



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Romadhon (2018) melakukan penelitian yang berjudul “Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta)”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana dampak ojek *online* terhadap kesejahteraan sosial pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta. Adapun subyek penelitian ini adalah driver GOJEK pada Komunitas Independent GOJEK. Adapun untuk analisis data dengan menggunakan deskriptif kualitatif, yaitu data yang sudah diperoleh kemudian disusun dan diklasifikasikan sehingga dapat menjawab dari rumusan masalah di atas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: dampak ojek *online* terhadap kesejahteraan sosial pada komunitas independent GOJEK yaitu menjadi driver GOJEK lebih bermanfaat karena pendapatan yang diterima oleh driver lebih besar daripada pendapatan pada pekerjaan sebelumnya ataupun menganggur. Hal itulah yang menjadi penyebab terjadinya mobilitas tenaga kerja dan memberikan dampak peningkatan kesejahteraan sosial para driver GOJEK pada Komunitas Independent Gojek.

Andresta, Sulistyorini, dan Putra (2018) melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Pemilihan Moda Transportasi *Online* dan Angkutan Konvensional”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dan probabilitas pemilihan moda antara transportasi *online* dan angkutan konvensional. Hasil penyebaran kusioner pada penumpang angkutan udara diperoleh sebagian besar (71%) pengguna memilih taksi *online* dan 29% memilih taksi konvensional sebagai moda menuju Bandara. Berdasarkan uji korelasi faktor-faktor yang berpengaruh adalah tarif, kemudahan mendapatkan atau kemudahan akses dan ketersediaan moda dengan nilai R square = 48,7% dan menghasilkan persamaan regresi $Y = 2,233 + 0,726 X1 + 0,530 X2 + 0,700 X7$. Dari hasil analisis

model logit biner menggunakan skenario pertama variabel tarif, aksesibilitas dan ketersediaan taksi *online* lebih baik dibandingkan taksi konvensional, menghasilkan probabilitas taksi *online* sebesar 89,93% dan taksi konvensional sebesar 10,07%. Skenario kedua dengan variabel tarif, aksesibilitas dan ketersediaan taksi konvensional lebih baik dibandingkan taksi *online*, menghasilkan probabilitas taksi *online* sebesar 55,80% dan taksi konvensional sebesar 44,20%. Berdasarkan skenario pemilihan moda dapat dilihat bahwa taksi *online* memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan taksi konvensional maka dapat disimpulkan pengaruh dari variabel tarif (X1), kemudahan mendapatkan atau kemudahan akses (X2) dan ketersediaan moda (X7) tidak berpengaruh besar terhadap peluang pemilihan moda taksi *online* dan taksi konvensional.

Supit, Rompis dan Lefrandt (2019) melakukan penelitian yang berjudul “Model Pemilihan Moda Transportasi *Online* di Kota Manado”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Penelitian ini menggunakan metode *Stated Preference*, kemudian diolah dengan analisa statistik binomial logit. Selanjutnya dilakukan survei dengan menyebarkan kuesioner secara acak kepada 200 responden yang berisi karakteristik pelaku perjalanan, meliputi kondisi sosio-ekonomi, dengan atribut selisih biaya perjalanan, selisih kenaikan biaya, selisih waktu tunggu keberangkatan, selisih waktu tempuh perjalanan dan selisih waktu pemesanan antara moda Go-Car dan Grabcar. Hasil survey dikumpulkan dan kemudian dilakukan analisa regresi linear dan pemodelan dilakukan dengan menggunakan model binomial logit sehingga didapat variabel-variabel yang mempengaruhi pemilihan moda diantaranya, akan terjadi perpindahan pemilihan moda, apabila terjadi selisih biaya perjalanan dari kedua moda tersebut, jika kenaikan biaya Grabcar $>$ Rp.2000 maka probabilitas memilih Go-Car akan naik, sebaliknya apabila bila selisih kenaikan biaya Grabcar $<$ Rp.2000, maka responden akan cenderung memilih Grabcar, selisih waktu tunggu keberangkatan apabila = 0, responden cenderung memilih Go-Car sebanyak 56%, responden cenderung akan memilih Grabcar apabila selisih waktu tunggu Grabcar $<$ 1 menit, akan terjadi perpindahan moda apabila selisih waktu tempuh dari salah

satu moda lebih rendah, dan responden akan cenderung memilih moda dengan waktu tempuh perjalanan paling rendah. Selisih waktu pemesanan pada saat keadaan yang sama, responden cenderung memilih Grabcar sebanyak 52%. Responden akan cenderung memilih Go-Car apabila waktu pemesanan Grabcar > 1 menit. Persamaan utilitas diperoleh : $Y = 0,026038528 - 4,83956*(10)^{-5}X_1 - 8,95979*(10)^{-5}X_2 + 0,070316528X_3 + 0,115199405X_4 - 0,0612849X_5$ Hasil dari regresi yang diperoleh, telah memenuhi syarat, sehingga seluruh variabel bebas bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat.

Alfadin, dkk (2018) melakukan penelitian yang berjudul “Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi *Online* dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya”. Penelitian ini bertujuan untuk (1) Mengetahui karakteristik pengguna grabcar. (2) Mengetahui kinerja pelayanan grabcar di Kota Surabaya. (3) Mengetahui model pemilihan moda antara taksi konvensional dan grabcar di daerah Kota Surabaya. Objek yang diteliti adalah penumpang yang pernah menggunakan grabcar dan taksi konvensional dengan menggunakan *metode Important Performance Analysis* untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan dan metode *Stated Preference* untuk mengetahui pemilihan moda antara grabcar dan taksi konvensional. Serta menentukan jumlah responden secara *nonprobability sampling* sebanyak 411 responden yang didapat dari perhitungan rumus cohort dan daerah penelitian studi kasus hanya di Kota Surabaya. Dari hasil studi diketahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan dari penumpang grabcar didapatkan hasil bahwa di karakteristik ekonomi dan sosial paling banyak penumpang berpendidikan terakhir sarjana (55%) dan berjenis kelamin perempuan (57%) dengan pekerjaan swasta (45%), berpendapatan pribadi 5-7 juta per bulan (42%), pendapatan keluarga 7-10 juta per bulan (38%), pengeluaran pribadi 1-3 juta per bulan (44%), dengan maksud karakteristik perjalanan untuk nonbisnis (52%), frekuensi perjalanan rata-rata 2 kali dalam seminggu (40%) dan dengan biaya sendiri (71%). Untuk metode *Important Performance Analysis* diperoleh tiga atribut pada kuadran I (Perbaikan Kinerja) yaitu mengangkut penumpang dan barang tidak

melebihi kapasitas (3), cara mengemudi (4) , dan sarana pengaduan penumpang (10).

Hasil pemodelan pemilihan moda angkutan grabcar dan taksi konvensional dengan metode Stated Preference sebagai berikut:

1. Selisih biaya perjalanan

$$(UGC-UTK) = -0,273 + 0,00009307 \times (\text{Selisih Biaya Perjalanan})$$

$$PTK = 0,379 , PGC = 0,621$$

2. Selisih waktu mendapatkan angkutan

$$(UGC-UTK) = 0,132 - 0,182 \times (\text{Selisih Waktu Mendapatkan Angkutan})$$

$$PTK = 0,0136 , PGC = 0,9864$$

Kwanto dan Arliansyah (2016) melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum *Online* di Kota Palembang”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kriteria yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum di kota Palembang, serta mengetahui transportasi umum apa yang dipilih berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. Hasil survei dan hasil pengolahan data menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* menunjukkan bahwa kriteria aman menjadi prioritas masyarakat kota Palembang dalam melakukan perjalanan dengan bobot sebesar 27,5%, kemudian kriteria nyaman (20%), kriteria waktu (18,7%), kriteria kemudahan (17%), dan kriteria biaya (16,8%). Berdasarkan kriteria yang ditentukan, transportasi umum *online* menjadi prioritas masyarakat dalam memilih moda transportasi umum dengan bobot sebesar 58,80% dan transportasi umum konvensional (41,20%). Dari penelitian ini juga mendapatkan hasil analisis sensitivitas terhadap pemilihan moda transportasi umum. Hasil analisis sensitivitas yang telah dilakukan menunjukkan bahwa transportasi umum *online* masih menjadi prioritas dalam pemilihan moda transportasi umum di kota Palembang.

2.2 Angkutan Umum

Menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan system sewa atau bayar. Dalam hal angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah. Selain itu, penggunaan jalan relatif efisien dalam m^2 /penumpangnya (Warpani, 1990)

Sedangkan angkutan kota merupakan salah satu bentuk dari angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana pergerakan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ketempat lain, yang juga merupakan sarana transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi (Sukma, 2006).

2.3 Pengertian Ojek *Online*

Sebelum menjelaskan definisi ojek *online*, sedikit penulis sampaikan pengertian tentang ojek. Pengertian ojek adalah “sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat tujuannya”. Salim P dan Salim Y (2002) menyebutkan bahwa ojek adalah “sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penyewanya”.

Sedangkan, ojek *online* merupakan ojek atau jasa antar jemput penumpang yang sistem pemesanannya berbasis aplikasi *smartphone*. Sistem pembayarannya bisa melalui *cash* atau *digital payment*. Dalam aplikasi tersebut dapat diketahui jarak, lama pemesanan, harga, identitas *driver* ojek *online* yang menjemput, serta perusahaan pengelolannya (Adisasmita, 2010).

Jasa transportasi berbasis *online* ini kemunculannya di Indonesia mulai banyak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung *UberTaxi* sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian pada tahun 2015 diikuti dengan kemunculan GOJEK, GRAB,

dan aplikasi berbasis *online* lainnya. Di kota Pangkalpinang sendiri ojek *online* sudah mulai hadir pada tahun 2017 seperti GOJEK dan GRAB. Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan dari rumah ke rumah, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan.

2.4 Pemilihan Moda Transportasi (*Moda Choice/Moda Split*)

Pemilihan moda transportasi merupakan salah satu model terpenting pada perencanaan transportasi. Hal ini dikarenakan peranan dari angkutan umum dalam upaya peningkatan efisiensi dan efektifitas sistem pergerakan pada sistem transportasi (Tamin, 2000). Hasil analisis pada pemilihan moda sangat bermanfaat sebagai masukan dan sebagai bahan pertimbangan bagi jasa transportasi dan bagi para pembuat kebijakan di dalam mengambil pertimbangan dan keputusan kedepannya.

Model pemilihan moda perlu mempertimbangkan beberapa hal yaitu (Tamin, 2000):

1. Biaya

Terdapat dua jenis biaya dalam model pemilihan moda yaitu biaya perkiraan dan biaya aktual. Biaya perkiraan adalah biaya yang diperkirakan oleh pengguna jalan sebagai dasar pengambilan keputusan, sedangkan biaya aktual merupakan biaya yang sebenarnya dilakukan setelah proses pemilihan moda dilakukan.

2. Angkutan umum *captive*

Dalam permodelan pemilihan moda, tahap berikutnya adalah mengidentifikasi pemakai angkutan umum *captive*. Orang seperti ini didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah. Orang tersebut tidak mempunyai atau menggunakan kendaraan pribadi (tidak ada pilihan lain kecuali angkutan umum). Diasumsikan bahwa orang tersebut pasti menggunakan angkutan umum.

3. Lebih dari dua moda

Beberapa prosedur pemilihan moda memodelkan pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Dibeberapa negara barat terdapat beberapa pilihan lebih dari dua moda misalnya london mempunyai kereta api bawah tanah, kereta api, bus, dan mobil.

2.5 Faktor Pemilihan Moda

Menurut Tamin (1997) faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan suatu moda transportasi dibedakan atas 3 kategori sebagai berikut:

1. Karakteristik pelaku perjalanan

Hal-hal yang mempengaruhi sebagai berikut:

- a. Keadaan sosial, ekonomi, dan tingkat pendapatan
- b. Ketersediaan dan kepemilikan kendaraan
- c. Kepemilikan surat izin mengemudi (SIM)

2. Karakteristik perjalanan

Hal-hal yang berkaitan dengan karakteristik perjalanan adalah:

- a. Tujuan perjalanan di negara-negara maju akan lebih mudah melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan yang sangat baik, serta biaya yang relatif murah daripada menggunakan kendaraan pribadi.
- b. Jarak perjalanan. Semakin jauh perjalanan, orang semakin cenderung memilih umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.
- c. Waktu terjadinya perjalanan

3. Karakteristik sistem transportasi

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing sarana transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan bagi seseorang dalam memilih sarana transportasi. Tingkat pelayanan dikelompokkan dalam 2 kategori:

1. Faktor kuantitatif
 - a. Lama waktu perjalanan yang meliputi waktu di dalam kendaraan, waktu tunggu dan waktu berjalan kaki.
 - b. Biaya transportasi, misalnya tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lainnya.
2. Faktor kualitatif
 - a. Kenyamanan
 - b. Keamanan

2.6 Pengguna Jasa Transportasi / Pelaku Perjalanan (*Trip Maker*)

Menurut Tamin (2000) masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dikelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu:

1. Golongan paskawan (*captive*) merupakan jumlah terbesar di negara berkembang yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).
2. Golongan pilihwan (*choice*), merupakan jumlah terbanyak dinegara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat).

2.7 Klasifikasi Perjalanan

Perjalanan adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan tidak dianggap sebagai tujuan pergerakan meskipun terpaksa melakukan perubahan rute. Meskipun pergerakan sering diartikan dengan pergerakan pulang dan pergi, dalam ilmu transportasi biasanya analisis keduanya harus dipisahkan. Menurut Tamin (2000), ada lima kategori tujuan pergerakan berbasis tempat tinggal, yaitu:

1. Pergerakan ke tempat kerja,

2. Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan),
3. Pergerakan ke tempat belanja,
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial,
5. Pergerakan untuk tujuan rekreasi.

Tujuan pergerakan bekerja dan pendidikan, disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah hanya sekitar (15-20) % dan total pergerakan yang terjadi.

2.8 Pengambilan dan Pengumpulan Data Sampel

Menurut Margono (2004) teknik sampling adalah cara untuk menentukan sampel yang jumlahnya sesuai dengan ukuran sampel yang akan dijadikan sumber data sebenarnya, dengan memperhatikan sifat-sifat dan penyebaran populasi agar diperoleh sampel yang representatif. Adapun langkah dalam teknik *sampling* menurut Dalen (1981) dalam Hidayat (2017) beberapa langkah yang harus diperhatikan dalam penentuan sampel, yaitu:

1. Menentukan populasi
2. Mencari data akurat unit populasi
3. Memilih sample yang representatif
4. Menentukan jumlah sample yang memadai

Menurut Salamadian (2017), metode penarikan sampel dari suatu populasi dikenal beberapa cara, yaitu :

1. Sampel Acak Sederhana (*Simple Random Sampling*)

Teknik penarikan sampel menggunakan cara ini memberikan kesempatan yang sama bagi setiap anggota populasi untuk menjadi sampel penelitian. Cara pengambilannya menggunakan nomor undian.

2. Sampel Acak Sistematis (*Systematic Random Sampling*)

Metode pengambilan sampel acak sistematis menggunakan interval dalam memilih sampel penelitian. Misalnya sebuah penelitian membutuhkan 10

sampel dari 100 orang, maka jumlah kelompok intervalnya $100/10=10$. Selanjutnya responden dibagi ke dalam masing-masing kelompok lalu diambil secara acak tiap kelompok.

3. Sampel Acak Berstrata (*Stratified Random Sampling*)

Metode pengambilan sampel acak berstrata mengambil sampel berdasar tingkatan tertentu. Misalnya penelitian mengenai motivasi kerja pada manajer tingkat atas, manajer tingkat menengah dan manajer tingkat bawah. Proses pengacakan diambil dari masing-masing kelompok tersebut.

4. Sampel Acak Berkelompok (*Cluster Random Sampling*)

Pengambilan sampel jenis ini dilakukan berdasar kelompok / area tertentu. Tujuan metode *Cluster Random Sampling* antara lain untuk meneliti tentang suatu hal pada bagian-bagian yang berbeda di dalam suatu instansi. Misalnya, penelitian tentang kepuasan pasien di ruang rawat inap, ruang IGD, dan ruang poli di RS A dan lain sebagainya.

5. Sampel Acak Bertingkat (*Multi Stage Sampling*)

Proses pengambilan sampel jenis ini dilakukan secara bertingkat. Baik itu bertingkat dua, tiga atau lebih.

Misalnya -> Kecamatan -> Gugus -> Desa -> RW – RT

2.9 Sampel Minimum

Menurut Sugiyono (2018) Untuk menghitung kuota sample secara matematis besarnya sample dari suatu populasi yang terdapat pada suatu kawasan dapat menggunakan rumus Slovin dapat dilihat pada persamaan (2.1) beriku ini:

$$n = \frac{N}{1+(N \times e^2)} \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana:

n = Jumlah elemen/anggota sampel;

N = Jumlah elemen/anggota populasi; dan

e = *Error level* (tingkat kesalahan) umumnya digunakan 1% atau 0,01, 5% atau 0,05, dan 10% atau 0,1 (catatan dapat dipilih oleh peneliti).

Rosi (2018) menggunakan *Error level* sebesar 15% atau 0,15 dalam penelitiannya, hal ini menjadi bahan pertimbangan penulis sebagai pemilihan dalam menentukan *Error level* yang akan digunakan pada penelitian ini.

2.10 Kondisi Kota Pangkalpinang

Kota Pangkalpinang adalah salah satu kota di Indonesia yang merupakan bagian dari provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan sekaligus merupakan ibu kota Provinsi. Kota ini terletak di bagian timur Pulau Bangka. Kota Pangkalpinang terbagi dalam 7 (tujuh) kecamatan dan memiliki 42 kelurahan.

Kota Pangkalpinang memiliki wilayah seluas 118,41 km² dan jumlah penduduk berdasarkan data Badan Pusat Statistik Provinsi Kepulauan Bangka Belitung sebanyak 208.520 jiwa (2018) dengan kepadatan 1.999 jiwa/km².

Kota Pangkalpinang merupakan pusat pemerintahan, pusat pemerintahan kota di Kelurahan Bukit Intan, dan pusat pemerintahan provinsi dan instansi vertikal di Kelurahan Air Itam. Kantor pusat PT. Timah Tbk. juga berada di sini. Pangkalpinang juga merupakan pusat aktivitas bisnis/perdagangan dan industri di Bangka Belitung (Wikipedia, 2020).

Tabel 2.1 Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Tahun (2016-2020)

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Menurut Kecamatan (Jiwa)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Rangkui	38.519	39.311	40.105	40.914	41.715
2	Bukit Intan	36.708	37.450	38.206	38.977	39.741
3	Girimaya	20.301	20.714	21.132	21.559	21.981
4	Pangkalbalam	21.787	22.232	22.681	23.139	23.592
5	Gabek	25.245	25.763	26.283	26.814	27.339
6	Tamansari	22.632	23.096	23.562	24.038	24.509
7	Gerunggang	35.134	35.826	36.550	37.287	38.017
Jumlah		202.342	204.392	208.520	212.727	216.893

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pangkalpinang, 2016-2020

2.11 Aturan Transportasi Berbasis Aplikasi

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis aplikasi. Aturan tersebut dirangkum dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Salah satunya menyebutkan bahwa perusahaan jasa angkutan tidak dalam trayek, misalnya taksi, diperbolehkan memakai aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia. Perusahaan penyedia aplikasi, misalnya Uber dan Grab dengan layanan GrabTaxi, juga diwajibkan memberi akses monitoring pelayanan, data semua perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data semua kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri.

Perusahaan aplikasi yang menyediakan jasa angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan mengikuti ketentuan perusahaan angkutan umum yang dimuat dalam Pasal 21, 22, dan 23 Permen No 32 Tahun 2016. Ketentuan tersebut antara lain meminta perusahaan aplikasi mendirikan badan hukum Indonesia. Bentuk badan hukum yang diakui adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, atau koperasi.

Perusahaan aplikasi juga diminta untuk menyelenggarakan izin angkutan orang tidak dalam trayek. Syaratnya antara lain mesti memiliki minimal lima kendaraan atas nama perusahaan, lulus uji berkala, memiliki pul dan bengkel, serta pengemudi harus memiliki surat izin mengemudi (SIM).