajai Maxride tidak dapat dimaknai sebagai bentuk penolakan terhadap inovasi transportasi, melainkan sebagai konsekuensi dari penerapan asas legalitas dalam penyelenggaraan pemerintahan. Dalam hukum administrasi negara, setiap tindakan pemerintah harus memiliki dasar kewenangan yang jelas sehingga tidak menimbulkan tindakan yang bersifat *ultra vires* atau melampaui kewenangan yang diberikan oleh undang-undang.²⁷

Selanjutnya, Pasal 143 Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 mengatur mengenai klasifikasi sarana angkutan yang dapat digunakan dalam penyelenggaraan transportasi. Ayat (1) membagi sarana angkutan menjadi kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik, dan kendaraan lainnya. Sementara itu, ayat (2) secara limitatif mengelompokkan kendaraan bermotor menjadi empat kategori, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Di sisi lain, ayat (4) mengatur kendaraan tertentu dengan penggerak

²⁷ Prajudi Atmosudirjo, *Hukum Administrasi Negara, Cetakan Keenam*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983), hlm. 72.

motor listrik seperti skuter listrik, sepeda listrik, *hoverboard*, *unicycle*, dan otopet.

Apabila norma tersebut dianalisis secara gramatikal maupun sistematis, tampak bahwa pembentuk peraturan daerah tetap mengadopsi klasifikasi kendaraan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tidak terdapat satu pun ketentuan yang secara eksplisit mengakui kendaraan roda tiga bermotor sebagai kategori tersendiri dalam penyelenggaraan angkutan orang. Ketiadaan pengaturan tersebut memiliki konsekuensi yuridis yang signifikan karena status hukum Bajai Maxride menjadi tidak memiliki landasan normatif dalam sistem transportasi daerah. Dengan kata lain, permasalahan utama bukanlah penggunaan aplikasi digital sebagai media pemesanan jasa transportasi, melainkan belum adanya pengakuan terhadap jenis kendaraan yang digunakan sebagai sarana angkutan penumpang.

Kondisi tersebut juga menunjukkan adanya *normative gap* antara perkembangan teknologi transportasi dengan perkembangan regulasi. Bajai Maxride menghadirkan model pelayanan yang relatif baru, yaitu memadukan kendaraan roda tiga dengan sistem pemesanan berbasis aplikasi. Akan tetapi, regulasi daerah masih dibangun berdasarkan klasifikasi kendaraan yang bersifat konvensional sehingga belum mampu mengakomodasi inovasi tersebut. Akibatnya, pemerintah daerah menghadapi keterbatasan dalam memberikan legalitas operasional meskipun secara faktual layanan tersebut telah digunakan oleh masyarakat.

Pengaturan lebih lanjut mengenai sistem pelayanan angkutan orang diatur dalam Pasal 144. Pada ayat (1) ditegaskan bahwa Pemerintah Daerah wajib menyusun sistem pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor secara terpadu guna mewujudkan pelayanan yang andal, efisien, dan efektif. Ayat (2) kemudian mengarahkan agar sistem pelayanan tersebut berorientasi pada penggunaan sarana angkutan massal. Selanjutnya ayat (3) membedakan pelayanan angkutan orang menjadi dua bentuk, yaitu angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek.

Apabila dikaitkan dengan Bajai Maxride, ketentuan ini memperlihatkan bahwa setiap moda transportasi yang akan menjadi bagian dari sistem pelayanan daerah harus terlebih dahulu ditempatkan dalam salah satu kategori pelayanan yang telah diatur oleh perda. Persoalannya, Bajai Maxride tidak memenuhi karakteristik angkutan dalam trayek karena beroperasi berdasarkan permintaan/*on demand* melalui aplikasi digital. Di sisi lain, untuk dikategorikan sebagai angkutan umum tidak dalam trayek pun masih menghadapi kendala karena kendaraan yang digunakan bukan mobil penumpang umum sebagaimana dikonstruksikan dalam regulasi yang berlaku. Dengan demikian, secara normatif Bajai Maxride berada di luar klasifikasi pelayanan angkutan orang yang diakomodasi oleh Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022.

Ketentuan tersebut kemudian dipertegas melalui Pasal 145 yang menyatakan bahwa pelayanan angkutan orang dalam trayek dilakukan oleh angkutan perkotaan yang beroperasi di wilayah Kota Surakarta dan wajib memenuhi persyaratan tertentu yang telah ditetapkan pemerintah daerah. Norma ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan angkutan umum tidak hanya menuntut keberadaan kendaraan, tetapi juga mensyaratkan adanya kepastian trayek, standar pelayanan, sistem operasi, serta mekanisme pengawasan yang terintegrasi. Dalam perspektif operasional Bajai Maxride, karakteristik tersebut jelas berbeda dengan pola layanan yang diterapkan. Bajai Maxride menggunakan mekanisme pemesanan berbasis aplikasi sehingga rute perjalanan ditentukan oleh lokasi penjemputan dan tujuan penumpang, bukan berdasarkan trayek tetap sebagaimana angkutan kota. Perbedaan karakteristik tersebut menyebabkan ketentuan Pasal 145 tidak dapat diterapkan secara langsung terhadap operasional Bajai Maxride. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa regulasi daerah masih berorientasi pada pola transportasi konvensional dan belum mengantisipasi perkembangan transportasi digital berbasis permintaan.

Selanjutnya, Pasal 149 memberikan pengaturan mengenai pelayanan angkutan orang di kawasan tertentu. Ayat (1) menjelaskan bahwa pelayanan

tersebut dilaksanakan pada jalan lokal dan jalan lingkungan, sedangkan ayat (3) secara tegas menentukan bahwa kendaraan yang digunakan wajib berupa mobil penumpang umum. Ketentuan ini memiliki arti penting karena secara eksplisit menetapkan spesifikasi kendaraan yang dapat digunakan dalam pelayanan angkutan kawasan tertentu. Dengan mensyaratkan penggunaan mobil penumpang umum, pembentuk peraturan daerah secara tidak langsung menutup kemungkinan penggunaan kendaraan roda tiga sebagai moda angkutan orang dalam kawasan tersebut. Dari perspektif hukum administrasi, norma tersebut memberikan dasar yang kuat bagi Pemerintah Kota Surakarta untuk tidak memberikan persetujuan operasional terhadap Bajai Maxride sebelum terdapat perubahan regulasi yang mengakomodasi penggunaan kendaraan roda tiga sebagai kendaraan angkutan umum.

Berdasarkan keseluruhan analisis tersebut, dapat dipahami bahwa Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 sesungguhnya telah menyediakan kerangka hukum yang relatif komprehensif mengenai penyelenggaraan transportasi daerah. Akan tetapi, kerangka tersebut masih dibangun berdasarkan paradigma transportasi konvensional sehingga belum mampu menjawab perkembangan moda transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan kendaraan roda tiga. Kekosongan pengaturan tersebut bukan disebabkan oleh kelemahan pemerintah daerah dalam menjalankan kewenangannya, melainkan karena pemerintah daerah terikat pada sistem hukum nasional yang belum mengakui kendaraan roda tiga sebagai kendaraan angkutan umum. Oleh karena itu, persoalan hukum Bajai Maxride pada dasarnya merupakan persoalan harmonisasi regulasi antara perkembangan inovasi transportasi dengan dinamika pembentukan hukum, sehingga penyelesaiannya memerlukan penyesuaian kebijakan pada tingkat nasional yang kemudian diikuti oleh penyesuaian regulasi di tingkat daerah.²⁸

Kondisi tersebut menjadi salah satu alasan mengapa Pemerintah Kota Surakarta memilih menggunakan pendekatan administratif dibandingkan

²⁸ Leo Agustino, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, (Bandung: CV.Afabeta, 2006), hlm. 12.

pendekatan legislasi daerah.²⁹ Berdasarkan hasil koordinasi antara Pemerintah Kota Surakarta, Dinas Perhubungan, Kepolisian, DPRD Kota Surakarta, serta para pemangku kepentingan lainnya, disimpulkan bahwa operasional Bajai Maxride belum memenuhi persyaratan untuk menjalankan kegiatan angkutan penumpang secara komersial. Pertimbangan tersebut didasarkan pada belum terpenuhinya aspek legalitas kendaraan, perizinan operasional, maupun belum adanya dasar hukum yang mengakui kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang berbasis aplikasi.

Atas dasar pertimbangan tersebut, Pemerintah Kota Surakarta kemudian menerbitkan SE Walikota Surakarta No. 12 Tahun 2025 mengenai larangan sementara penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang di wilayah Kota Surakarta. Kebijakan ini bukan dimaksudkan sebagai bentuk penolakan terhadap inovasi transportasi, melainkan merupakan langkah administratif untuk menjaga kepastian hukum, keselamatan pengguna jalan, dan ketertiban penyelenggaraan transportasi sampai terdapat pengaturan yang lebih jelas dari pemerintah pusat. Pemerintah Kota Surakarta juga menegaskan bahwa pengembangan inovasi transportasi tetap terbuka sepanjang memenuhi persyaratan hukum dan standar keselamatan yang berlaku.

Melalui surat edaran tersebut, Pemerintah Kota Surakarta menegaskan bahwa kendaraan roda tiga tidak diperkenankan digunakan sebagai angkutan umum untuk melayani penumpang di wilayah Kota Surakarta. Kebijakan tersebut didasarkan pada pertimbangan bahwa sampai dengan saat surat edaran diterbitkan belum terdapat landasan hukum yang secara eksplisit mengakui kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum dalam sistem transportasi nasional. Selain itu, Pemerintah Kota Surakarta juga mendasarkan kebijakan tersebut pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Menteri

²⁹ Bagir Manan, *Hubungan Antara Pusat dan Daerah menurut UUD 1945*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1994), hlm. 2.

Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengenai Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Surat edaran pada hakikatnya bukan merupakan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022. Surat edaran juga tidak termasuk dalam jenis peraturan yang memiliki kekuatan mengikat secara umum terhadap masyarakat sebagaimana hierarki peraturan perundang-undangan.³⁰ Oleh karena itu, secara doktrinal surat edaran dikualifikasikan sebagai instrumen administratif berupa peraturan kebijakan, yaitu kebijakan tertulis yang diterbitkan oleh pejabat administrasi negara sebagai pedoman pelaksanaan kewenangan pemerintahan.

Konsep *beleidsregel* berkembang dalam praktik Hukum Administrasi Negara sebagai konsekuensi dari kebutuhan pemerintah untuk merespons persoalan yang belum diatur secara rinci oleh peraturan perundang-undangan. Keberadaan kebijakan semacam ini dimaksudkan untuk mengisi ruang kosong dalam pelaksanaan pemerintahan tanpa membentuk norma hukum baru yang seharusnya menjadi kewenangan pembentuk peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, SE Walikota Surakarta No. 12 Tahun 2025 tidak dapat diposisikan sebagai instrumen yang menciptakan larangan baru terhadap operasional Bajai Maxride, melainkan sebagai pedoman pelaksanaan kewenangan Pemerintah Kota Surakarta dalam menafsirkan dan menerapkan ketentuan hukum yang telah ada terhadap kondisi faktual di lapangan.

Dari aspek kewenangan atau *bevoegdheid*, penerbitan surat edaran tersebut dapat dianalisis berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam undang-undang tersebut, kepala daerah

³⁰ Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan*, (Kanisius: Yogyakarta, 2007), hlm 225-228.

diberikan kewenangan untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah, termasuk urusan perhubungan sesuai dengan pembagian urusan pemerintahan. Selain itu, Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan memberikan kewenangan kepada Pemerintah Kota Surakarta untuk melaksanakan pembinaan, pengaturan, pengawasan, pengendalian, serta penyelenggaraan sistem transportasi di wilayah Kota Surakarta. Oleh karena itu, penerbitan surat edaran merupakan manifestasi dari fungsi pengendalian administrasi yang dimiliki oleh Walikota sebagai kepala daerah, sepanjang substansi surat edaran tersebut tidak melampaui kewenangan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian, pengaturan eksisting terhadap operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta menunjukkan bahwa pemerintah daerah pada hakikatnya tidak menghadapi persoalan penolakan terhadap inovasi teknologi, melainkan menghadapi keterbatasan kewenangan normatif akibat belum adanya pengaturan nasional mengenai penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang berbasis aplikasi. Oleh sebab itu, kebijakan yang ditempuh Pemerintah Kota Surakarta lebih menitikberatkan pada penerapan asas legalitas dan prinsip kehati-hatian (*prudential principle*) dalam penyelenggaraan transportasi publik. Pendekatan tersebut mencerminkan bahwa setiap inovasi transportasi harus tetap ditempatkan dalam koridor hukum administrasi negara sehingga perlindungan terhadap keselamatan masyarakat, kepastian hukum, dan tertib penyelenggaraan transportasi tetap dapat diwujudkan secara seimbang.

Komposisi normatif pengaturan dalam kondisi eksisting, telah menunjukkan bahwa persoalan utama operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta bukan terletak pada penggunaan platform digital sebagai media pemesanan jasa transportasi. Regulasi nasional telah mengakui pemanfaatan aplikasi elektronik dalam penyelenggaraan angkutan orang melalui mekanisme angkutan sewa khusus. Permasalahan justru terletak pada belum adanya pengakuan normatif terhadap kendaraan roda tiga bermotor sebagai

kendaraan angkutan umum. Kondisi tersebut menimbulkan kekosongan hukum (*normative gap*) yang berdampak langsung pada tidak tersedianya mekanisme perizinan, pengawasan, dan standarisasi keselamatan. Akibatnya, Pemerintah Kota Surakarta berada pada posisi yang dilematis: di satu sisi harus mendorong inovasi transportasi perkotaan, sementara di sisi lain tetap terikat pada asas legalitas yang mengharuskan setiap tindakan pemerintahan memiliki dasar hukum yang jelas.

2. Bentuk Kebijakan Pemerintah Kota Surakarta Terhadap Operasional Bajai *Maxride* Berbasis Aplikasi dalam Sistem Transportasi Kota Surakarta

Eksistensi Bajai *Maxride* di wilayah Kota Surakarta sebagai moda transportasi berbasis aplikasi di Kota Surakarta telah memunculkan tantangan tersendiri bagi Pemerintah Kota Surakarta dalam menjalankan fungsi pemerintahan di bidang transportasi. Berbeda dengan angkutan umum konvensional yang telah memiliki landasan hukum dan mekanisme perizinan yang jelas, operasional Bajai *Maxride* berkembang di tengah belum adanya pengaturan yang secara khusus mengakomodasi penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang berbasis aplikasi. Kondisi tersebut menempatkan Pemerintah Kota Surakarta pada posisi yang tidak mudah. Di satu sisi, pemerintah daerah berkewajiban mendukung inovasi pelayanan transportasi sebagai bagian dari peningkatan pelayanan publik, namun di sisi lain tetap harus menjamin bahwa seluruh penyelenggaraan transportasi dilaksanakan berdasarkan asas legalitas dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam perspektif HAN, kondisi demikian merupakan bentuk persoalan administrasi pemerintahan yang tidak selalu dapat diselesaikan melalui pembentukan norma hukum baru. Pemerintah daerah justru dituntut untuk mengambil kebijakan administratif yang bersifat adaptif sebagai respons terhadap perkembangan masyarakat. Oleh karena itu, bentuk kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *Maxride* tidak diwujudkan melalui pembentukan peraturan daerah baru, melainkan melalui

berbagai tindakan administratif berupa pengawasan, pembinaan, koordinasi lintas sektor, pengendalian operasional, sampai dengan proses penyampaian rekomendasi kepada pemerintah pusat.³¹ Kebijakan tersebut menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta lebih mengedepankan fungsi pengendalian (*control function*) daripada fungsi regulasi (*regulatory function*), mengingat kewenangan pembentukan norma mengenai angkutan berbasis aplikasi berada pada pemerintah pusat.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, yaitu Bapak Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta menyadari adanya keterbatasan kewenangan dalam mengatur operasional angkutan penumpang berbasis aplikasi. Menurut narasumber, pengaturan mengenai operasional angkutan berbasis aplikasi merupakan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah provinsi, sehingga ruang gerak Pemerintah Kota Surakarta lebih diarahkan pada pelaksanaan pengawasan dan pengendalian terhadap aktivitas transportasi yang berlangsung di wilayahnya.³² Dalam konteks tersebut, Pemerintah Kota Surakarta memilih menerbitkan Surat Edaran Walikota mengenai larangan operasional angkutan roda tiga sebagai angkutan umum serta melakukan pemasangan rambu larangan pada sejumlah ruas jalan protokol sebagai bentuk pengawasan terhadap operasional Bajai Maxride.

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kebijakan yang ditempuh Pemerintah Kota Surakarta tidak diarahkan untuk membentuk norma hukum baru mengenai klasifikasi kendaraan angkutan umum. Pemerintah daerah justru memilih menggunakan instrumen administrasi pemerintahan sebagai bentuk implementasi kewenangan yang dimilikinya. Pendekatan demikian sejalan dengan prinsip kewenangan dalam Hukum Administrasi Negara yang menghendaki agar setiap tindakan pemerintahan dilakukan berdasarkan atribusi, delegasi, atau mandat yang diberikan oleh peraturan perundang-

³¹ Eri Yulikhshan, *Keputusan Diskresi dalam Dinamika Pemerintahan (Aplikasi dalam PTUN)*, (Yogyakarta: Penerbit Deepublish, 2012), hlm. 12.

³² Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

undangan. Dengan demikian, Pemerintah Kota Surakarta tidak dapat secara sepihak memberikan legalitas terhadap operasional Bajai Maxride apabila regulasi nasional belum mengakui kendaraan roda tiga sebagai moda angkutan umum berbasis aplikasi.

a. Kebijakan Pengendalian Melalui Surat Edaran Walikota Surakarta

Bentuk kebijakan pertama yang ditempuh Pemerintah Kota Surakarta adalah penerbitan Surat Edaran Walikota Surakarta mengenai larangan penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara, penerbitan surat edaran tersebut dilatarbelakangi oleh belum adanya dasar hukum yang mengatur operasional Bajai Maxride sebagai angkutan penumpang berbasis aplikasi.³³ Pemerintah Kota Surakarta berpendapat bahwa kendaraan roda tiga masih diperbolehkan digunakan sebagai kendaraan pribadi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, namun tidak dapat digunakan sebagai angkutan umum yang melayani masyarakat sebelum terdapat dasar hukum yang jelas. Di samping itu, perusahaan penyedia aplikasi juga diminta untuk menghentikan operasional layanan tersebut sampai terdapat kepastian regulasi.

Apabila dianalisis dari perspektif HAN, surat edaran tersebut merupakan bentuk peraturan kebijakan/*beleidsregel*. Instrumen tersebut diterbitkan bukan untuk menciptakan norma hukum baru, melainkan sebagai pedoman pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan pengawasan transportasi. Pilihan menggunakan surat edaran juga menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta tidak bermaksud memperluas kewenangannya, tetapi justru berupaya menjaga agar setiap tindakan administrasi tetap berada dalam koridor asas legalitas. Dengan demikian, kebijakan tersebut lebih tepat dipahami sebagai instrumen administratif yang bersifat preventif untuk mencegah timbulnya penyelenggaraan transportasi yang belum memiliki kepastian hukum.

³³ Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

b. Kebijakan Pengawasan Melalui Pengendalian Operasional

Pemerintah Kota Surakarta juga menerapkan kebijakan pengawasan terhadap operasional Bajai Maxride melalui pemasangan rambu larangan melintas bagi kendaraan roda tiga pada sejumlah ruas jalan protokol. Menurut Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, langkah tersebut dilakukan sebagai bentuk pengendalian terhadap operasional kendaraan yang belum memperoleh izin penyelenggaraan sebagai angkutan umum. Kebijakan serupa juga dikemukakan oleh pegawai Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menjelaskan bahwa pemasangan rambu merupakan tindak lanjut administratif setelah diterbitkannya Surat Edaran Walikota.

Dalam perspektif administrasi pemerintahan, pemasangan rambu lalu lintas merupakan bentuk tindakan administratif yang bertujuan menjaga ketertiban penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Kebijakan tersebut bukan hanya berfungsi sebagai media informasi kepada masyarakat, tetapi juga sebagai instrumen pengendalian lalu lintas yang memiliki konsekuensi hukum apabila dilanggar. Oleh karena itu, pemasangan rambu larangan terhadap kendaraan roda tiga pada ruas jalan tertentu menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta menggunakan pendekatan preventif dibandingkan pendekatan represif. Pemerintah berupaya mencegah terjadinya pelanggaran melalui pemberian informasi dan pembatasan ruang operasional sebelum melakukan tindakan penegakan hukum.

Bentuk kebijakan tersebut mencerminkan penerapan asas kehati-hatian (*prudential principle*) dalam penyelenggaraan pemerintahan. Pemerintah daerah tidak serta-merta memberikan izin operasional kepada Bajai Maxride ataupun melakukan pelarangan secara permanen, tetapi memilih membatasi ruang operasional sambil menunggu adanya kepastian regulasi dari pemerintah pusat. Pendekatan demikian menunjukkan adanya

keseimbangan antara kepentingan untuk menjaga keselamatan lalu lintas, menjamin kepastian hukum, dan tetap membuka ruang bagi kemungkinan berkembangnya inovasi transportasi pada masa yang akan datang.

c. Kebijakan Melalui Pendekatan Secara Koordinatif

Pemerintah Kota Surakarta turut merealisasikan pendekatan koordinatif sebagai salah satu bentuk kebijakan dalam menyikapi keberadaan Bajai Maxride berbasis aplikasi. Pendekatan tersebut diwujudkan melalui pelaksanaan audiensi dan koordinasi yang melibatkan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Kepolisian Resor Kota Surakarta, penyelenggara aplikasi Bajai Maxride, serta pemangku kepentingan lainnya. Kebijakan ini menunjukkan bahwa pemerintah daerah tidak memilih pendekatan yang bersifat sepihak, melainkan mengedepankan komunikasi antarlembaga untuk memperoleh kesamaan persepsi mengenai status hukum dan mekanisme penyelenggaraan operasional Bajai Maxride.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, audiensi dilakukan sebagai forum untuk menjelaskan kedudukan hukum operasional Bajai Maxride sekaligus memberikan pemahaman kepada penyelenggara aplikasi mengenai mekanisme perizinan yang berlaku. Dalam forum tersebut dijelaskan bahwa apabila Bajai Maxride hendak beroperasi secara legal, maka penyelenggara harus menyesuaikan model operasionalnya dengan ketentuan mengenai angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana diatur dalam regulasi nasional. Pemerintah Kota Surakarta juga menegaskan bahwa sampai dengan saat ini belum terdapat dasar hukum yang dapat dijadikan landasan pemberian izin operasional sebagai angkutan umum berbasis aplikasi menggunakan kendaraan roda tiga.³⁴

Keterangan tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan pegawai Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang

³⁴ Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

menyatakan bahwa koordinasi dengan pihak penyelenggara aplikasi telah dilakukan beberapa kali bersama unsur kepolisian. Namun demikian, sampai dengan penelitian ini dilaksanakan belum terdapat tindak lanjut yang menghasilkan kesepakatan mengenai mekanisme operasional maupun penyelesaian persoalan perizinan Bajai Maxride. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa komunikasi administratif telah berlangsung, akan tetapi belum menghasilkan penyelesaian terhadap persoalan hukum yang menjadi pokok permasalahan.

Kebijakan koordinatif merupakan bagian dari fungsi penyelenggaraan pemerintahan yang bertujuan menciptakan keselarasan tindakan antarorgan pemerintahan maupun antara pemerintah dengan masyarakat. Koordinasi tidak secara terbatas cukup dimaknai sebagai bentuk komunikasi formal, tetapi juga sebagai mekanisme untuk mengintegrasikan kewenangan, menyamakan interpretasi terhadap ketentuan hukum, serta mencegah terjadinya tumpang tindih pelaksanaan kewenangan antarinstansi. Oleh karena itu, pelaksanaan audiensi oleh Pemerintah Kota Surakarta merupakan implementasi dari prinsip koordinasi pemerintahan yang menjadi salah satu unsur penting dalam penyelenggaraan administrasi negara.

Apabila dianalisis lebih lanjut, langkah koordinatif yang ditempuh Pemerintah Kota Surakarta juga mencerminkan pelaksanaan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB) sebagaimana diatur dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan. Salah satu asas yang tampak diterapkan adalah asas kecermatan, yaitu kewajiban pejabat pemerintahan untuk mengambil keputusan berdasarkan informasi yang lengkap, pertimbangan yang memadai, dan analisis yang objektif. Pemerintah Kota Surakarta tidak langsung menjatuhkan tindakan administratif yang bersifat represif terhadap penyelenggara Bajai Maxride, melainkan terlebih dahulu membuka ruang dialog guna memperoleh penjelasan mengenai konsep

operasional, rencana perizinan, serta kesiapan penyelenggara dalam memenuhi ketentuan hukum yang berlaku.

Selain asas kecermatan, kebijakan koordinatif tersebut juga mencerminkan penerapan asas keterbukaan. Dalam penyelenggaraan pemerintahan modern, keterbukaan merupakan prasyarat penting untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik. Melalui audiensi, Pemerintah Kota Surakarta memberikan kesempatan kepada penyelenggara Bajai Maxride untuk menyampaikan pandangan, menjelaskan model bisnis yang dijalankan, sekaligus memperoleh informasi mengenai kendala hukum yang dihadapi dalam proses operasional. Dengan demikian, kebijakan yang diambil pemerintah daerah tidak semata-mata didasarkan pada perspektif regulator, tetapi juga mempertimbangkan kondisi faktual yang dihadapi pelaku usaha.

Pendekatan koordinatif tersebut merupakan pilihan kebijakan yang tepat mengingat persoalan operasional Bajai Maxride tidak hanya berkaitan dengan aspek hukum administrasi, tetapi juga menyangkut dimensi sosial, ekonomi, dan pelayanan publik. Apabila pemerintah daerah langsung melakukan pelarangan tanpa membuka ruang komunikasi, maka kebijakan tersebut berpotensi menimbulkan konflik antara pemerintah dengan pelaku usaha maupun masyarakat pengguna jasa. Sebaliknya, melalui koordinasi yang intensif, pemerintah dapat menyampaikan argumentasi hukum secara transparan sekaligus mendorong penyelenggara untuk menyesuaikan model operasionalnya dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

d. Kebijakan Penegakan Hukum Melalui Operasi Gabungan

Bentuk kebijakan berikutnya yang diterapkan Pemerintah Kota Surakarta adalah pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum melalui operasi gabungan bersama Kepolisian Resor Kota Surakarta. Berbeda dengan kebijakan koordinatif yang bersifat persuasif, operasi gabungan merupakan bentuk tindakan administratif yang diarahkan untuk memastikan kepatuhan masyarakat terhadap ketentuan penyelenggaraan

lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pegawai Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan berbasis aplikasi dilakukan melalui operasi gabungan bersama Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Surakarta. Hal tersebut dilakukan karena kewenangan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas pada prinsipnya berada pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, sedangkan Dinas Perhubungan lebih berperan dalam aspek pengawasan teknis penyelenggaraan transportasi.³⁵

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surakarta memahami pembagian kewenangan sebagaimana ditentukan dalam sistem hukum nasional. Dalam penyelenggaraan transportasi jalan, kewenangan administrasi dan kewenangan penegakan hukum memang tidak berada pada satu institusi yang sama. Dinas Perhubungan memiliki fungsi pembinaan, pengawasan, pengaturan, dan pemberian rekomendasi teknis, sedangkan Kepolisian memiliki kewenangan melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu, pelaksanaan operasi gabungan merupakan bentuk sinergi antarinstansi guna menjamin efektivitas penyelenggaraan transportasi.

Dari perspektif Hukum Administrasi Negara, kerja sama tersebut mencerminkan penerapan prinsip integrasi kewenangan administratif. Dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang bersifat kompleks, keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya ditentukan oleh kewenangan masing-masing instansi, tetapi juga oleh kemampuan pemerintah membangun koordinasi lintas sektor. Operasi gabungan menjadi sarana untuk menyatukan fungsi pengawasan administrasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dengan fungsi penegakan hukum yang dijalankan oleh Kepolisian.

³⁵ Hasil Wawancara dan Distribusi Kuisioner dengan Pegawai Pada Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

Hasil wawancara turut menunjukkan bahwa sampai dengan saat penelitian ini dilaksanakan, Bajai Maxride belum terdaftar sebagai penyelenggara angkutan umum pada Dinas Perhubungan Kota Surakarta karena belum pernah mengajukan izin operasional. Fakta tersebut memperlihatkan bahwa pengawasan pemerintah daerah tidak hanya difokuskan pada aktivitas kendaraan di jalan, tetapi juga pada aspek administrasi penyelenggaraan transportasi.³⁶ Dengan demikian, penegakan hukum yang dilakukan Pemerintah Kota Surakarta tidak hanya berorientasi pada pelanggaran lalu lintas, tetapi juga pada kepatuhan terhadap sistem perizinan sebagai prasyarat penyelenggaraan pelayanan publik.

Kebijakan operasi gabungan yang dilaksanakan Pemerintah Kota Surakarta merupakan bentuk implementasi asas kepastian hukum dan asas kepentingan umum dalam penyelenggaraan administrasi pemerintahan. Kepastian hukum diwujudkan melalui pengawasan terhadap operasional kendaraan yang belum memiliki legalitas, sedangkan asas kepentingan umum diwujudkan melalui upaya pemerintah menjaga keselamatan, ketertiban, dan kelancaran sistem transportasi perkotaan. Akan tetapi, efektivitas kebijakan tersebut pada hakikatnya masih bergantung pada adanya penyempurnaan regulasi di tingkat nasional. Selama kendaraan roda tiga berbasis aplikasi belum memperoleh pengakuan normatif sebagai moda angkutan umum, maka ruang gerak Pemerintah Kota Surakarta akan tetap terbatas pada tindakan administratif berupa pembinaan, pengawasan, koordinasi, dan pengendalian operasional tanpa dapat memberikan kepastian hukum yang bersifat permanen bagi penyelenggara maupun pengemudi Bajai Maxride.

Konklusi dari bentuk kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *Maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta, dapat dikomparasikan antara pengaturan melalui produk

³⁶ Hasil Wawancara dan Distribusi Kuisisioner dengan Pegawai Pada Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

perundang-undangan maupun kebijakan baik yang tertulis dalam Surat Edaran maupun tindakan langsung Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

Parameter	Peraturan Perundang-Undangan	Peraturan Kebijakan
Sifat Norma	mengatur	menghimbau
Aparat Pelaksana	ada	tidak ada
Ruang Lingkup	masyarakat luas	masyarakat khusus
Hubungan Dengan Aturan Diatasnya	sebagai dasar hukum	tidak selalu menjadi dasar hukum/dapat berasal dari diskresi
Jangka Waktu	sampai dicabut oleh norma lain	terdapat pembatasan
Sanksi	pidana, denda, administratif	teguran, sanksi sosial

B. OPERASIONAL BAJAI *MAXRIDE* DITINJAU DARI KEPASTIAN HUKUM PENYELENGGARAAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA SURAKARTA

1. Legalitas Operasional Bajai Maxride Ditinjau dari Aspek Kepastian Hukum

Kepastian hukum merupakan salah satu prinsip fundamental dalam negara hukum yang menuntut agar setiap tindakan pemerintahan maupun aktivitas masyarakat memiliki dasar hukum yang jelas, konsisten, dan dapat diprediksi akibat hukumnya. Dalam penyelenggaraan transportasi, kepastian hukum menjadi instrumen penting untuk menjamin bahwa setiap moda angkutan beroperasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sehingga mampu memberikan perlindungan hukum bagi pemerintah sebagai regulator, penyelenggara angkutan, pengemudi, maupun masyarakat sebagai pengguna jasa. Oleh karena itu, legalitas moda transportasi tidak terbatas diukur dari kebermanfaatannya bagi masyarakat, tetapi juga dari kesesuaiannya dengan sistem hukum yang berlaku.

Dalam perspektif teori kepastian hukum, sebagaimana dikemukakan oleh Lon L. Fuller, suatu sistem hukum yang baik harus memenuhi karakteristik adanya aturan yang jelas, dapat dipahami, tidak saling

bertentangan, dapat dilaksanakan, serta diterapkan secara konsisten oleh penyelenggara negara. Apabila dikaitkan dengan operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta, teori tersebut menunjukkan bahwa legalitas suatu moda transportasi tidak cukup hanya didasarkan pada kebutuhan masyarakat atau perkembangan teknologi digital, tetapi juga harus memperoleh legitimasi normatif melalui peraturan perundang-undangan yang mengatur status kendaraan, mekanisme perizinan, standar keselamatan, serta pengawasan penyelenggaraannya. Dengan demikian, persoalan hukum yang muncul bukan terletak pada inovasi transportasi yang ditawarkan Bajai Maxride, melainkan pada belum adanya kepastian mengenai dasar hukum operasional kendaraan roda tiga berbasis aplikasi dalam sistem transportasi nasional.

Secara normatif, penyelenggaraan angkutan orang di Indonesia diatur melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 138 ayat (1) menegaskan bahwa penyelenggaraan angkutan orang dan barang harus dilaksanakan dengan menggunakan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Selanjutnya, Pasal 138 ayat (2) menentukan bahwa penyelenggaraan angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha yang memperoleh izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Norma tersebut menunjukkan bahwa legalitas penyelenggaraan angkutan umum bertumpu pada dua unsur utama, yaitu legalitas kendaraan yang digunakan dan legalitas badan usaha sebagai penyelenggara.

Ketentuan tersebut kemudian dipertegas dalam Pasal 173 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mewajibkan setiap perusahaan angkutan umum memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Persyaratan tersebut merupakan bentuk pengawasan administratif negara terhadap penyelenggaraan pelayanan transportasi agar memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, serta kepastian hukum bagi masyarakat. Dengan demikian, keberadaan aplikasi digital sebagai media pemesanan tidak menghapus kewajiban penyelenggara untuk memenuhi

seluruh persyaratan perizinan yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.

Permasalahan hukum kemudian muncul ketika ketentuan tersebut dikaitkan dengan operasional Bajai Maxride. Berdasarkan hasil penelitian lapangan, Bajai Maxride menggunakan kendaraan roda tiga sebagai sarana angkutan penumpang yang dipesan melalui aplikasi digital. Namun demikian, sampai dengan penelitian ini dilaksanakan belum terdapat ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maupun peraturan pelaksanaannya yang secara eksplisit mengakui kendaraan roda tiga sebagai kendaraan angkutan umum berbasis aplikasi. Akibatnya, operasional Bajai Maxride berada dalam kondisi kekosongan pengaturan, yaitu suatu keadaan ketika perkembangan praktik sosial tidak diikuti oleh perkembangan regulasi yang mengaturnya.

Kondisi tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menjelaskan bahwa Pemerintah Kota Surakarta belum dapat memberikan legalitas terhadap operasional Bajai Maxride karena belum terdapat dasar hukum pada tingkat nasional yang mengatur penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi. Menurut narasumber, kewenangan pemerintah daerah hanya sebatas melaksanakan pengawasan dan pengendalian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan pembentukan norma mengenai jenis kendaraan angkutan umum merupakan kewenangan pemerintah pusat.³⁷

Fakta yang dihimpun tersebut menunjukkan bahwa persoalan utama legalitas Bajai Maxride bukan terletak pada keberadaan aplikasi digital yang digunakan sebagai media pemesanan. Penggunaan aplikasi dalam penyelenggaraan transportasi pada prinsipnya telah dikenal dalam sistem hukum Indonesia melalui pengaturan mengenai angkutan sewa khusus. Akan tetapi, regulasi tersebut mensyaratkan penggunaan kendaraan yang

³⁷ Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

memenuhi klasifikasi sebagai mobil penumpang umum beserta persyaratan administratif lainnya. Dengan demikian, aspek yang menimbulkan ketidakpastian hukum justru berada pada status kendaraan roda tiga yang digunakan sebagai sarana angkutan penumpang.

Hasil kuesioner yang diperoleh dari responden penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat memandang Bajai Maxride sebagai alternatif transportasi yang praktis, mudah diakses, dan memiliki tarif yang relatif terjangkau. Di sisi lain, responden juga menyatakan adanya keraguan mengenai status hukum operasional Bajai Maxride karena belum adanya informasi yang jelas mengenai izin operasional, standar keselamatan, maupun perlindungan hukum apabila terjadi kecelakaan. Penjelasan dari responden tersebut memperlihatkan bahwa manfaat sosial yang dirasakan masyarakat belum diikuti oleh kepastian hukum yang memadai. Dalam perspektif teori kepastian hukum, kondisi demikian berpotensi menimbulkan ketidakjelasan mengenai hak dan kewajiban para pihak apabila terjadi sengketa atau kerugian dalam penyelenggaraan layanan transportasi tersebut.

Legalitas operasional Bajai Maxride harus dipahami sebagai persoalan harmonisasi antara perkembangan inovasi transportasi dengan perkembangan hukum positif. Secara sosiologis, kehadiran Bajai Maxride menunjukkan adanya kebutuhan masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih fleksibel dan berbasis teknologi digital. Namun secara yuridis, inovasi tersebut belum memperoleh legitimasi normatif yang memadai karena sistem hukum nasional masih membangun klasifikasi kendaraan angkutan umum berdasarkan paradigma transportasi konvensional. Akibatnya, Pemerintah Kota Surakarta tidak memiliki dasar hukum untuk menerbitkan izin operasional maupun menetapkan standar penyelenggaraan terhadap Bajai Maxride.

Berdasarkan uraian tersebut dapat dipahami bahwa operasional Bajai Maxride belum sepenuhnya memenuhi prinsip kepastian hukum. Ketidakpastian tersebut tidak hanya menyangkut status hukum kendaraan yang digunakan, tetapi juga berimplikasi pada mekanisme perizinan,

perlindungan hukum bagi pengguna jasa, tanggung jawab penyelenggara apabila terjadi kecelakaan, pengawasan pemerintah daerah, serta kepastian penegakan hukum. Oleh karena itu, mewujudkan legalitas operasional Bajai Maxride tidak cukup dilakukan melalui kebijakan administratif pemerintah daerah, melainkan memerlukan pembentukan regulasi nasional yang secara eksplisit mengatur kedudukan kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai bagian dari sistem transportasi nasional sehingga tercipta kepastian hukum bagi seluruh pihak yang berkepentingan.³⁸

Hasil penelitian empiris menunjukkan bahwa operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta masih berada dalam kondisi yang belum memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak yang berkepentingan. Van Apeldoorn berpendapat bahwa kepastian hukum bukan sekadar keberadaan peraturan tertulis, tetapi juga adanya jaminan bahwa hukum mampu memberikan kejelasan mengenai hak, kewajiban, kewenangan, serta perlindungan hukum sehingga masyarakat tidak berada dalam ketidakpastian terhadap akibat hukum dari suatu tindakan.³⁹ Dengan demikian, hukum harus mampu memberikan pedoman yang jelas bagi masyarakat sekaligus membatasi kemungkinan terjadinya tindakan pemerintahan yang bersifat sewenang-wenang.

Dimensi pertama yang dikemukakan Van Apeldoorn berkaitan dengan adanya kepastian norma hukum. Dalam konteks operasional Bajai Maxride, hasil wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta menunjukkan bahwa sampai dengan saat penelitian ini dilaksanakan belum terdapat regulasi yang secara eksplisit mengatur kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum.⁴⁰ Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surakarta tidak memiliki dasar hukum untuk menerbitkan izin operasional maupun menetapkan standar

³⁸ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Edisi Revisi, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2020), hlm. 45.

³⁹ Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

⁴⁰ Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

penyelenggaraannya. Pemerintah daerah hanya dapat melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan.

Analisis serta uraian tersebut menunjukkan bahwa ketidakpastian hukum yang terjadi bukan disebabkan oleh tidak berjalannya fungsi pemerintahan, melainkan karena terdapat kekosongan norma dalam sistem hukum transportasi nasional. Regulasi yang berlaku telah mengatur angkutan umum berbasis aplikasi, namun pengaturannya masih berorientasi pada kendaraan yang telah dikenal dalam klasifikasi angkutan umum. Sementara itu, kendaraan roda tiga yang digunakan oleh Bajai Maxride belum memperoleh pengakuan normatif sebagai salah satu jenis kendaraan angkutan umum. Akibatnya, penyelenggara, pengemudi, maupun pemerintah daerah tidak memperoleh pedoman hukum yang jelas mengenai mekanisme penyelenggaraan layanan tersebut.

Dimensi kedua menurut Van Apeldoorn adalah kepastian mengenai hak dan kewajiban para subjek hukum.⁴¹ Berdasarkan hasil wawancara, pihak Dinas Perhubungan menjelaskan bahwa Pemerintah Kota Surakarta belum dapat memberikan izin operasional kepada Bajai Maxride karena belum terdapat dasar hukum yang mengatur status kendaraan yang digunakan. Kondisi tersebut menyebabkan penyelenggara aplikasi tidak memperoleh kepastian mengenai prosedur perizinan yang harus ditempuh, persyaratan administrasi yang wajib dipenuhi, maupun standar operasional yang harus diterapkan dalam penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi.

Hasil distribusi kuisioner dengan pengemudi Bajai Maxride menunjukkan bahwa mereka pada dasarnya menghendaki adanya pengakuan hukum terhadap profesi yang dijalankan. Pengemudi menyatakan bahwa keberadaan regulasi yang jelas akan memberikan rasa aman dalam bekerja, menghindarkan mereka dari kekhawatiran terhadap tindakan penertiban, serta memberikan kepastian mengenai keberlangsungan mata pencaharian yang

⁴¹ Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

bergantung pada operasional Bajai Maxride. Fakta empiris tersebut memperlihatkan bahwa ketidakpastian hukum tidak hanya berdampak pada penyelenggara usaha, tetapi juga secara langsung memengaruhi kepastian pekerjaan dan kepastian ekonomi para pengemudi.

Perspektif identik terdeskripsikan hasil kuisisioner yang didistribusikan kepada masyarakat. Mayoritas responden menilai bahwa Bajai Maxride merupakan alternatif transportasi yang mudah dijangkau, memiliki tarif yang relatif terjangkau, serta memberikan pilihan baru dalam mobilitas masyarakat perkotaan. Namun demikian, sebagian besar responden juga menyatakan masih meragukan status hukum operasional Bajai Maxride karena belum mengetahui secara pasti apakah layanan tersebut telah memperoleh izin dari pemerintah maupun bagaimana bentuk perlindungan hukum apabila terjadi kecelakaan atau sengketa selama penggunaan jasa transportasi tersebut.

Kondisi demikian memperlihatkan bahwa manfaat sosial yang dirasakan masyarakat belum diikuti oleh kepastian hukum sebagaimana dikonsepsikan oleh Van Apeldoorn.⁴² Suatu layanan transportasi tidak cukup hanya memberikan manfaat praktis, tetapi juga harus mampu menjamin kepastian mengenai hubungan hukum antara penyelenggara, pengemudi, pengguna jasa, dan pemerintah. Ketika status hukum penyelenggaraan masih dipertanyakan, maka hak dan kewajiban masing-masing pihak juga menjadi tidak sepenuhnya jelas. Kondisi ini berpotensi menimbulkan persoalan hukum apabila terjadi kecelakaan, wanprestasi pelayanan, maupun sengketa mengenai tanggung jawab para pihak.

Dalam penelitian ini, Pemerintah Kota Surakarta tidak serta-merta melarang operasional Bajai Maxride tanpa dasar hukum, melainkan memilih menerapkan kebijakan administratif berupa penerbitan surat edaran, koordinasi dengan penyelenggara aplikasi, pemasangan rambu larangan, dan pelaksanaan operasi gabungan bersama Kepolisian. Langkah tersebut menunjukkan bahwa pemerintah daerah tetap berupaya menjalankan fungsi

⁴² Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

pengawasan sesuai dengan batas kewenangan yang dimilikinya serta tidak mengambil tindakan yang melampaui kewenangan (*ultra vires*). Dari perspektif Hukum Administrasi Negara, pendekatan tersebut mencerminkan penerapan asas legalitas sekaligus memberikan perlindungan bagi masyarakat dari kemungkinan munculnya tindakan pemerintahan yang tidak memiliki dasar hukum.

Apabila dianalisis berdasarkan teori kepastian hukum Van Apeldoorn, legalitas operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta belum memenuhi unsur kepastian hukum secara utuh. Ketidakpastian tersebut tidak hanya disebabkan oleh belum adanya regulasi yang mengatur kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum, tetapi juga berdampak terhadap ketidakjelasan hak dan kewajiban penyelenggara, pengemudi, pengguna jasa, maupun pemerintah daerah sebagai regulator.⁴³ Hasil wawancara dan kuisioner menunjukkan bahwa seluruh pihak pada dasarnya menghendaki adanya kepastian hukum, meskipun berasal dari sudut pandang yang berbeda. Pemerintah daerah membutuhkan kepastian mengenai ruang lingkup kewenangannya, penyelenggara dan pengemudi membutuhkan kepastian mengenai legalitas usaha yang dijalankan, sedangkan masyarakat membutuhkan kepastian mengenai perlindungan hukum sebagai pengguna jasa transportasi. Oleh karena itu, pembentukan regulasi nasional yang secara khusus mengakomodasi kendaraan roda tiga berbasis aplikasi merupakan kebutuhan yang mendesak untuk mewujudkan kepastian hukum sebagaimana dimaksud oleh Van Apeldoorn.

2. Aspek Jaminan Keselamatan Konsumen Bajai Maxride Ditinjau dari Kepastian Hukum

Keselamatan konsumen merupakan salah satu unsur fundamental dalam penyelenggaraan jasa transportasi. Dalam negara hukum, penyedia jasa transportasi tidak hanya dituntut mampu memberikan pelayanan yang mudah diakses dan efisien, tetapi juga wajib menjamin keamanan,

⁴³ Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

keselamatan, dan perlindungan hukum bagi setiap pengguna jasa. Jaminan keselamatan tersebut menjadi bagian dari hak konstitusional masyarakat sekaligus merupakan manifestasi dari kewajiban negara untuk memberikan perlindungan terhadap warga negara dalam setiap aktivitas pelayanan publik.⁴⁴ Oleh karena itu, keberadaan suatu moda transportasi tidak dapat dinilai semata-mata dari aspek inovasi maupun manfaat ekonominya, tetapi juga harus diuji berdasarkan kemampuan sistem hukum dalam memberikan jaminan keselamatan kepada konsumen.⁴⁵

Dalam perspektif teori kepastian hukum Van Apeldoorn, perlindungan terhadap konsumen merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari fungsi hukum untuk menciptakan kepastian mengenai hak dan kewajiban para pihak. Kepastian hukum tidak hanya diwujudkan melalui adanya peraturan tertulis, tetapi juga melalui adanya jaminan bahwa setiap konsumen memperoleh perlindungan yang jelas apabila mengalami kerugian akibat penggunaan barang atau jasa.⁴⁶ Dengan demikian, kepastian hukum dalam bidang perlindungan konsumen mensyaratkan adanya pengaturan yang memberikan kejelasan mengenai standar keselamatan, tanggung jawab pelaku usaha, mekanisme penyelesaian sengketa, serta bentuk ganti kerugian apabila konsumen mengalami kerugian.

Prinsip tersebut sejalan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pasal 4 huruf a memberikan hak kepada konsumen untuk memperoleh kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa. Hak tersebut merupakan hak dasar yang wajib dipenuhi oleh setiap pelaku usaha tanpa terkecuali, termasuk pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa transportasi berbasis aplikasi. Selain itu, Pasal 4 huruf c juga memberikan hak kepada konsumen untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur

⁴⁴ C. Anwar, *Teori dan Hukum Konstitusi*, (Malang: Setara Press, 2015), hlm. 28.

⁴⁵ Mochamad Adib Zain, Ananda Prima Yurista, dan Mailinda Eka Yuniza, "Konsistensi Pengaturan Jaminan Sosial Terhadap Konsep Negara Kesejahteraan Indonesia," *Jurnal Penelitian Hukum*, Vol. 1, No. 2, 2014, hlm. 63-76.

⁴⁶ Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

mengenai kondisi serta jaminan jasa yang digunakan. Dengan demikian, penyelenggara transportasi tidak terbatas mempunyai kewajiban menyediakan layanan angkutan, tetapi juga wajib memastikan bahwa konsumen memperoleh informasi mengenai legalitas layanan, standar keselamatan kendaraan, identitas pengemudi, serta bentuk perlindungan apabila terjadi risiko selama perjalanan.

Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen menegaskan bahwa pelaku usaha berkewajiban beritikad baik dalam menjalankan kegiatan usahanya, memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai jasa yang diperdagangkan, menjamin mutu jasa yang diberikan, serta memberikan kompensasi atau ganti rugi apabila jasa yang diberikan menimbulkan kerugian bagi konsumen. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab pelaku usaha tidak berhenti pada penyediaan sarana transportasi, tetapi juga mencakup kewajiban menjamin keselamatan pengguna jasa selama proses pelayanan berlangsung.⁴⁷

Apabila ketentuan tersebut dikaitkan dengan penyelenggaraan Bajai Maxride di Kota Surakarta, muncul persoalan mengenai kepastian hukum terhadap jaminan keselamatan konsumen. Berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, salah satu alasan utama pemerintah daerah belum memberikan persetujuan operasional Bajai Maxride adalah belum adanya dasar hukum yang secara khusus mengatur penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi. Kondisi tersebut berimplikasi pada belum adanya kepastian mengenai standar teknis kendaraan, mekanisme pengawasan keselamatan, sistem pengujian berkala kendaraan, maupun bentuk pertanggungjawaban penyelenggara apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan penumpang.⁴⁸ Hasil wawancara menunjukkan bahwa persoalan keselamatan konsumen tidak hanya berkaitan dengan kondisi fisik kendaraan, tetapi juga menyangkut kepastian sistem

⁴⁷ Abdulnakir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 7.

⁴⁸ Hasil Wawancara dengan Yulianto Nugroho, A.Md., LLAJ., S.E., M.A.P., Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

perlindungan hukum yang mengatur hubungan antara penyelenggara, pengemudi, pemerintah, dan pengguna jasa. Selama kendaraan yang digunakan belum memperoleh pengakuan sebagai kendaraan angkutan umum, maka mekanisme pengawasan terhadap standar keselamatan juga belum dapat diterapkan secara optimal sebagaimana berlaku pada angkutan umum yang telah memiliki legalitas operasional.

Hal tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan pengemudi Bajai Maxride yang pada prinsipnya menyatakan kesediaan untuk memenuhi ketentuan keselamatan apabila pemerintah menetapkan standar operasional yang jelas. Pengemudi juga mengharapkan adanya kepastian hukum mengenai legalitas operasional sehingga mereka dapat menjalankan pekerjaannya tanpa adanya kekhawatiran terhadap tindakan penertiban maupun ketidakjelasan mengenai tanggung jawab hukum apabila terjadi kecelakaan. Pernyataan tersebut memperlihatkan bahwa pengemudi tidak menolak penerapan standar keselamatan, tetapi justru menghendaki adanya regulasi yang memberikan kepastian mengenai kewajiban yang harus dipenuhi dalam menjalankan profesinya.⁴⁹

Hasil kuesioner menunjukkan bahwa sebagian besar responden menilai Bajai Maxride sebagai moda transportasi yang praktis, ekonomis, dan mampu menjangkau kawasan yang sulit diakses oleh kendaraan berukuran besar. Akan tetapi, sebagian responden juga mengemukakan kekhawatiran mengenai aspek keselamatan, terutama berkaitan dengan perlindungan hukum apabila terjadi kecelakaan, jaminan asuransi, standar kelayakan kendaraan, serta kepastian mengenai pihak yang bertanggung jawab apabila konsumen mengalami kerugian selama menggunakan layanan Bajai Maxride.

Fakta dan data empiris tersebut menunjukkan bahwa kepastian hukum mengenai keselamatan konsumen belum terpenuhi secara optimal. Pertama, belum terdapat kepastian norma yang mengatur standar keselamatan kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum. Kedua, belum

⁴⁹ Hasil Distribusi Kuisisioner Pada Sample Pengemudi Bajai Maxride di wilayah Kota Surakarta, Selasa 30 Juni 2026.

terdapat kepastian mengenai hak dan kewajiban penyelenggara dalam memberikan perlindungan kepada konsumen apabila terjadi kecelakaan. Ketiga, belum terdapat kepastian mengenai mekanisme pertanggungjawaban hukum, baik terhadap penyelenggara aplikasi, pengemudi, maupun pihak lain yang terlibat dalam hubungan hukum penyelenggaraan transportasi tersebut. Akibatnya, konsumen berada dalam posisi yang rentan apabila terjadi sengketa atau kerugian karena belum tersedia instrumen hukum yang secara khusus mengatur hubungan hukum tersebut.

Pengaturan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, kondisi tersebut berpotensi menghambat pemenuhan hak konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 4. Meskipun secara faktual konsumen memperoleh manfaat berupa kemudahan akses transportasi, namun manfaat tersebut belum sepenuhnya diimbangi dengan kepastian mengenai keamanan dan keselamatan layanan. Dalam konteks perlindungan konsumen, keberadaan inovasi teknologi tidak dapat dijadikan alasan untuk mengesampingkan kewajiban pelaku usaha dalam menjamin keselamatan pengguna jasa. Sebaliknya, semakin berkembang suatu inovasi, semakin besar pula tuntutan agar sistem hukum mampu memberikan perlindungan yang memadai kepada konsumen.

Problematisasi keselamatan konsumen Bajai Maxride pada hakikatnya bukan semata-mata disebabkan oleh karakteristik kendaraan roda tiga yang digunakan, melainkan lebih disebabkan oleh belum adanya pengaturan hukum yang secara komprehensif mengatur standar penyelenggaraan layanan tersebut. Ketidakjelasan mengenai legalitas kendaraan berdampak langsung pada ketidakjelasan standar keselamatan, mekanisme pengawasan, sistem sertifikasi kendaraan, perlindungan asuransi, serta pertanggungjawaban hukum apabila terjadi kecelakaan. Akibatnya, konsumen belum memperoleh jaminan perlindungan hukum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan hasil penelitian empiris dan analisis normatif tersebut, dapat dipahami bahwa aspek jaminan keselamatan konsumen Bajai Maxride

masih menghadapi persoalan kepastian hukum. Di satu sisi, masyarakat memberikan respons positif terhadap keberadaan layanan tersebut karena mampu memenuhi kebutuhan mobilitas perkotaan. Di sisi lain, pemerintah daerah belum dapat memberikan pengakuan hukum terhadap operasional Bajai Maxride akibat belum adanya regulasi nasional yang mengatur penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi. Oleh karena itu, untuk mewujudkan kepastian hukum sebagaimana dikonsepsikan oleh Van Apeldoorn sekaligus memenuhi hak-hak konsumen berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, diperlukan pembentukan regulasi yang secara khusus mengatur standar keselamatan, mekanisme pengawasan, tanggung jawab pelaku usaha, perlindungan asuransi, serta prosedur penyelesaian sengketa bagi pengguna jasa Bajai Maxride.

Ketentuan mengenai tanggung jawab pelaku usaha terhadap kerugian konsumen diatur secara tegas dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pasal tersebut menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, maupun kerugian yang dialami konsumen akibat penggunaan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. Selanjutnya, ayat (2) mengatur bahwa ganti rugi dapat diberikan dalam bentuk pengembalian uang, penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, perawatan kesehatan, maupun pemberian santunan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sementara itu, ayat (3) menentukan bahwa pemberian ganti rugi harus dilaksanakan paling lambat tujuh hari setelah tanggal terjadinya transaksi, sedangkan ayat (4) menegaskan bahwa pemberian ganti rugi tersebut tidak menghapus kemungkinan adanya tuntutan pidana apabila pelaku usaha terbukti melakukan pelanggaran. Norma tersebut menunjukkan bahwa sistem perlindungan konsumen di Indonesia tidak hanya menempatkan pelaku usaha sebagai penyedia jasa, tetapi juga sebagai pihak yang memikul tanggung jawab hukum terhadap setiap risiko yang timbul dari jasa yang dipasarkan kepada masyarakat.

Komposisi pengaturan dalam Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen dikaitkan dengan operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta, muncul persoalan mengenai kepastian pihak yang bertanggung jawab apabila konsumen mengalami kerugian akibat kecelakaan atau kegagalan pelayanan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, sampai dengan saat penelitian ini dilakukan belum terdapat dasar hukum yang mengatur operasional kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum.⁵⁰ Akibatnya, pemerintah daerah belum dapat menetapkan standar operasional maupun mekanisme pertanggungjawaban penyelenggara apabila terjadi kerugian yang dialami penumpang. Kondisi tersebut menimbulkan ketidakjelasan mengenai subjek hukum yang berkewajiban melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 UUPK, apakah berada pada perusahaan penyedia aplikasi, pemilik kendaraan, pengemudi, atau pihak lain yang terlibat dalam hubungan hukum penyelenggaraan layanan Bajai Maxride.

Ketidakjelasan tersebut juga tercermin dalam hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa sebagian responden masih meragukan bentuk perlindungan hukum yang akan diterima apabila terjadi kecelakaan selama menggunakan layanan Bajai Maxride. Responden pada umumnya mengakui bahwa layanan tersebut memberikan kemudahan akses dan efisiensi mobilitas, namun mereka belum mengetahui secara pasti apakah penyelenggara menyediakan jaminan asuransi, mekanisme penggantian kerugian, maupun prosedur penyelesaian sengketa apabila konsumen mengalami kerugian. Dari perspektif perlindungan konsumen, kondisi tersebut menunjukkan bahwa hak konsumen untuk memperoleh rasa aman dan kepastian mengenai pertanggungjawaban pelaku usaha sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen belum sepenuhnya terpenuhi.

⁵⁰ Hasil Wawancara dan Distribusi Kuisisioner pada Sample Pegawai Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

Apabila dianalisis menggunakan teori kepastian hukum Van Apeldoorn, keberlakuan Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen sesungguhnya telah memberikan kepastian mengenai prinsip tanggung jawab pelaku usaha. Akan tetapi, kepastian hukum tidak berhenti pada keberadaan norma yang bersifat umum. Kepastian hukum juga menuntut adanya kejelasan mengenai subjek yang memikul tanggung jawab, mekanisme pelaksanaan tanggung jawab tersebut, serta jaminan bahwa hak konsumen dapat direalisasikan secara efektif.⁵¹ Dalam konteks Bajai Maxride, norma mengenai tanggung jawab pelaku usaha telah tersedia, tetapi implementasinya menghadapi hambatan karena status hukum penyelenggara dan kendaraan yang digunakan belum memperoleh pengaturan secara khusus. Dengan demikian, ketidakpastian hukum yang muncul bukan disebabkan oleh tidak adanya ketentuan mengenai tanggung jawab pelaku usaha, melainkan karena belum adanya kepastian mengenai hubungan hukum antara penyelenggara aplikasi, pengemudi, dan konsumen dalam sistem transportasi berbasis kendaraan roda tiga.

Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen idealnya mampu diposisikan menjadi landasan utama dalam membangun sistem perlindungan hukum bagi pengguna Bajai Maxride apabila layanan tersebut diakui sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Namun demikian, efektivitas penerapan pasal tersebut sangat bergantung pada adanya pengaturan yang secara eksplisit menetapkan siapa pelaku usaha yang bertanggung jawab, bagaimana mekanisme pemberian ganti rugi, bentuk perlindungan asuransi yang wajib disediakan, serta prosedur penyelesaian sengketa yang dapat diakses oleh konsumen. Selama aspek-aspek tersebut belum diatur secara jelas, hak konsumen untuk memperoleh kompensasi sebagaimana dijamin Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen berpotensi sulit direalisasikan dalam praktik. Oleh karena itu, pembentukan regulasi yang secara khusus mengatur operasional transportasi roda tiga berbasis aplikasi

⁵¹ Sudikno Mertokusumo, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, (Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, 2021), hlm. 11.

menjadi kebutuhan yang mendesak untuk mewujudkan kepastian hukum dan perlindungan konsumen secara efektif.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pengaturan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta terhadap operasional Bajai *maxride* berbasis aplikasi dalam sistem transportasi Kota Surakarta diklasifikasi dalam pengaturan eksisting Pemerintah Kota Surakarta yaitu Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai instrumen hukum utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi daerah, dan Surat Edaran Walikota Surakarta Nomor 12 Tahun 2025 mengenai larangan sementara penggunaan kendaraan roda tiga sebagai angkutan penumpang di wilayah Kota Surakarta. Kebijakan ini bukan dimaksudkan sebagai bentuk penolakan terhadap inovasi transportasi, melainkan merupakan langkah administratif untuk menjaga kepastian hukum, keselamatan pengguna jalan, dan ketertiban penyelenggaraan transportasi sampai terdapat pengaturan yang lebih jelas dari pemerintah pusat. Sedangkan, kebijakan Pemerintah Kota Surakarta diwujudkan dalam kebijakan pengendalian melalui Surat Edaran Walikota Surakarta, kebijakan pengawasan dengan pengendalian operasional, pendekatan koordinatif serta penegakan hukum melalui operasi gabungan yang didelegasikan melalui Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
2. Operasional Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum penyelenggaraan sistem transportasi Kota Surakarta diukur dari legalitas operasional Bajai *Maxride* di Kota Surakarta yang belum memenuhi unsur kepastian hukum secara utuh. Ketidakpastian disebabkan oleh belum adanya regulasi yang mengatur kendaraan roda tiga berbasis aplikasi sebagai angkutan umum yang berdampak pada ketidakjelasan hak dan kewajiban penyelenggara, pengemudi, pengguna jasa, maupun Pemerintah Kota Surakarta sebagai regulator. Aspek jaminan keselamatan konsumen Bajai *Maxride* ditinjau dari kepastian hukum menunjukkan fakta bahwa selama hak dan kewajiban jaminan keselamatan konsumen jasa Bajai *Maxride* belum diatur, hak

konsumen memperoleh kompensasi sebagaimana diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen berpotensi terhambat direalisasikan.

B. SARAN

1. Kepada Menteri Perhubungan untuk menyusun komposisi pengaturan yang tegas mengenai kriteria penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi yang mencakup roda dua, roda tiga, roda empat, dan jenis angkutan lainnya selaras dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan teknologi;
2. Kepada Walikota Surakarta dan DPRD Kota Surakarta untuk merumuskan komposisi Peraturan Daerah yang secara implisit mengatur sistem transportasi perkotaan sehingga mengakomodir penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi secara komprehensif, faktual, dan aktual.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Agustino, Leo, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung, CV.Alfabeta, 2006.
- Anwar, C., *Teori dan Hukum Konstitusi*, Malang, Setara Press, 2015.
- Asshiddiqie, Jimly, *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2010.
- Asshiddiqie, Jimly, *Hukum Konstitusi di Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2010.
- Atmosudirjo, Prajudi, *Hukum Administrasi Negara, Cetakan Keenam*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1983.
- Budiarjo, Miriam, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Jakarta, PT.Gramedia Pustaka, 2000.
- Efendi, Lutfi, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi*, Malang, Bayumedia Publishing, 2003.
- Indrati, Maria Farida, *Ilmu Perundang-Undangan*, Yogyakarta, Kanisius, 2007.
- Kaho, Josef Riwu, *Prospek Otonomi Daerah di Indonesia*, Jakarta, Rajawali, 1987.
- Karmawan, *Budaya Tertib Berkendara*, Edisi Revisi, (Raja Grafindo, Jakarta), 2020.
- Khozim, M., *Sistem Hukum Prespektif Ilmu Sosial*, Bandung, Nusa Media, 2013.
- Manan, Bagir, *Hubungan Antara Pusat dan Daerah menurut UUD 1945*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1994.
- Meleong, Lexy J., *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya, 2002.
- Mertokusumo, Sudikno, *Teori Hukum*, Cetakan Revisi, Yogyakarta, Universitas Atma Jaya, 2021
- Mills, Huberman, *Analisis dan Kualitatif (Terjemahan)*, Jakarta, UI Press, 2005.
- Muhammad, Abdulnakir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2000.
- Narbuko, Cholid, Abu Amani, *Metode Penelitian*, Jakarta, Bumi Aksara, 1997.
- Pignataro, *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*, Litbang RI, 1998.
- Riduan, *Belajar Mudah Penelitian*, Bandung, Alfabeta, 2012.
- Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, Edisi Revisi, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2020.

Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia, 2006.

Yulikhshan, Eri, *Keputusan Diskresi dalam Dinamika Pemerintahan (Aplikasi dalam PTUN)*, Yogyakarta, Penerbit Deepublish, 2012.

Jurnal:

Jati, Wasisto Raharjo, “Inkonsistensi Paradigma Otonomi Daerah di Indonesia: Dilema Sentralisasi atau Desentralisasi,” *Jurnal Konstitusi*, Vol. 9, No. 4, 2012: 743-746.

Rahmawati, Dian, “Asas-Asas Dalam Hukum Indonesia”, *Jurnal Hukum Lembaga Pers Mahasiswa Kertha Aksara*, Vol. 2, No. 2, 2024: 218.

Rizal, Muhammad Saiful, Yuliati Yuliati, Siti Hamidah, “Perlindungan Hukum Atas Data Pribadi Bagi Konsumen Dalam Klausula Eksonerasi Transportasi Online”, *Legality: Jurnal Ilmiah Hukum*, Vol. 27. No. 1, 2019: 68-82.

Tamin, Ofyar Z., “Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar Di Indonesia”, *FSTPT Jurnal Transportasi*, Vol. 7, No. 2, 2007.

Zain, Mochamad Adib, Ananda Prima Yurista, Mailinda Eka Yuniza, “Konsistensi Pengaturan Jaminan Sosial Terhadap Konsep Negara Kesejahteraan Indonesia,” *Jurnal Penelitian Hukum*, Vol. 1, No. 2, 2014: 63-76.

Internet:

Argadiraksa, Qaasid Ahmad, RRI. Co, 09/12/2025, “Audiensi Bajaj Maxride-Dishub, Komitmen Serap Tenaga Kerja Lokal”,
<https://rri.co.id/surakarta/regional/2030826/audiensi-bajaj-maxride-dishub-komitmen-serap-tenaga-kerja-lokal>, diakses pada Senin 27 April 2026.

<https://fitridiyahutamiblog.wordpress.com/2013/04/29/peran-dan-dampak-teknologi-serta-hubungan-dengan-kelangsungan-hidup-manusia/> diakses
Senin 27 April 2026.

Iswanda, Iwan, Jateng News, 08/10/2025, “Maxride Mulai Beroperasi di Solo, Polisi dan Dishub Belum Terima Laporan Resmi”,
<https://www.jatengnews.id/2025/10/08/maxride-mulai-beroperasi-di-solo-polisi-dan-dishub-belum-terima-laporan-resmi/>, diakses pada Senin 27 April 2026.

Mulato, RRI. Co, 13/10/2025, “Berpotensi Konflik, DPC Organda Solo Tolak Bajaj Maxride”, <https://rri.co.id/surakarta/regional/1898902/contact.html>, diakses pada Senin 27 April 2026.

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2018 tentang Layanan Perizinan Angkutan Secara Online pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

LAMPIRAN:

Daftar Wawancara I

**Ditujukan Kepada Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota
Surakarta**

Nama : Yulianto Nugroho Instansi : Dinas Perhubungan Kota Surakarta
1. Bagaimana kebijakan Pemerintah Kota Surakarta dalam mengatur keberadaan dan operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan?
Jawaban : Dikarenakan dalam pengaturan operasional angkutan penumpang berbasis aplikasi merupakan kebijakan dan kewenangan dari pemerintah pusat dan provinsi, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Surakarta sangat terbatas dalam pengaturan dan pengawasan terhadap angkutan berbasis aplikasi. Sehingga dalam hal ini , Pemerintah Kota Surakarta sebagai bentuk pengawasan dan penindakan operasional Bajaj Maxride berbasis Aplikasi yaitu mengeluarkan Surat Edaran Walikota terkait larangan operasional maxride dan sebagai bentuk penindakan operasional maxride yang saat ini belum berizin yaitu pemasangan rambu batasan larangan melintas bajaj maxride di jalan-jalan protokol Kota Surakarta
2. Apakah saat ini terdapat dasar hukum atau regulasi khusus yang menjadi landasan bagi operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta? Apabila ada, mohon dijelaskan bentuk dan substansinya?
Jawaban : Dikarenakan masih belum adanya dasar hukum , Kita mengeluarkan sebuah regulasi khusus berupa Surat Edaran Wali Kota Surakarta Nomor 12 Tahun 2025 Tentang Larangan Penggunaan Angkutan Roda 3 (Tiga) Sebagai Angkutan Umum dijelaskan didalam Surat Edaran tersebut adalah Angkutan umum roda 3 (tiga) tidak diperbolehkan beroperasi melayani angkutan kepada masyarakat, Operasional roda 3 (tiga) sebagai kendaraan pribadi diperbolehkan sesuai dengan ketentuan yang ada PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Perusahaan yang menyediakan aplikasi angkutan umum roda 3 (tiga) untuk menghentikan operasionalnya

3. Bagaimana posisi Bajai Maxride dalam klasifikasi moda transportasi yang berlaku menurut kebijakan Dinas Perhubungan Kota Surakarta?
Jawaban : Sesuai dengan PM Perhubungan No 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, sesuai peraturan tersebut dijelaskan bahwa penggunaan angkutan bajaj roda tiga hanya bisa digunakan sebagai Angkutan Kawasan Tertentu sehingga dalam perencanaan operasionalnya hanya sebatas diatur di kawasan tertentu. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk operasional Bajaj di Kota Surakarta akan menambah beban kinerja lalu lintas dan menyebabkan kemacetan apabila operasionalnya belum bisa diatur dan dikeluarkan perizinannya sesuai kebutuhan transportasi di Kota Surakarta
4. Apa saja persyaratan yang harus dipenuhi oleh penyelenggara maupun pengemudi Bajai Maxride agar dapat beroperasi secara legal di Kota Surakarta?
Jawaban : Sesuai dengan PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek pasal 34 ayat (1) kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pasal 33 ayat (1) harus memenuhi persyaratan yaitu : a. Menggunakan Mobil Penumpang Umum beroda empat dan/atau Mobil Penumpang Umum beroda tiga dengan kapasitas tempat duduk tidak lebih dari 4 (empat) orang; b. Dilengkapi dengan tulisan yang mencantumkan nama kawasan yang dilayani serta dilekatkan secara permanen pada sebelah kiri dan kanan badan kendaraan; c. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan d. Dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), kartu tanda uji berkala, dan Kartu Elektronik Standar Pelayanan yang masih berlaku; dan e. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam dan di luar kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

5. Bagaimana mekanisme pengawasan dan penegakan hukum yang dilakukan Dinas Perhubungan terhadap operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi?
Jawaban : Pemerintah Kota Surakarta sebagai bentuk pengawasan dan penindakan operasional Bajaj Maxride berbasis Aplikasi yaitu mengeluarkan Surat Edaran Walikota terkait larangan operasional maxride dan sebagai bentuk penindakan operasional maxride yang saat ini belum berizin yaitu pemasangan rambu batasan larangan melintas bajaj maxride di jalan-jalan protokol Kota Surakarta
6. Menurut anda, apakah regulasi yang berlaku saat ini telah cukup memberikan kepastian hukum bagi operasional Bajai Maxride? Apabila belum, aspek vital apa yang perlu segera diperbaiki atau direkonstruksi?
Jawaban : Dikarenakan terbatasnya kewenangan dan kebijakan Pemerintah Kota Surakarta dan masih beroperasionalnya bajaj maxride, kita sudah melakukan audiensi bersama penyedia layanan operasional bajaj maxride disebutkan bahwa untuk perizinan operasional bajaj maxride sesuai ketentuan yang ada adalah sebagai angkutan orang di kawasan tertentu. Dan kami mengharapkan kedepannya adanya regulasi hukum terkait operasional bajaj berbasis aplikasi.

Daftar Kuisioner II

Ditujukan Kepada *Sample* Pegawai Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surakarta

Nama : Edo Setya Wardhana Instansi : Dishub Kota Surakarta
1. Berdasarkan pengalaman anda, bagaimana prosedur yang dilakukan Bidang Angkutan dalam melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap angkutan berbasis aplikasi yang beroperasi di Kota Surakarta?
Jawaban : Dikarenakan dalam pengaturan operasional angkutan penumpang berbasis aplikasi merupakan kebijakan dan kewenangan dari pemerintah pusat dan provinsi, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Surakarta sangat terbatas dalam pengaturan dan pengawasan terhadap angkutan berbasis aplikasi dan untuk penindakan kami sebatas operasi gabungan bersama jajaran Satltans Kepolisian Resort Kota Surakarta untuk penindakannya apabila terjadi pelanggaran di jalan.
2. Apakah Bajaj Maxride telah terdata atau terintegrasi dalam sistem pengawasan transportasi yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Surakarta?
Jawaban : Belum, sampai dengan sekarang untuk perizinan operasional dari Bajaj Maxride sendiri belum mengajukan izin operasional ke Dinas Perhubungan.
3. Sebagai unsur dari Pegawai Angkutan, kendala apa yang paling sering dihadapi dalam melakukan pengawasan terhadap operasional Bajai Maxride berbasis aplikasi?
Jawaban : Kendala kita pada kewenangan dan kebijakan operasional angkutan berbasis aplikasi, dan untuk penindakan hukum jika terjadi pelanggaran merupakan kewenangan kepolisian.
4. Bagaimana koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan pihak penyelenggara aplikasi Bajai Maxride dalam memastikan kepatuhan terhadap ketentuan perundang-undangan?

Jawaban : Sudah kita laksanakan beberapa kali audiensi bersama kepolisian setempat, terkait kebijakan dan izin penyelenggaraan angkutan bajaj berbasis aplikasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, namun sampai dengan saat ini belum ada tindak lanjut yang lebih dari pihak penyelenggara aplikasi Maxride

5. apakah terdapat laporan masyarakat atau permasalahan hukum yang berkaitan dengan operasional Bajai Maxride? Apabila ada, bagaimana tindak lanjut yang dilakukan?

Jawaban : Dikarenakan sampai dengan saat ini , belum ada izin operasional angkutan umum bajaj maxride di Kota Surakarta, kita sudah menyusun berupa Surat Edaran Wali Kota Surakarta tentang Larangan Penggunaan Angkutan Roda 3 sebagai Angkutan Umum dan sebagai tindak lanjut penindakan di lapangan kita sudah memasang beberapa rambu larangan bajaj roda tiga dilarang melintas di jalan-jalan protokol Kota Surakarta.

6. Menurut pengalaman anda, apakah keberadaan Bajai Maxride telah mendukung sistem transportasi perkotaan di Kota Surakarta secara efektif dan sesuai ketentuan hukum yang berlaku?

Jawaban : Sesuai dengan PM Perhubungan No 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, sesuai peraturan tersebut dijelaskan bahwa penggunaan angkutan bajaj roda tiga hanya bisa digunakan sebagai Angkutan Kawasan Tertentu sehingga dalam perencanaan operasionalnya hanya sebatas diatur di kawasan tertentu. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk operasional Bajaj di Kota Surakarta menurut saya akan menambah beban kinerja lalu lintas dan menyebabkan kemacetan apabila operasionalnya belum bisa diatur dan dikeluarkan perizinannya sesuai kebutuhan transportasi di Kota Surakarta

7. Apa rekomendasi atau pembaruan regulasi yang perlu dilakukan untuk menjamin kepastian hukum keberadaan dan operasional Bajai Maxride di Kota Surakarta?

Jawaban : Perlu dilakukan sebuah pembaruan regulasi dari pemerintah pusat terkait operasional bajaj roda tiga sebagai angkutan umum berbasis aplikasi.

Daftar Kuisioner III

Ditujukan Kepada *Sample* Representasi Driver Bajaj Maxride yang Beroperasi di Wilayah Kota Surakarta

Nama : Sandi Kurnia
Instansi : Driver Bajaj Maxride
1. Sudah berapa lama anda bekerja sebagai driver Bajai Maxride di Kota Surakarta?
Jawaban : Kurang lebih 1bulan
2. Apakah sebelum mulai beroperasi anda memperoleh informasi mengenai persyaratan perizinan, keselamatan, dan ketentuan hukum yang berlaku bagi pengemudi Bajai Maxride?
Jawaban : Belum Pernah
3. Menurut pemahaman anda, apakah operasional Bajai Maxride saat ini telah memiliki dasar hukum yang jelas untuk beroperasi di Kota Surakarta?
Jawaban : Tidak Begitu Paham
4. Apakah selama menjalankan pekerjaan pernah dilakukan pemeriksaan, pembinaan, atau sosialisasi oleh Dinas Perhubungan maupun instansi terkait?
Jawaban : Belum Pernah
5. Kendala hukum atau administratif apa yang pernah anda alami selama menjalankan operasional sebagai driver Bajai Maxride?
Jawaban : Belum ada
6. Bagaimana pendapat anda mengenai manfaat penggunaan aplikasi dalam mendukung pelayanan transportasi kepada masyarakat dibandingkan dengan sistem konvensional? Serta kebijakan atau regulasi seperti apa yang diperlukan agar operasional Bajai Maxride memperoleh kepastian hukum serta perlindungan bagi pengemudi dan pengguna jasa?

**Jawaban : Dengan Aplikasi lebih mudah cari penumpang.
Dan perlu regulasi yang Jelas agar pengemudi dan penumpang
mendapat kepastian hukum dan perlindungan**