

Aspek Hukum Pemberlakuan Sistem Ganjil Genap Terhadap Transportasi Online di DKI Jakarta

Mochamad Yanuar

Myanuar3399@gmail.com

Universitas Airlangga

How to cite:

Mochamad Yanuar, 'Aspek Hukum Pemberlakuan Sistem Ganjil Genap Terhadap Transportasi Online di DKI Jakarta' (2022) Vol. 5 No. 4 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 7 Juli 2022;
Diterima 29 Juli 2022;
Diterbitkan 31 Juli 2022.

DOI:

10.20473/jd.v5i4.37338

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

Odd-even system applied in DKI Jakarta is a breakthrough or a solution from the government in reducing the level of traffic. This system is only valid at particular times and places. The enforcement of this system is intended for a 4 (four)-wheeled motor-vehicle, in which case a private car or passenger car. Therefore, online transportation that used a private car or passenger car in providing transportation services is also affected by this system. The system has a positive impact and negative impacts especially for passengers and transport carriers online. Carriers and passengers do not have the right to pass certain streets. In the end, there will be a breach by the carrier to the passengers or vice versa. Therefore, legal protection for passengers and carriers is required, as well as a special status for the 4 (four) wheeled motor vehicles used as an online transportation service mode. Legal protection can be done on a preventive and repressive basis. Preventive protection takes precedence over repressive protection.

Keywords: *Odd Even Systems; Online Transport; Legal Protection.*

Abstrak

Sistem ganjil genap yang diterapkan di DKI Jakarta adalah sebuah terobosan atau solusi dari Pemerintah dalam mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas. Sistem ini hanya berlaku pada waktu dan tempat tertentu. Pemberlakuan sistem ini diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 4 (empat), dalam hal ini mobil pribadi atau mobil penumpang. Oleh sebab itu, transportasi online yang menggunakan mobil pribadi atau mobil penumpang dalam memberikan pelayanan jasa angkutan juga ikut terdampak sistem ini. Sistem ini mempunyai dampak positif dan dampak negatif khususnya bagi penumpang dan pengangkut transportasi online. Pengangkut dan penumpang tidak mempunyai hak untuk melewati jalan-jalan tertentu. Pada akhirnya akan timbul suatu pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut kepada penumpang maupun sebaliknya. Jadi diperlukan perlindungan hukum bagi penumpang dan pengangkut, juga status khusus bagi kendaraan bermotor beroda 4 (empat) yang digunakan sebagai moda pelayanan transportasi online. Perlindungan hukum dapat dilakukan secara preventif dan secara represif. Perlindungan secara preventif lebih diutamakan daripada perlindungan secara represif.

Kata Kunci: Sistem Ganjil Genap; Transportasi Online; Perlindungan Hukum.

Copyright © 2022 Mochamad Yanuar

Pendahuluan

Pembangunan di masa sekarang telah mengalami peningkatan yang luar biasa pesatnya. Pemerintah mempunyai peran penting dalam melakukan pembangunan di berbagai sektor. Salah satu sektor yang menjadi perhatian penting pemerintah saat ini adalah pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pembangunan infrastruktur yang utama adalah dengan pembangunan jalan, seperti jalan raya, jalan tol, dan jalan-jalan lainnya. Jalan dalam hal ini merupakan penunjang yang sangat penting bagi kemajuan moda transportasi di suatu negara dan berkembangnya moda transportasi ini juga tidak terlepas dari semakin cepat berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi. Untuk sekarang ini telah berkembang moda transportasi *online* yang menggantikan moda transportasi konvensional.

Transportasi *online* saat ini telah mengembangkan berbagai fitur yang semakin mempermudah penumpang dalam menggunakan jasa transportasi. Beberapa fitur seperti lokasi penjemputan dan lokasi tujuan, membayar dengan uang elektronik, dan berbagai fitur lainnya. Bahkan pengangkut dalam hal ini pelaku usaha transportasi *online* juga memberikan berbagai macam diskon kepada para penumpang. Meskipun telah ada transportasi *online* tersebut tidak mengurangi kemacetan yang ada, kemacetan tetap saja ada. Pemerintah yang saat ini sedang membuat solusi untuk mengatasi kemacetan dengan berbagai cara seperti menambah jumlah armada Bus, Kereta Komputer, dan pembangunan jalan, tetapi tetap saja tidak begitu signifikan dalam mengurangi kemacetan yang ada. Banyaknya kendaraan bermotor ini tidak diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana angkutan umum yang baik. Akibat dari meningkatnya volume kendaraan bermotor yang melintas membuat hampir di seluruh wilayah mengalami kemacetan yang cukup parah. Kemacetan ini biasanya terjadi pada pagi dan sore hari ketika sebagian masyarakat berangkat dan pulang dari berbagai aktivitas seperti sekolah, bekerja, dan berbagai aktivitas lainnya.

Pemberlakuan sistem ganjil genap ini sejatinya akan direalisasikan ketika terjadi acara-acara internasional seperti Sea Games 2011 yang dilaksanakan di DKI Jakarta. Namun baru terealisasi ketika penyelenggaraan acara internasional

Asian Games 2018 yang dilaksanakan di DKI Jakarta.¹ Pemberlakuan sistem ini dikarenakan kurang maksimalnya sistem 3 in 1 sebagai solusi untuk menekan tingginya angka kemacetan di DKI Jakarta.² Banyaknya pelanggaran yang terjadi membuat pemberlakuan sistem 3 in 1 berjalan kurang efektif. Kebijakan pemerintah DKI Jakarta dalam hal ini Gubernur, telah mengeluarkan Instruksi Gubernur No 66 Tahun 2019 Tentang Pengendalian Kualitas Udara yang di dalamnya memuat juga pemberlakuan sistem ganjil genap pada ruas-ruas jalan tertentu.³ Dengan adanya sistem ini, maka akan dapat mengurangi polusi udara di DKI Jakarta.

Sistem ganjil genap adalah bentuk pembatasan penggunaan kendaraan bermotor dilihat dari dua nomor terakhir pada kendaraan bermotor tersebut.⁴ Jika dua nomor terakhir pada plat kendaraan bermotor ganjil maka kendaraan bermotor tersebut hanya dapat beroperasi pada hari ganjil, sedangkan dua nomor terakhir pada plat kendaraan bermotor genap maka kendaraan bermotor tersebut hanya dapat beroperasi pada hari genap. Penentuan hari ganjil dan hari genap telah ditentukan oleh Aparat dan Pemerintah. Sistem ini hanya diberlakukan pada jam dan hari-hari tertentu saja. Pemberlakuan sistem ganjil genap ini akan diterapkan mulai tanggal 9 September 2019 dengan ketentuan mulai berlaku pada pukul 06.00 – 10.00 WIB dan pukul 16.00 – 21.00 WIB.⁵ Waktu pemberlakuan ini dalam sehari dapat mencapai 9 (sembilan) jam, jika dihitung waktu berlakunya dari pagi hari sampai siang hari lalu dari sore hari sampai malam hari. Selain lamanya waktu yaitu 9 (sembilan) jam, juga diberlakukan ketentuan untuk hari berlakunya sistem ganjil

¹ Azwar Ferdian, 'Ini Payung Hukum Perluasan Ganjil-Genap Asian Games 2018', (*Kompas.com*, 31 Juli 2018), <<https://otomotif.kompas.com/read/2018/07/31/193100715/ini-payung-hukum-perluasan-ganjil-genap-asian-games-2018>>, accessed 7 Agustus 2019.

² Raynaldo Ghiffari Lubabah, 'Sejarah pemberlakuan 3 in 1 di Jakarta', (*merdeka.com*, 29 maret 2016), <<https://m.merdeka.com/jakarta/sejarah-pemberlakuan-3-in-1-di-jakarta.html>>, accessed 7 Agustus 2019.

³ Amri Amrullah, 'Perluasan Ganjil-Genap Efektif Perbaiki Kualitas Udara', (*REPUBLIKA.co.id*, 20 Agustus 2019), <<https://nasional.republika.co.id/berita/pwj5z9370/perluasan-ganjilgenap-efektif-perbaiki-kualitas-udara>>, accessed 22 Agustus 2019.

⁴ Henny Rachma Sari, 'Apa itu sistem ganjil genap?', (*merdeka.com*, 11 Desember 2012), <<https://www.merdeka.com/jakarta/apa-itu-sistem-ganjil-genap.html>>, accessed 8 Agustus 2019.

⁵ Jagat Alfath Nusantara, '4 Fakta Terbaru soal Perluasan Ganjil Genap Jakarta', (*liputan6.com*, 8 Agustus 2019), <<https://www.liputan6.com/news/read/4032425/4-fakta-terbaru-soal-perluasan-ganjil-genap-jakarta>>, accessed 10 Agustus 2019.

genap yang hanya berlaku pada hari senin sampai dengan hari jumat, kecuali hari libur yang ditetapkan oleh Keputusan Presiden. Setelah dikeluarkannya Instruksi Gubernur oleh Gubernur DKI Jakarta, maka akan dilakukan sosialisasi tentang pemberlakuan sistem ganjil genap mulai tanggal 8 Agustus 2019 sampai dengan tanggal 8 September 2019.

Sistem ganjil genap ini sendiri saat ini telah berlaku sejak tanggal 9 September 2019. Dasar keberlakuan sistem ini adalah berdasar pada Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap. Peraturan ini telah diundangkan pada tanggal 6 September 2019. Sejak berlakunya peraturan ini, maka segala pelanggaran lalu lintas berkaitan dengan sistem ini akan merujuk pada Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam pemberlakuan kebijakan sistem ganjil genap, tidak semua kendaraan bermotor dikenakan pembatasan, hanya kendaraan bermotor beroda 4 (empat), sehingga kendaraan bermotor beroda 2 (dua) tidak tunduk pada kebijakan ini. Selain kendaraan bermotor roda 2 (dua), sebagaimana yang diatur dalam Pasal 4 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Kebijakan pemberlakuan sistem ini, sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Gubernur dan Instruksi Gubernur masih terdapat problematika bagi pemilik kendaraan pribadi dan pihak pengangkut transportasi *online* dalam hal ini khususnya pemilik kendaraan bermotor roda 4 (empat) yang menggunakan kendaraannya sebagai moda transportasi *online*. Penumpang yang sudah mengatur lokasi penjemputan dan lokasi tujuan tidak mendapatkan haknya secara penuh, karena beberapa jalan yang terkena dampak sistem ganjil genap. Transportasi *online* dalam hal ini mobil harus memutar atau menempuh rute perjalanan yang lebih jauh dan tidak sesuai dengan peta yang ada. Hal ini akan membuat penumpang merugi karena biaya yang dikeluarkan akan semakin mahal dan waktu perjalanan pun semakin lama.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis ingin mengkaji tentang pemberlakuan sistem ganjil genap terhadap transportasi *online* di DKI Jakarta dan perlindungan hukum bagi user transportasi *online*.

Sistem Ganjil Genap di DKI Jakarta

Pemberlakuan sistem ganjil genap yang dilakukan di Indonesia, untuk saat ini masih belum diaplikasikan di berbagai daerah, hanya ibukota negara yaitu DKI Jakarta yang mengaplikasikan sistem ganjil genap ini dalam mengatur arus lalu lintas kendaraan bermotor. Sistem ganjil genap secara harfiah tidak mempunyai definisi khusus sebagaimana yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Dalam Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap tidak menjelaskan dan menjabarkan definisi dari sistem ganjil genap. Namun secara tersirat definisi sistem ganjil genap menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah sebagai salah satu bentuk rekayasa dan manajemen lalu lintas yang menjadi solusi untuk mengurangi tingkat kepadatan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan.

Menurut keterangan yang diberikan oleh AKBP Wahyono yang menjabat sebagai Wakil Direktur Polda Metrojaya menjelaskan bahwa sistem ganjil genap merupakan suatu konsep pembatasan pada kendaraan bermotor dalam hal ini kendaraan motor beroda 4 (empat) yaitu mobil dan lainnya dengan mengacu terhadap dua nomor terakhir yang terdapat pada plat nomor kendaraan.⁶ Pembatasan kendaraan bermotor yang diberlakukan hanya untuk kendaraan beroda 4 (empat) saja . Pemberlakuan bagi kendaraan roda 2 (dua) atau sepeda motor masih dalam

⁶ Henny Rachma Sari, *Loc. Cit.*

proses pengkajian untuk diterapkannya sistem ini. Sistem ini berlaku untuk hari-hari tertentu yang secara garis besar dibagi menjadi dua yaitu kendaraan bermotor berplat ganjil untuk hari-hari ganjil sedangkan kendaraan bermotor berplat genap untuk hari-hari genap. Sistem ini tidak hanya diberlakukan bagi kendaraan yang berplat B saja atau untuk wilayah DKI Jakarta saja, tetapi juga berlaku bagi semua kendaraan bermotor berplat selain B yang memasuki wilayah DKI Jakarta dalam operasionalnya. Salah satu tujuan dari adanya sistem ini untuk membuat disiplin pemilik kendaraan bermotor, sehingga pada nantinya tidak ada lagi kasus-kasus pemalsuan kendaraan bermotor yang dilakukan oleh oknum-oknum tertentu.

Berdasar pada Pasal 60 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas bahwa dalam pemberlakuan rekayasa dan manajemen lalu lintas dapat dilakukan dengan pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu. Lalu hal ini dipertegas pula dengan adanya Pasal 64 huruf a Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas bahwa pembatasan lalu lintas perseorangan dapat diberlakukan terhadap mobil penumpang.⁷ Di dalam Pasal 66 huruf b Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas pembatasan lalu lintas dapat dilakukan berdasarkan tanda nomor kendaraan bermotor.⁸ Sistem ganjil genap ini akan dijabarkan berdasarkan ketentuan dalam pasal-pasal diatas sebagai berikut:

1. Pembatasan lalu lintas dalam hal ini merupakan sistem ganjil genap adalah dengan melakukan pembatasan terhadap mobil pribadi yang dalam hal ini masuk klasifikasi sebagai kendaraan perseorangan.
2. Pembatasan lalu lintas ini diberlakukan pada jalan dan waktu tertentu dalam hal ini sesuai dengan pemberlakuan sistem ganjil genap yang mana sistem ini

⁷ Pasal 64 huruf a Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

⁸ Pasal 66 huruf b Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

dilakukan pada hari senin sampai jumat (klasifikasi waktu tertentu) dan dilakukan pada 25 (dua puluh lima) ruas jalan (klasifikasi jalan tertentu).

3. Kendaraan yang dapat diberlakukan sistem ini adalah mobil milik pribadi yang juga sesuai dengan klasifikasi sebagai mobil penumpang.
4. Pemberlakuan pembatasan lalu lintas ini digunakan dengan mekanisme pembagian nomor kendaraan bermotor yang dibagi atas ganjil dan genap yaitu untuk dua plat akhir nomor kendaraan bermotor. Hal ini sesuai dengan klasifikasi pembatasan lalu lintas terhadap tanda nomor kendaraan bermotor.

Mengacu pada klasifikasi diatas, maka definisi sistem ganjil genap adalah suatu sistem pengaplikasian dari rekayasa dan manajemen lalu lintas jalan yang diterapkan pada ruas-ruas jalan tertentu dan waktu-waktu tertentu dengan mekanisme pembagian ganjil genap terhadap dua plat akhir nomor kendaraan bermotor pribadi roda 4 (empat).

Para Pihak yang Terdampak Pemberlakuan Sistem Ganjil Genap

Pemerintah DKI Jakarta telah mengundang Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap , maka setelah peraturan ini mulai berlaku akan mempunyai dampak bagi setiap subyek hukum yang ikut diatur di dalam peraturan gubernur tersebut. Dengan adanya peraturan ini, telah menimbulkan akibat hukum baru dari segi hukum pengangkutan.

Pengangkut bukan satu satunya pihak yang terdampak pemberlakuan sistem ganjil genap, pihak lainnya adalah penumpang sebagai pengguna jasa transportasi *online* .Pengangkut dengan penumpang telah diikat dalam suatu kontrak yang berbentuk dalam aplikasi yang mana penumpang telah menginstal atau mengunduh aplikasi layanan transportasi *online* lalu menekan tombol untuk menyetujui semua ketentuan yang diberlakukan oleh perusahaan transportasi *online*. Ketika penumpang memesan transportasi *online* dengan tujuan yang telah ditentukan. Pengemudi dalam hal ini pengangkut telah menyetujui untuk menjemput dan mengantarkan penumpang ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Penumpang memiliki hak untuk diantarkan sampai ke tempat tujuan yang telah ditentukan dengan kewajiban

membayar sedangkan pengemudi dalam hal ini perusahaan transportasi *online* memiliki hak untuk menerima pembayaran dari penumpang dengan kewajiban mengantarkan penumpang ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Namun dengan berlakunya sistem ganjil genap ini telah menimbulkan akibat hukum bagi kedua subyek hukum yang telah dijelaskan diatas. Penumpang atau pelanggan tidak mendapatkan kemudahan akses untuk melewati rute yang terdampak sistem ganjil genap sedangkan bagi pengangkut tidak memiliki hak untuk melintas di rute atau jalan yang terdampak sistem ganjil genap.

Keberlakuan Sistem Ganjil Genap dalam Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Di dalam setiap peraturan perundang-undangan yang diundangkan berisi peraturan yang mengatur dan atau menjadi solusi terhadap suatu permasalahan yang ada di tengah masyarakat. Salah satu dari sekian banyak permasalahan yang berada di masyarakat adalah masalah tentang transportasi. Sebagai contoh masalah transportasi yang sekarang ada seperti kemacetan, pelanggaran lalu lintas, meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, kurang tersedianya transportasi masal dan lain sebagainya. Untuk mengatasi beberapa masalah transportasi diatas, di DKI Jakarta telah memberlakukan sistem ganjil genap bagi kendaraan bermotor roda empat melalui Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Selain diatur di dalam Peraturan Gubernur diatas, sistem ganjil genap ini juga merupakan derivasi dari peraturan perundang-undangan yang berada diatas Peraturan Gubernur tersebut. Pemberlakuan sistem ganjil genap ini tidak terlepas dari Pasal 133 ayat (1) jo ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Sistem ganjil genap ini juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas seperti di dalam Pasal 60 sampai dengan Pasal 66. Menurut Pasal 62

ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas bahwa penerapan sistem ganjil genap ini dapat ditetapkan melalui peraturan daerah. Salah satu peraturan daerah yang telah ada yaitu Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Transportasi *Online* Dalam Pemberlakuan Sistem Ganjil Genap

Pengangkutan sendiri merupakan kata yang berasal dari Bahasa Inggris yaitu *transportation*. Dalam Bahasa Indonesia dapat diartikan yaitu adanya perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan kendaraan. Sedangkan kata *online* dalam Bahasa Indonesia dapat disebut atau lebih dikenal dengan istilah daring. Pengangkutan di dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Transportasi *online* merupakan bentuk kemajuan di bidang pengangkutan yang pada nantinya dapat menunjang pembangunan diberbagai sektor seperti sektor perhubungan, sektor perdagangan, sektor pariwisata, sektor pendidikan, dan berbagai sektor lainnya.⁹ Transportasi *online* ini berbeda dengan transportasi konvensional, dalam melakukan kegiatan transaksi di transportasi *online* menggunakan media elektronik. Ini yang menjadikan transportasi *online* menjadi hal yang unik karena metode ini sebelumnya belum ada di Indonesia.¹⁰ Oleh sebab itu tujuan transportasi *online* adalah sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya untuk meningkatkan nilai guna orang dan/atau barang tersebut dengan menggunakan media elektronik.

⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum pengangkutan darat, laut dan udara* (Citra Aditya Bakti 1991).[1].

¹⁰ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online* (Sinar Grafika 2016). [14].

Bentuk kontrak yang terdapat di dalam transportasi *online* ini juga bersifat elektronik yaitu dalam bentuk dokumen elektronik, ini juga yang membedakan dengan transportasi konvensional yang masih menggunakan tiket.¹¹ Pada prinsipnya dokumen pengangkutan seperti tiket maupun dokumen elektronik lainnya merupakan bukti terjadinya perjanjian pengangkutan. Hal ini dikarenakan pada dasarnya perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis, namun hanya dalam bentuk persetujuan atau sepakat para pihak.¹² Sifat perjanjian pengangkutan seperti ini disebut konsensual, karena dengan adanya kata sepakat (konsensus) saja perjanjian dianggap sah secara hukum. Para pihak yang akan membuat perjanjian harus menyatakan kehendak dan kesediaannya untuk saling mengikat diri.¹³ Selain dari adanya sifat konsensual, perjanjian pengangkutan juga bersifat timbal balik dan pelayanan berkala. Sifat timbal balik inilah yang menimbulkan hak dan kewajiban diantara para pihak yaitu pengangkut dan penumpang. Pengangkut memiliki kewajiban untuk mengantarkan penumpang ke tempat tujuan dan berhak atas imbalan dari penumpang. Sedangkan penumpang memiliki kewajiban untuk memberi imbalan kepada pengangkut dan berhak untuk diantarkan sampai ke tempat tujuan. Setelah pengangkut selesai mengantar penumpang ke tempat tujuan, maka berakhirilah perjanjian pengangkutan sejak saat itu, dan inilah sifat pelayanan berkala dari perjanjian pengangkutan.

Kontrak yang lahir disini ada dalam bentuk dokumen elektronik. Objek kontrak elektronik dalam konteks pengangkutan jalan ini adalah prestasi, yaitu hak dan kewajiban para pihak dalam hal ini antara pengangkut dengan penumpang. Sebagai kontrak yang berbentuk transaksi elektronik, maka berlaku pula Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Transaksi elektronik dalam Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik merupakan perbuatan hukum yang dilakukan dengan menggunakan Komputer, jaringan Komputer, dan/atau

¹¹ *ibid.*[15].

¹² Abdul Kadir Muhammad, *Op. Cit.*[4].

¹³ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Intermasa 2011).[138].

media elektronik lainnya. Sedangkan pengertian kontrak elektronik sendiri diatur dalam Pasal 1 Angka 17 jo Angka 5 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik bahwa kontrak elektronik merupakan perjanjian para pihak yang dibuat melalui Sistem Elektronik. Dalam kontrak elektronik ini semua dokumennya berbentuk dokumen elektronik sebagaimana telah diatur dalam Pasal 1 Angka 4 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Hal ini berbeda dengan perjanjian pengangkutan yang menggunakan tiket sebagai bukti adanya kontrak tersebut. Dalam transportasi *online* bukti adanya kontrak yang lahir terdapat di dalam aplikasi yang telah di download oleh penumpang dalam bentuk Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan bukti yang sah diakui oleh hukum.

Kontrak elektronik yang lahir seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa ketika penumpang menekan tombol setuju terhadap segala ketentuan dan syarat dalam aplikasi jasa pelayanan transportasi *online* sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 1233 *BW* (*Burgerlijk Wetboek*). Inilah terjadinya suatu konsesus atau kata sepakat antara penumpang dengan pengangkut. Proses pengikatan perjanjian pengangkutan secara rinci dengan media internet dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

1. Download aplikasi pelayanan jasa transportasi *online* seperti grab secara gratis di App Store, Play Store, atau Blackberry World serta daftarkan dan aktifkan akun anda;
2. Pilih ikon layanan yang anda ingin gunakan. Aplikasi tersebut akan secara otomatis mendekteksi lokasi penjemputan anda. Tentukan lokasi tujuan kamu dan pilih Next;
3. Konfirmasikan lokasi dengan pengemudi, dan anda dapat secara langsung melacak keberadaan dari pengemudi yang sedang menuju lokasi penjemputan.¹⁴

Dalam hal ini setiap penumpang harus paham tentang semua persyaratan dan ketentuan jasa transportasi *online* yang telah ditetapkan oleh pengangkut. Kontrak elektronik ini mengikat para pihak sebagaimana tertuang dalam Pasal 1338 *BW* (

¹⁴ Andika Wijaya, *Op. Cit.*[79].

Burgerlijk Wetboek) jo Pasal 18 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik. Sistem ganjil genap yang berlaku saat ini memang tidak terlepas dari munculnya permasalahan-permasalahan baru. Salah satunya adalah ketidakjelasan dari status transportasi *online* khususnya kendaraan bermotor roda 4 (empat) atau mobil. Status yang masih kabur ini terkait mobil yang digunakan sebagai moda pengangkutan berbasis *online* masuk sebagai kualifikasi mobil pribadi atau mobil angkutan. Masalah ini muncul karena di dalam Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap tidak diatur tentang status transportasi *online* secara jelas. Bahkan di dalam peraturan perundang-undangan yang lain sekalipun status dari transportasi *online* ini tidak disebutkan secara jelas. Namun jika berdasarkan Pasal 140 jo Pasal 151 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Berdasar pada ketentuan diatas bahwa mobil yang digunakan sebagai angkutan umum berbasis online bisa masuk ke dalam kualifikasi angkutan orang dengan tujuan tertentu, angkutan orang untuk keperluan pariwisata, dan angkutan orang di kawasan tertentu bahkan bisa juga masuk dalam kualifikasi angkutan orang dengan menggunakan taksi. Hal ini berdasar pada berbagai bentuk pelayanan yang di berikan pengangkut dalam memberikan pilihan angkutan jalan kepada penumpang mulai dari dari mobil yang berjenis taksi, SUV, MPV, dan Family Car. Berdasar pula dalam Pasal 43 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan bahwa pelayanan dengan tujuan tertentu melayani paling sedikit untuk antarjemput, keperluan sosial atau karyawan dengan menggunakan salah satunya mobil penumpang umum.

Mobil yang memberikan pelayanan angkutan berbasis online ini termasuk dalam angkutan yang melayani antar jemput penumpang dan jenis mobilnya pun merupakan mobil penumpang. Kualifikasi sebagai mobil angkutan orang tidak dalam trayek ini juga sesuai dengan mobil angkutan berbasis online. Hal ini dikarenakan mobil yang melayani jasa angkutan berbasis online tidak mengenal trayek, yang mana kegiatan angkutan yang dijalankan oleh pengangkut tidak mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap. Selain itu pengangkut masuk sebagai perusahaan angkutan orang dengan merujuk pada Pasal 79 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan bahwa perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang salah satunya berbentuk perseroan terbatas.

Sehingga transportasi online khususnya yang berupa mobil termasuk dalam pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sehingga transportasi online berupa mobil tidak dikenakan sistem ganjil genap karena termasuk transportasi yang dikecualikan dari pemberlakuan sistem ganjil ini. Ketentuan ini merujuk pada Pasal 4 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap. Dengan ini pemerintah harus mendata mobil yang digunakan sebagai moda pelayanan angkutan orang dan masuk dalam kualifikasi kendaraan yang dikecualikan dari adanya sistem ganjil.

Perlindungan Hukum Bagi Pengangkut Dalam Penerapan Sistem Ganjil Genap

Perlindungan hukum secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua, yaitu perlindungan secara preventif dan perlindungan hukum secara represif. Dalam pemberlakuan sistem ganjil genap yang telah diterapkan saat ini telah mengakibatkan berbagai macam kerugian. Salah satu dampak kerugiannya adalah terhadap pelayanan jasa transportasi *online* yang dikelola oleh pengangkut. Oleh sebab itu perlu adanya perlindungan hukum bagi pengangkut dan/atau penumpang.

Pengangkut dalam menjalankan usahanya banyak mengalami kendala dan telah melakukan pelanggaran kontrak kepada penumpang akibat pemberlakuan sistem ganjil genap. Salah satu pelanggaran kontrak yang dapat diambil kasus adalah tidak terlaksananya atau terselenggaranya perjanjian pengangkutan.¹⁵

Dalam konsep perjanjian pengangkutan bahwa pengangkut harus mengantarkan penumpang sampai ke tempat tujuan. Kewajiban pengangkut ini tertuang di dalam Pasal 186 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Para pihak khususnya pengangkut harus beriktikad baik untuk menjalankan perjanjian pengangkutan ini, makna dari iktikad baik adalah perjanjian dilaksanakan menurut kepatutan dan keadilan.¹⁶ Permasalahannya adalah ketika pengangkut dalam hal ini pelaku usaha tidak mengantarkan penumpang sampai ke tempat tujuan, dan yang menyebabkan tidak sampainya penumpang ke tempat tujuan adalah adanya sistem ganjil genap yang telah berlaku saat ini. Oleh sebab itu pengangkut wajib memberikan ganti rugi kepada penumpang yang tidak diantar sampai ke tempat tujuan. Kewajiban pengangkut ini diatur dalam Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Kewajiban ini merupakan bentuk perlindungan hukum bagi penumpang dan pengangkut.

Perlindungan hukum bagi kedua belah pihak harus bersifat secara preventif dan represif. Bentuk perlindungan hukum secara preventif adalah keharustahuan pengangkut terhadap setiap kebijakan beserta solusinya terkait pelayanan jasa transportasi *online*. Sistem ganjil genap yang berlaku saat ini berkaitan dengan terselenggaranya pelayanan jasa transportasi *online*. Pengangkut harus mengetahui bahwa sistem ganjil genap akan membatasi pelayanan jasa transportasi *online* ke sejumlah wilayah. Pelanggaran yang masih ada sampai saat ini salah satunya diakibatkan oleh tidak berjalannya perlindungan hukum secara preventif, sehingga

¹⁵ Putra Halomoan HSB, 'Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian', (2017), IX Al-Ihkam Jurnal Ahwal Al-Syakhshiyah. [161].

¹⁶ Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial* (Kencana 2014).[135].

perlindungan hukum selanjutnya yang dapat berlaku adalah perlindungan hukum secara represif. Hal pertama yang dapat dilakukan setelah tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan, maka pengangkut harus membatalkan pemesanan kepada penumpang dengan mengganti kerugian. Ganti rugi yang dapat diberikan oleh pengangkut atau pelaku usaha berdasar pada Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dibagi menjadi empat macam yaitu:

- a. Pelaku usaha melakukan pengembalian uang;
- b. Pelaku usaha melakukan penggantian jasa yang sejenis atau setara nilainya;
- c. Pelaku usaha memberikan perawatan kesehatan;
- d. Pelaku usaha memberikan santunan.

Pembebanan ganti rugi ini berkaitan dengan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut. Pelanggaran yang terjadi dikarenakan adanya unsur kesalahan dalam menjalankan perjanjian dalam hal ini perjanjian pengangkutan. Kesalahan yang ada disebabkan tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan karena ketidaktahuan pengangkut terkait sistem ganjil genap yang membuat beberapa jalan tidak bisa dilewati. Sesuai konsep hukum perdata dalam BW (*Burgerlijk Weetboek*) bahwa unsur kesalahan merupakan syarat mutlak, yang mana atas unsur kesalahan tersebut pihak yang melakukan PMH atau perbuatan melanggar hukum harus mengganti segala kerugian yang ada.¹⁷

Suatu kesalahan yang dibuat oleh pihak pembuat perbuatan melanggar hukum sudah sepatutnya pihak tersebut mempertanggungjawabkan perbuatannya.¹⁸ Berdasar pada Pasal 191 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa pengangkut harus mempertanggungjawabkan perbuatannya. Pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh pengangkut dapat ditentukan dari ada atau tidaknya kesalahan pada pengangkut. Dalam konsep hukum pengangkutan berkaitan dengan pembuktian ada atau tidak adanya unsur kesalahan,

¹⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum, Dipandang Dari Sudut Hukum Perdata* (Mandar Maju 2000).[26].

¹⁸ Andika Wijaya, *Op.Cit.*[27].

maka beban dan tanggung jawab ini ada pada pengangkut. Prinsip tanggung jawab ini di dalam hukum pengangkutan disebut sebagai prinsip tanggung jawab berdasar praduga. Penumpang yang dirugikan cukup menunjukkan kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.¹⁹ Konsep beban pembuktian ini di dalam konsep hukum perlindungan konsumen disebut beban pembuktian terbalik.

Pada dasarnya beban pembuktian dalam hukum perdata dibebankan pada orang dalam hal ini penumpang atau konsumen yang mendalilkan adanya kerugian pada dirinya akibat kesalahan pengangkut. Ini berdasar pada Pasal 1865 BW (*Burgerlijk Weetboek*) yang menjelaskan bahwa penumpang yang seharusnya melakukan pembuktian ketika terdapat kerugian. Konsep beban pembuktian terbalik ini merupakan penerapan asas *lex specialis derogate legi generalis* dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen terhadap BW (*Burgerlijk Weetboek*).

Pembebanan ganti rugi terhadap pengangkut tidak berlaku apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut adalah kesalahan dari penumpang. Hal ini berdasar pada prinsip tanggung jawab berdasar praduga dan sesuai dengan Pasal 19 ayat (5) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pengangkut mendapatkan hak untuk dilindungi secara hukum dari perbuatan penumpang yang tidak baik dan mendapat rehabilitasi nama baik apabila terbukti bahwa kerugian penumpang tidak diakibatkan oleh pelayanan jasa dari pengangkut. Ketentuan perlindungan hukum diatas berdasar pada Pasal 6 huruf jo Pasal 6 huruf d Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Dalam Penerapan Sistem Ganjil Genap

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan bahwa bentuk perlindungan hukum terbagi atas perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Dengan berlakunya sistem ganjil genap telah menimbulkan kerugian

¹⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit.*[28].

bagi penumpang yang sehari-hari menggunakan jasa pengangkutan berbasis *online*. Oleh sebab itu perlu adanya perlindungan hukum yang tepat dan sesuai untuk mewujudkan suatu keadilan sosial. Penumpang dan pengangkut harus mengupayakan tindakan-tindakan pencegahan dan antisipasi bagi kemungkinan adanya pelanggaran-pelanggaran seperti wanprestasi maupun perbuatan melanggar hukum juga pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut seperti tidak menjalankan kewajibannya sesuai dengan Pasal 186 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Ini merupakan bentuk upaya untuk dapat diterapkannya perlindungan hukum yang bersifat preventif. Sedangkan dalam berbagai kasus yang ada, adakalanya pengangkut tidak memenuhi ganti rugi yang diajukan oleh penumpang seperti dalam kasus bahwa penumpang tidak diturunkan di tempat tujuan yang disepakati oleh kedua belah pihak.

Penumpang dapat mengajukan klaim kepada pengangkut untuk meminta ganti kerugian seperti meminta pengembalian uang dan meminta penggantian atas jasa. Bentuk dari pengembalian uang itu sendiri dapat berupa diskon dari pengangkut kepada penumpang untuk pelayanan jasa pengangkutan berikutnya maupun pengembalian uang secara langsung atau tunai kepada penumpang. Pengangkut juga dapat mengganti kerugian bahwa penumpang tidak perlu untuk membayar ketika pelayanan jasa yang diberikan oleh pengangkut merugikan penumpang. Selain itu bentuk penggantian jasa yang dapat diterima oleh penumpang adalah dengan menerima pelayanan jasa transportasi *online* gratis atau tanpa biaya untuk penggunaan pelayanan jasa berikutnya. Pengangkut memang sudah sepatutnya mengganti kerugian kepada penumpang sesuai dengan Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengangkut yang menolak untuk dimintai ganti rugi dapat dikenakan sanksi administratif. Sanksi administratif yang dapat dikenakan kepada pengangkut berdasar Pasal 199 ayat (1) adalah:

1. Peringatan tertulis;
2. Denda administratif;
3. Pembekuan izin; dan/atau
4. Pencabutan izin.

Pengangkut berdasar Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) jika menurunkan penumpang di sepanjang perjalanan yang dapat diartikan tidak menurunkan ke tempat tujuan yang disepakati.

Selain pemberian sanksi diatas, terdapat pilihan lain bagi penumpang yang tidak mendapat ganti rugi dari pengangkut. Berdasar pada Pasal 19 jo Pasal 23 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa pengangkut yang menolak untuk mengganti kerugian maupun tidak memberi tanggapan juga tidak memenuhi ganti rugi kepada penumpang, maka penumpang sebagai pihak yang dirugikan dapat melakukan gugatan melalui badan penyelesaian sengketa atau bisa juga mengajukan gugatan ke badan peradilan di tempat kedudukan penumpang.

Kesimpulan

Pertama adalah pemberlakuan sistem ganjil genap mempunyai dampak tersendiri khususnya bagi pengangkut sebagai penyedia pelayanan jasa transportasi *online* dan penumpang sebagai penikmat atau pengguna dari pelayanan jasa transportasi *online*. Dengan memberlakukan kebijakan ini, maka pemerintah DKI Jakarta mengupayakan adanya dampak yang signifikan bagi berbagai problematika transportasi yang ada dan dapat menjadi solusi sementara atau jangka pendek bagi permasalahan transportasi yang ada seperti kemacetan, polusi udara, dan lain sebagainya.. Melihat dari sudah berlakunya sistem ini, telah menimbulkan permasalahan bagi transportasi *online* karena tidak bisa melintas di jalan-jalan tertentu. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, solusinya adalah pemerintah dan aparat mengecualikan transportasi online terhadap keberlakuan sistem ganjil genap.

Kedua adalah perlindungan hukum bagi penumpang transportasi *online* terhadap kebijakan pemberlakuan sistem ganjil-genap adalah perlindungan hukum yang sifatnya preventif dan perlindungan hukum yang sifatnya represif.

Perlindungan hukum secara preventif berkaitan dengan upaya-upaya pencegahan untuk menghindari terjadinya pelanggaran di masa yang datang, sedangkan perlindungan hukum secara represif terkait dengan tindakan pemberian sanksi ketika sudah terjadi pelanggaran. Sanksi yang dapat diberlakukan untuk pengangkut berupa sanksi administratif dan sanksi pidana, sedangkan bagi penumpang dapat mengajukan gugatan.

Daftar Bacaan

Buku

Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara* (Citra Aditya Bakti 1991).

Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online* (Sinar Grafika 2016).

Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial* (Kencana 2014).

Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum, Dipandang Dari Sudut Hukum Perdata* (Mandar Maju 2000).

Jurnal

Putra Halomoan HSB, 'Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Disebabkan Kelalaian' (2017) IX Al-Ihkam Jurnal Ahwal Al-Syakhshiyah.

Laman

Azwar Ferdian, 'Ini Payung Hukum Perluasan Ganjil-Genap Asian Games 2018', (Kompas.com, 31 Juli 2018), <<https://otomotif.kompas.com/read/2018/07/31/193100715/ini-payung-hukum-perluasan-ganjil-genap-asian-games-2018>>.

Raynaldo Ghiffari Lubabah, 'Sejarah pemberlakuan 3 in 1 di Jakarta', (merdeka.com, 29 maret 2016), <<https://m.merdeka.com/jakarta/sejarah-pemberlakuan-3-in-1-di-jakarta.html>>.

Amri Amrullah, 'Perluasan Ganjil-Genap Efektif Perbaiki Kualitas Udara', (REPUBLIKA.co.id, 20 Agustus 2019), <<https://nasional.republika.co.id/>>

berita/pwj5z9370/perluasan-ganjilgenap-efektif-perbaiki-kualitas-udara>.

Henny Rachma Sari, 'Apa itu sistem ganjil genap?', (merdeka.com, 11 Desember 2012), <<https://www.merdeka.com/jakarta/apa-itu-sistem-ganjil-genap.html>>.

Jagat Alfath Nusantara, '4 Fakta Terbaru soal Perluasan Ganjil Genap Jakarta', (liputan6.com, 8 Agustus 2019), <<https://www.liputan6.com/news/read/4032425/4-fakta-terbaru-soal-perluasan-ganjil-genap-jakarta>>

Perundang-undangan

BW (*Burgerlijk Wetboek*).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

Instruksi Gubernur No 66 Tahun 2019 Tentang Pengendalian Kualitas Udara.