

Politik Angkutan Daring

Wahyudi Kumorotomo
Gurubesar pada Magister Administrasi Publik, UGM

Dalam hal penyediaan transportasi publik dan pemanfaatan peluang untuk menggerakkan ekonomi nasional, bangsa Indonesia seperti terkena kutukan yang sangat sulit dilepaskan. Di seluruh tanahair sudah terdapat 15 kota yang warganya mengalami kemacetan lalu-lintas dengan rerata di atas 5 menit setiap hari. Segala macam persoalan akibat kemacetan – inefisiensi nasional, polusi, pemborosan BBM, kesehatan masyarakat – sudah menjadi bagian dari persoalan masyarakat dan tampaknya terus memburuk. Kendatipun pemerintah tengah berusaha keras untuk menggenjot penyediaan transportasi publik, persoalan lalu-lintas di kebanyakan kota di Indonesia sudah semakin besar dan meluas.

Sementara itu, kemunculan alternatif angkutan daring (dalam jaringan) yang kini semakin akrab bagi masyarakat di perkotaan ternyata masih kontroversial dan dalam banyak hal menimbulkan persoalan baru. Beberapa pekan lalu, ribuan pengemudi ojek daring memenuhi seberang Istana Merdeka, menuntut perlindungan hukum dan kejelasan kebijakan mengenai batas-atas dan batas-bawah tarif. Masalahnya, bahkan perangkat perundangan tentang lalu-lintas dan angkutan jalan (UU No.22/2009 dan PP No.74/2014) sampai sekarang ini belum mengakui sepeda motor sebagai alat angkutan, baik barang maupun orang.

Di tahun politik yang sangat sensitif terhadap segala bentuk kebijakan publik yang menyangkut hajat hidup dan kebutuhan khalayak, masalah angkutan daring bisa begitu mudah digoreng untuk berbagai kepentingan. Namun melihat rumitnya persoalan menyangkut angkutan yang memanfaatkan teknologi informasi yang semakin akrab bagi warga ini, pemerintah harus benar-benar memahami akar masalahnya dengan seksama dan mampu mengantisipasi perkembangannya di masa mendatang.

Privat vs Publik

Dari segi spesifikasi kendaraan, sepeda motor memang bukan alat angkutan yang cocok buat memecahkan masalah transportasi publik di Indonesia. Sepeda motor adalah sarana transportasi privat. Secara statistik, risiko fatalitas pengendara sepeda motor 17 lipat jika dibanding mobil penumpang, apalagi jika dibandingkan sarana transportasi publik lain seperti bus besar, keretaapi atau trem. Dengan demikian, dalam jangka panjang pemerintah perlu terus mengejar upaya penyediaan sarana transportasi yang hemat energi, efisien, ramah lingkungan, dan sekaligus nyaman bagi warga. Bisa dipahami bahwa sebagian pakar tetap keberatan untuk memasukkan sepeda motor sebagai sarana transportasi publik.

Namun demikian, dengan kurangnya sarana transportasi publik yang nyaman, efisien dan sekaligus aman, sebagian masyarakat melihat manfaat dari pengemudi ojek, apalagi karena kini menawarkan layanan daring yang semakin mempermudah transportasi antar titik maupun pengiriman barang yang efisien. Di tingkat nasional, saat ini terdapat dua perusahaan angkutan daring yang bersaing sengit, yaitu Go-Jek dan Grab yang belakangan telah mengakuisisi Uber. Sebagai perusahaan *ride-hailing* yang mampu menggaet lebih dari 19,7 juta pengguna, bisnis rintisan (*startup*) dari angkutan ini ternyata sangat menggiurkan. Konon, Go-Jek yang merupakan sebuah rintisan Unicorn dalam setahun bisa memberikan kontribusi sekitar Rp 9,9 triliun dan akan terus memiliki peluang untuk ekspansi di dalam maupun di luar negeri. Potensi pajak dari usaha angkutan daring tidak bisa dipandang remeh.

Dilema dalam penyediaan angkutan publik, perubahan pesat teknologi yang menuntut penyesuaian, persepsi publik tentang angkutan daring, dan tantangan baru bagi perlindungan konsumen maupun pengemudi angkutan daring sejak tahun 2009 telah membuat pemerintah kelimpungan dalam menetapkan kebijakan yang tepat dan sekaligus antisipatif terhadap persoalan di masa mendatang. Karena tidak adanya payung hukum bagi angkutan daring, pemerintah terpaksa menggunakan instrumen kebijakan teknis setingkat Peraturan Menteri. Namun ketiadaan *grand-design* angkutan daring yang jelas dan sinkronisasi peraturan antara dua kementerian yang paling relevan dengan kebijakan ini, Kemenhub dan Kominfo, akan tetap menjadi masalah.

Didukung oleh maraknya unjuk-rasa pengemudi taksi konvensional di beberapa kota, pada akhir 2015 Menhub Ignasius Jonan pernah memberangus angkutan daring dan meminta Polri agar menindak para pengemudinya. Namun, dalam hitungan hari larangan itu dicabut. Tuntutan warga mengenai perlindungan bagi adanya angkutan daring barangkali merupakan salah satu yang menjadi perhitungan pemerintah. Di Manado, misalnya, sekelompok warga bahkan pernah berunjuk-rasa agar pemerintah mengizinkan operasi angkutan daring.

Permenhub No.32/2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek telah beberapa kali diubah sejak diberlakukan. Ketidakjelasan mengenai status perusahaan daring, apakah sebagai perusahaan aplikasi atau perusahaan transportasi, adalah masalah pokok yang terus menjadi sumber inkonsistensi teknis. Dalam perkembangan terbaru, Menhub Budi Karya Sumadi ingin memastikan bahwa Permenhub No.108/2017 yang berlaku efektif sejak Februari 2018 akan menjadi solusi yang dapat diterima oleh setiap pihak. Namun dua pekan lalu unjuk-rasa di depan Istana Presiden kembali memperlihatkan bahwa batas-bawah tarif masih menjadi persoalan pelik.

Solusi Antisipatif

Komisi V DPR dan Kementerian Perhubungan tahun lalu sebenarnya sudah sepakat mengenai perlunya segera merevisi UUAJ No.22/2009. Pasal 47 ayat 3 undang-undang ini hanya mengakui mobil, bus, dan kendaraan pengangkut barang lain sebagai kendaraan bermotor umum, sehingga sepeda motor jelas tidak termasuk di dalamnya. Dengan adanya jutaan sepeda motor dan lebih dari 160 juta orang pengunduh aplikasi Go-Jek maupun Grab, tidak ada pilihan lain bagi pemerintah kecuali segera melakukan perubahan undang-undang yang akan memberikan kepastian hukum sekaligus perlindungan bagi konsumen maupun penyedia jasa angkutan daring. Pembahasan rancangan perubahan UUAJ harus segera diagendakan dalam Prolegnas.

Barangkali solusi pengakuan terhadap sepeda-motor sebagai angkutan umum merupakan solusi sementara karena, mengingat begitu banyaknya kelemahan dan risiko bagi angkutan sepeda-motor, solusi yang sifatnya jangka-panjang adalah layanan transportasi umum yang massif, efisien, nyaman dan tepat-waktu. Dalam jangka menengah, yang ideal adalah pengurangan angkutan sepeda-motor dan peningkatan angkutan mobil yang disediakan oleh Go-Car dan Grab-Car karena risiko fatalitas di jalanan yang relatif lebih kecil.

Kemungkinan akan perkembangan sistem angkutan daring di masa mendatang juga harus diantisipasi. Para pakar *sharing economy* (Stephany, 2015; Hamari, 2016) sudah bicara panjang-lebar bahwa bisnis angkutan daring akan mampu menggerakkan ekonomi melalui kolaborasi antar pemilik aset yang menganggur (*idle-assets*). Saat ini sudah begitu banyak model bisnis yang berdasarkan *sharing economy* ini, seperti penyewaan rumah-tinggal,

apartemen, mesin-cuci, penyejuk ruangan, jasa pertukangan, dan masih banyak lagi yang lainnya.

Tentu saja, pernik-pernik masalah yang akan terjadi di dalam setiap upaya menciptakan bisnis yang sehat juga harus diatasi oleh pemerintah. Sebagai contoh, UUAJ dan peraturan teknis di tingkat menteri harus bisa mengatasi praktik *predatory-pricing* dalam bisnis angkutan daring. Meskipun bagi sebagian orang penetapan batas-bawah tarif akan menghambat kreativitas dalam persaingan bisnis daring, pemerintah harus mendengarkan betul keluhan dari para pengemudi ojek daring yang bisa menjadi objek eksploitasi investor bisnis daring. Sebaliknya, pengguna jasa angkutan daring juga harus mendapatkan kepastian menyangkut keselamatan, responsivitas, dan jaminan kualitas layanan lainnya.

Dari sisi tata-kelola pemerintahan, pemecahan masalah angkutan daring secara tuntas dan antisipatif akan bisa membuktikan apakah pemerintah cukup gesit untuk mengakomodasi kepentingan rakyat, baik pengguna maupun penyedia jasanya, sekaligus cerdas mengantisipasi kemungkinan dukungan teknologi bagi bisnis baru yang akan berkembang di masa mendatang. Sebagai perusahaan rintisan yang bernilai lebih dari US\$1 miliar, Go-Jek konon sedang merencanakan untuk ekspansi bisnis ke Vietnam dan Thailand. Dengan potensi pasar di Vietnam yang memiliki 93 juta penduduk dan 45 juta sepeda motor, misalnya, peluang ekspansi bisnis bagi Go-Jek ke luar-negeri terbuka sangat lebar. Tentu saja, bisnis ikutan melalui aplikasi Go-Food dan Go-Send juga akan segera diraup dari ekspansi tersebut.

Dengan semakin sulitnya pencapaian target penerimaan negara dari pajak dan ancaman perang dagang global antara dua kekuatan ekonomi dunia – Amerika Serikat dan China -- pemerintah tidak mungkin tutup-mata dari peluang pajak dari berkembangnya bisnis angkutan daring. Perhitungan kasar dari sebagian lembaga peneliti sudah menunjukkan bahwa pemerintah bisa memperoleh sekitar Rp 1,54 triliun per tahun dari bisnis angkutan daring (Indef, 2018). Maka, kepastian dari kebijakan pemerintah untuk menetapkan Go-Jek dan Grab sebagai wajib pajak perusahaan transportasi dengan segala hak dan kewajibannya akan mendorong kreativitas pebisnis di tanahair dan sekaligus memberi alternatif pemasukan dari pajak.

Pengawasan pemerintah dan kontrol publik terhadap sepak-terjang investor angkutan daring sebenarnya juga bisa dilakukan apabila para investor itu didorong untuk *go-public*, supaya bisa melepas saham di pasar bursa. Selain manfaat optimal dari keberadaan perusahaan daring yang memberi kesempatan masyarakat untuk berinvestasi, publik juga akan bisa ikut serta mengawasi kinerja perusahaan secara berkelanjutan. Karena transportasi umum merupakan kepentingan banyak pihak, baik pengemudi sebagai pencari kerja maupun konsumen yang menghendaki layanan yang efisien, pemerintah kiranya perlu sigap dan antisipatif untuk memecahkan persoalan angkutan daring yang jelas ada di depan mata. Semoga.
