

IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 32 TAHUN 2016

TERHADAP PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE

DI KOTA MALANG

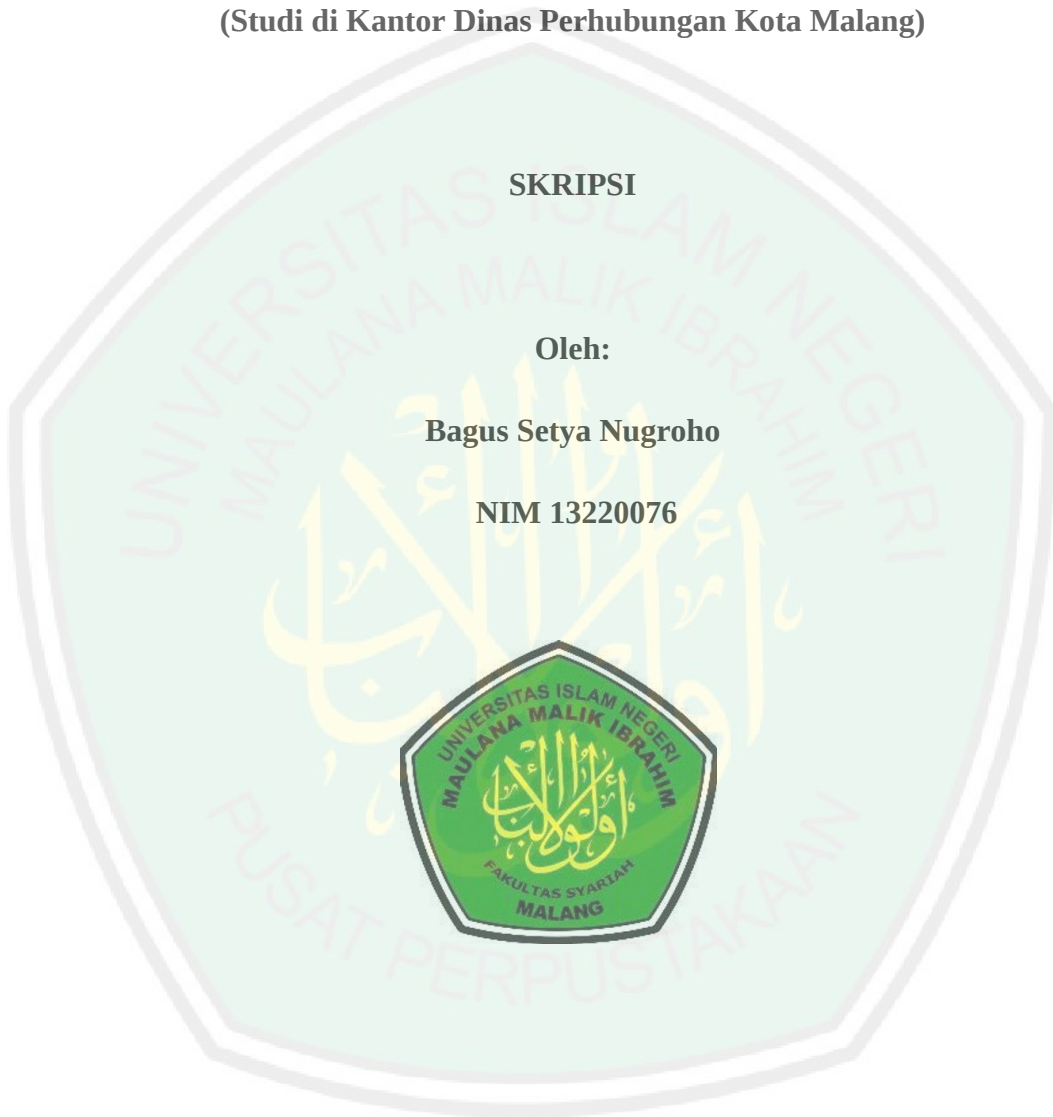
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

Oleh:

Bagus Setya Nugroho

NIM 13220076



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2017

IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 32 TAHUN 2016

TERHADAP PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE

DI KOTA MALANG

(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

Oleh:

Bagus Setya Nugroho

NIM 13220076



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2017

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,
Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 32 TAHUN 2016
TERHADAP PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE
DI KOTA MALANG
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindahkan data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 15 Desember 2017

Penulis,



Bagus Setya Nugroho
NIM. 13220076

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Bagus Setya Nugroho NIM:
13220076 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 32 TAHUN 2016**TERHADAP PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE****DI KOTA MALANG**

(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Malang, 15 Desember 2017

Mengetahui,

Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP:197408192000031002

Dosen Pembimbing,

Iffaty Nasyiah, SH., M.H.
NIP:1976060820009012007

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi saudara Bagus Setya Nugroho, NIM 13220076, mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 32 TAHUN 2016

TERHADAP PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE

DI KOTA MALANG

(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

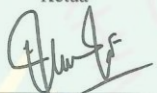
Telah dinyatakan lulus dengan nilai (B+)

Dengan Penguji:

1. Dra. Jundiani, S.H., M.Hum.
NIP: 19650904 199903 2 001

()
Ketua

2. Iffaty Nasyi'ah, M.H.
NIP: 19760608 200901 2 007

()
Sekretaris

3. Musleh Harry, S.H., M.Hum.
NIP: 19680710 199903 1 002

()
Penguji Utama

Malang, 15 Desember 2017

()

Dr. Saifullah, S.H., M.Hum.
NIP: 19651205 200003 1 001

MOTTO

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ
بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا
أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu; sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu.” (Q.S: An-Nisaa : 29)

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam karya ilmiah ini, terdapat beberapa istilah atau kalimat yang berasal dari bahasa arab, namun ditulis dalam bahasa latin. Adapun penulisannya berdasarkan kaidah berikut :

A. Konsonan

ا	= tidak dilambangkan	ض	= dl
ب	= b	ط	= th
ت	= t	ظ	= dh
ث	= ts	ع	= ‘ (koma menghadap ke atas)
ج	= j	غ	= gh
ح	= <u>h</u>	ف	= f
خ	= kh	ق	= q
د	= d	ك	= k
ذ	= dz	ل	= l
ر	= r	م	= m
ز	= z	ن	= n
س	= s	و	= w
ش	= sy	ه	= h
ص	= sh	ي	= y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma (‘) untuk mengganti lambang “ع”

B. Vocal, Panjang dan Diftong

Vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u”. Sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = â, misalnya قال menjadi qâla

Vokal (i) panjang = î, misalnya قيل menjadi qî la

Vokal (u) panjang = û, misalnya دون menjadi dûna

Khusus untuk bacaan ya’ nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “î” melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya’ nisbat diakhirnya. Begitu juga dengan suara diftong, wawu dan ya’ setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong (aw) = لو misalnya قول menjadi qawlun

Diftong (ay) = بى misalnya خير menjadi khayrun

C. Ta’Marbûthah

Ta’Marbûthah (ة) ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta’ marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risalah al-mudarrisah*, atau apabila berada ditengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlaf ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya.

D. Kata Sandang dan lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan.

E. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi.



KATA PENGANTAR



Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya. Sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan lancar. Sholawat serta salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, Revolusioner Islam, karena dengan syafaat-Nya kita tetap diberi kemudahan dan kesehatan.

Adapun penyusunan skripsi yang berjudul **“Implementasi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi Di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)”** ini dengan maksud untuk memenuhi tugas akhir dan memenuhi syarat kelulusan pada program studi jurusan Hukum Binis Syariah, Fakultas Syariah, Univesitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Selanjutnya dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu, dan menemani dalam segala proses. Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada batas kepada :

1. Prof. Dr. Abdul Haris, M.Ag., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Saifullah, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Dr. Fakhruddin, M.HI., selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Majelis Penguji: Dra. Jundiani, S.H, M.Hum. selaku Ketua Dewan Penguji; Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H. selaku Sekretaris Dewan Penguji; Musleh Harry, S.H, M.Hum., selaku Penguji Utama, yang telah meluangkan waktu untuk memberikan masukan dan mengarahkan penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H., selaku dosen pembimbing penulis. Terima kasih banyak penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan untuk bimbingan, arahan, serta motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Dr. Nasrullah, M.Th.I. selaku dosen wali penulis selama menempuh studi di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
7. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT selalu memberikan pahala-Nya kepada beliau semua.
8. Staf serta Karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terimakasih atas patisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Kedua orang tua, Bapak Sapari, dan Ibu Nur Hasanah Yuli Astuti yang tak pernah henti-hentinya memberikan doa dan dukungan yang sebesar-besarnya guna kesuksesan penulis.

10. Kepada para pihak yang sudah rela membantu dalam pengerjaan skripsi ini. Penulis haturkan terimakasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.

Semoga apa yang telah saya peroleh selama kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini, bisa bermanfaat bagi agama, nusa dan bangsa. Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak kekurangan dan masih jauh dari sempurna, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis pribadi khususnya dan pembaca umumnya.

Malang, 15 Desember 2017

Penulis,

Bagus Setya Nugroho
NIM 13220076

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
PEDOMAN TRANSLITERASI	vi
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
ABSTRAK	xvii
ABSTRACT.....	xviii
ملخص البحث	xix

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan Masalah	7
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Definisi Operasional	8
F. Manfaat Penelitian	9
G. Sitematika Penulisan	9

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu	12
-------------------------------	----

B. Kajian Pustaka	17
1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan	
a. Pengertian Pengangkutan.....	17
b. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan	18
c. Macam-macam Angkutan Transportasi	18
d. Subjek Dalam Hukum Pengangkutan	20
e. Objek dalam Hukum Pengangkutan	20
2. Transportasi <i>Online</i>	22
3. Pengaturan yang Terkait dalam Permasalahan Transportasi <i>Online</i>	24
4. Definisi <i>Maslahah Mursalah</i>	27
a. Pengertian	27
b. Syarat-syarat <i>Maslahah Mursalah</i>	29
c. Macam-Macam <i>Maslahah Mursalah</i>	30
1. Dilihat dari Segi Kekuatan sebagai <i>Hujjah</i>	30
2. Dilihat dari Ada atau Tidak Adanya Dalil	33
 BAB III: METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Pendekatan Penelitian	37
C. Lokasi Penelitian.....	38
D. Jenis dan Sumber Data.....	38
E. Metode Pengumpulan Data	39
F. Teknik Analisis Data	40
 BAB IV: PAPARAN DAN ANALISIS DATA	
A. Paparan Data	43
1. Sejarah singkat Dinas Perhubungan Kota Malang.....	43
2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang	44
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang	46
4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang	46
5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Malang	47

6. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang ...	47
B. Analisis Data	49
1. Kendala Terhadap Praktek Transportasi <i>Online</i> menurut Dinas Perhubungan	49
2. Solusi Atas Kendala menurut Dinas Perhubungan Terhadap Praktek Transportasi <i>Online</i>	56
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Tidak dalam Trayek menurut Hukum Islam	64
 BAB V : PENUTUP	
A. Kesimpulan	72
B. Saran	74
DAFTAR PUSTAKA	76
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1 Penelitian Terdahulu	16
2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran

1. Surat Penelitian
2. Daftar Hasil Wawancara dengan Pak Oong Ngoedijono selaku Kepala Bagian Angkutan Umum
3. Daftar Hasil Wawancara dengan Aang dari *Gojek*
4. Daftar Hasil Wawancara dengan Achmad Fathi dari *Gojek*
5. Gambar Penelitian
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
7. Lembar Negara Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
8. Daftar Riwayat Hidup

ABSTRAK

Bagus Setya Nugroho, 13220076, 2017, ***Implementasi Pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online Di Kota Malang (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Malang)***. Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Iffaty Nasyi'ah, M.H.

Kata Kunci: Implementasi, Kendala, Permenhub, Transportasi Online

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan mengenai kendala terhadap praktek transportasi online di Kota Malang menurut tinjauan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 dan Hukum Islam. Penelitian ini disebut sebagai penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa beberapa kendala yang terjadi terhadap adanya praktek transportasi *online* ini kini sudah teratasi dengan dikeluarkannya kebijakan baru yakni Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 yang memberikan solusi sehingga tidak ada lagi permasalahan yang terjadi antara angkutan umum dan *online*. Dalam Hukum Islam sesuai dengan keberadaannya ia termasuk dalam *masalah mulghah* atau masalah yang ditolak karena adanya beberapa aturan yang diberlakukan oleh Dinas Perhubungan tidak ditaati oleh penyelenggara transportasi *online*, karena menurut mereka hal tersebut dianggap baik secara akal fikiran manusia namun tidak baik apalagi diperhatikan secara *syara'* atau dampaknya nanti seperti apa. Diharapkan bagi Dinas Perhubungan lebih tegas lagi memberikan arahan dan tindakan kepada penyelenggara transportasi *online* yang masih tidak mau menaati permenhub baru. Selain itu dengan diberlakukannya Permenhub baru ini diharapkan memberikan keadilan bagi transportasi *online* maupun angkutan umum sehingga tidak ada lagi aksi-aksi unjuk rasa atau kejadian lainnya.

ABSTRACT

Bagus Setya Nugroho, 13220076, 2017, *Implementation Constraint Regulation of Minister of Transportation No 32 Period 2016 Against Online Transportation Arrangement in Malang City (Study in Department of Transportation of Malang City)*. Thesis, Department of Islamic Business Law, Faculty of Shariah State Islamic University Maulana Malik Ibrahim Malang. Counselor: Iffaty Nasyi'ah, M.H.

Keywords: Constraints, Online Transportation

The purpose of this research is to describe the obstacles to the practice of online in the city of Malang, according to the review of the Minister of Transportation Number 32 Year 2016 and today Islamic Law. Research is referred to as research the empirical facts by using the approach of the juridical sociological. The results showed that several obstacles that occur on the practice of online has now been resolved with the release of the new policy that is Permenhub Number 26 years 2017 to provide a solution so that no permasalahan's going on between public transport and online. In today Islamic Law according to its existence it is included in masalah mulghah or masalah that was rejected because there are some rules imposed by the Department of Transportation don't be adhered to by the organizers of online, because they think it is considered a good sense going on man, but don't let alone be considered syara ' or the impact like what. It is expected for the Department of Transportation is more strictly to stop giving directions and actions to the transportation that they still don't want to obey permenhub. In addition to central Permenhub is expected to provide justice for transportation online as well as public transport so that no acts of protest or the other.

الملخص

بغوس ستيا نوغروهو. 133220076. 2017. تنفيذ التنفيذ وزير النقل رقم 33 سنة 2016 على ترتيبات النقل عبر الإنترنت في المدينة مالانج (دراسة عن العلاقة بين مكتب مدينة مالانج). بحث جامعي. قسم قانون الأعمال الإسلامية. كلية الشريعة. جامعة "مولان مالك إبراهيم" الإسلامية الحكومة بمالانج 2017. المشرفة: افاتي نشيئة، الماجستير.

الكلمة الرئيسية: تنفيذ، القيود، وزير النقل، عبر الإنترنت.

الأهداف من هذا البحث لوصف العقبات التي تعترض ممارسة النقل عبر الإنترنت في مدينة مالانج وفقا للاستعراضات النظام الأساسي للوزير النقل رقم 33 سنة 2016 و الشريعة الإسلامية. تصنف هذه البحوث إلى أنواع البحوث القانونية التجريبية باستخدام نهج علم الاجتماع القانوني. نتائج هذه البحث يدل على أن بعض العقبات التي تحدث ضد وجود هذه الممارسة النقل عبر الإنترنت يتم حلها الآن من خلال إصدار سياسة جديدة وهي تنظيم وزير النقل رقم 26 سنة 2017 الذي أن يعطي الحل حتى تكون هناك لم تعد مشاكل حدثت بين وسائل النقل العام عبر الإنترنت. في الشريعة الإسلامية وفقا لوجودها مصلحة ملغة و هو مصلحة التي رفضت بسبب بعض القواعد المفروضة عند إدارة النقل لا تلتزم بها شركات النقل عبر الإنترنت، لأنه وفقا لهم يعتبر جيدا الحس العقل البشري ولكن ليست جيدة ناهيك لاحظت في الشريعة أو التأثير. ومن المتوقع أن تكون إدارة النقل أكثر قدرة على تقديم التوجيه العمل لشركات النقل عبر الإنترنت الذين لا يريدون طاعة وزيرة النقل. علاوة على ذلك مع سن وزيرة النقل جديدة ومن المتوقع أن توفر العدالة لوسائل النقل العام عبر الإنترنت لذلك ليس هناك المزيد من التجمعات أو غيرها من الأحداث.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri identik atau lebih dikenal dengan angkutan.

Di Indonesia sendiri ada berbagai macam jenis angkutan yakni angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti motor, mobil penumpang, maupun tak ber motor dan angkutan barang. Jika dari suatu kepemilikannya angkutan sendiri dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.¹

Angkutan umum merupakan suatu bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Secara umum angkutan memiliki suatu peranan penting dalam hal pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Angkutan umum diperlukan bagi masyarakat terutama bagi mereka yang terkendala oleh kendaraan dalam menempuh jarak jauh. Selain dalam bidang jasa angkutan juga memiliki peranan penting dalam hal distribusi barang, tenaga kerja, dan serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota. Beraneka macam jenis angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan juga berbeda-beda disetiap angkutan umum.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya angkutan sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapai hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara.²

Transportasi darat didaerah perkotaan membutuhkan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien untuk melayani pemindahan barang-barang dan manusia dalam batas antar wilayah, sehingga berbagai sumberdaya yang ada dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh manusia. Terkhusus mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan

¹ Permenhub No.32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek pasal 1 ayat 2

² Salim, Abbas, *Manajemen Transportasi*, (PT: Raja Grafindo, 1963), hlm. 1

cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggungjawab, dan murah.³ Sarana transportasi umum yang berbagai macam memberikan banyak pilihan bagi masyarakat untuk menentukan transportasi mana yang sesuai dengan kebutuhannya yang tentunya terkadang membuat kesulitan. Terlebih jika transportasi tersebut tidak bisa menjangkau tujuan yang diinginkan.

Seiring berkembangnya era globalisasi yang semakin maju. Semakin pesat pula tingkat mobilitas masyarakat dalam kegiatan dan aktivitas sosialnya. Karena itu diperlukan adanya fasilitas transportasi yang dapat menopang kegiatan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut. Kebutuhan akan kemudahan mendapat berbagai macam kegiatan atau aktifitas menjadi sangat penting. Berbagai macam aplikasi dalam *smartphone* yang menawarkan kemudahan menjadikan bukti bahwa berbagai kemudahan tersebut sangat diminati oleh semua kalangan masyarakat. Saat ini sudah banyak transportasi yang berbasis online yang dengan sangat mudah diakses oleh masyarakat melalui *smartphone* mereka.

Setelah berhasil menarik konsumen, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi ini mendapatkan sorotan dari pelaku usaha angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan angkutan online tersebut tidak berstatus badan hukum yang menjalankan usaha angkutan umum, sehingga dianggap sebagai angkutan ilegal. Karena didalam praktek sehari-harinya angkutan online tersebut bekerja sama dengan pemilik kendaraan pribadi dalam menjalankan usaha angkutan. Sedangkan yang kita ketahui bahwa setiap usaha angkutan umum seharusnya berbadan hukum , memiliki izin usaha angkutan umum,

³ Adisasmita, Rahardho, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, (Graha Ilmu: Yogyakarta, 2015), hlm 35

dan kegiatan pengangkutan dilaksanakan dengan kendaraan bermotor umum sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Didalam Undang-Undang **Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** memang tidak menyebutkan dengan jelas bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum. Dalam Pasal 137 ayat (2), “Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus.”. tetapi jika kita lihat dari Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 pasal 40 menjelaskan bahwa untuk memudahkan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi.⁴ Penumpang sendiri bisa membayar secara tunai maupun menggunakan aplikasi berbasis teknologi tersebut dalam melakukan pembayaran.

Kebutuhan penyediaan sarana transportasi untuk menunjang tersebut sebenarnya tidak dapat berdiri sendiri melalui satu pihak saja. Diperlukan adanya peran serta antara Dinas Perhubungan yang berperan sebagai manajemen transportasi, Dinas Pekerjaan Umum sebagai bidang penyedia prasarana jalan, dan POLRI sebagai lembaga penegak hukum dan pengayom masyarakat. Peran ketiga lembaga tersebut dapat menciptakan tujuan terbentuknya sistem transportasi yang aman, nyaman, tertib, dan lancar.

Perhubungan adalah suatu tatanan sistem penyelenggaraan transportasi darat maupun perairan daratan yang saling berkaitan satu sama lain dan berintegrasi secara keseluruhan dengan ruang lalu lintas (jalan,

⁴ Permenhub Nomor 32 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek pasal 40

jembatan, dan atau rel) yang berada dibawah sistem otonomi daerah. Dinas Perhubungan sendiri adalah suatu lembaga yang terdiri secara mandiri dalam melaksanakan peran pelaksanaan kebijakan berdasarkan pemerintah otonomi daerah.⁵

Dinas Perhubungan mempunyai kewenangan khusus untuk mengatur segala permasalahan transportasi sesuai dengan ketentuan ekonomi daerah yang diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. Dalam struktur organisasi sendiri Dinas Perhubungan mempunyai fungsi yakni berkaitan dengan perumusan kebijakan di bidang transportasi jalan serta penyusunan norma pedoman kriteria dan prosedur di bidang transportasi jalan. Dinas perhubungan juga berperan untuk menjaga kelancaran lalu lintas dalam lingkup terminal dan atau jembatan sesuai dengan kewenangannya dan juga mempunyai peranan penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi secara umum termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek.

Baru-baru ini Menteri Perhubungan mengeluarkan kebijakan baru mengenai transportasi online. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 disebutkan bahwa untuk mempermudah pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tiak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Namun, nyatanya sampai saat ini meskipun ada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) tersebut masih terdapat kendala atau masalah yang dialami oleh Dinas Perhubungan.

⁵ Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), h.95

Maraknya demo sopir-sopir angkutan umum dan juga bahkan sempat ramai pengemudi ojek *online* ditabrak sopir angkutan kota berwarna biru yang pada saat itu juga ramai demo yang diwarnai aksi *sweeping* oleh sopir angkutan kota menandakan bahwa angkutan *online* masih belum mempunyai kekuatan hukum secara pasti. Tentunya hal itu merupakan tugas bagi dishub untuk menagatasi permasalahan tersebut agar cepat selesai dan menemukan titik temu yang bisa diterima oleh semua pihak.

Kemunculan transportasi *online* ini menuai *pro* dan *kontra* tersendiri. Bagi masyarakat kehadiran transportasi *online* mempermudah bagi mereka mendapatkan pelayanan yang cepat, murah, dan bisa sampai tujuan yang dituju. Karena memang tidak semua trayek bisa dilalui oleh transportasi umum. Selain itu juga banyaknya sopir angkutan yang ugal-ugalan demi mendapatkan banyak setoran tanpa memperhatikan keselamatan dan kenyamanan para penumpang juga salah satu alasan kenapa banyak masyarakat yang *pro* terhadap transportasi *online*. Adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 seharusnya sudah merupakan salah solusi tetapi pada kenyataannya masih banyak kendala-kendala yang dialami oleh Dinas Perhubungan.

Munculnya gejolak hukum tersebut Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan baru dan merevisi Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 Tahun 2016. Dikeluarkan peraturan baru tersebut diharapkan tidak ada lagi *pro* dan *kontra* dengan hadinya angkutan *online*. Tentunya dibarengi dengan solusi-solusi yang nantinya bisa memberikan

manfaat, keamanan, dan kenyamanan bagi transportasi umum, transportasi *online*, dan juga tentunya bagi masyarakat.

Dari penjelasan yang telah penulis paparkan di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai kendala apa saja yang terjadi saat ini menurut Dinas Perhubungan sehingga terjadi revisi terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 dengan judul: **“Implementasi Pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)”**.

B. Batasan Masalah

Berdasarkan tema pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan, maka peneliti melakukan pembatasan masalah. Hal ini dilakukan agar kajian masalah tidak meluas, maka peneliti membatasinya pada pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan yaitu hanya mengenai seputar kendala Dinas Perhubungan dan juga solusi terhadap kendala tersebut.

C. Rumusan Masalah

Untuk mengarah kepada pembahasan, maka masalah diatas dapat dirumuskan dalam beberapa pertanyaan sebagai berikut:

1. Apa saja kendala menurut Dinas Perhubungan terhadap praktek transportasi *online* di Kota Malang?
2. Bagaimana solusi dari kendala menurut Dinas Perhubungan terhadap praktek transportasi *online*?
3. Bagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 menurut hukum islam?

D. Tujuan Masalah

1. Untuk mengetahui apa saja kendala praktek transportasi online menurut Dinas Perhubungan?
2. Untuk mengetahui bagaimana solusi dari kendala praktek transportasi online menurut Dinas Perhubungan?
3. Untuk mengetahui Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 menurut Hukum Islam?

E. Definisi Operasioanal

Untuk menghindari kesalah pahaman maka dipaparkan definisi operasional yang dipakai dalam penelitian ini adalah:

1. Kendala

Halangan, rintangan, kendala, atau faktor atau keadaan yang membatasi, menghalangi, atau mencegah pencapaian sasaran, kekuatan yang memaksa pembatalan pelaksanaan atau yang membatasi keleluasaan gerak sebuah benda atau suatu sistem.⁶

2. Transportasi

Mengangkut atau membawa (Sesuatu) ke sebalh lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transpotasi juga dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkat atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.⁷

⁶ Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: PT Gramedia, 2001)

⁷ Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 13

3. *Online*

Keadaan dimana kita sedang terhubung dengan internet atau dunia maya, baik itu terhubung dengan akun media sosial kita, email dan berbagai jenis akun lainnya yang kita pakai atau gunakan lewat internet.⁸

F. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang diharapkan penulis terbagi dalam dua pandangan yakni:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan penulis dapat menjadi sumbangan ilmiah bagi perkembangan keilmuan Hukum Bisnis Syariah khususnya terkait dengan pemasalah transportasi online, agar pembaca bisa mengerti bagaimana sebenarnya pengaturan dari transportasi online yang saat ini banyak diminati oleh masyarakat.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis menjadi pijakan bagi peneliti selanjutnya untuk melakukan kajian secara lebih mendalam tentang permasalahan yang timbul dengan adanya transportasi online tersebut

G. Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti membahas dan menguraikan permasalahan yang ada didalamnya dan membagi menjadi bab-bab dan juga sub bab-sub bab, untuk menjelaskan permasalahan dengan baik dan benar sehingga dapat menjadi rujukan dalam suatu permasalahan. Adapun yang dimaksud dalam bab dan sub bab tersebut yaitu:

⁸ <http://www.pengertianku.net/2015/01/pengertian-online-dan-offline-secara-lebih-jelas.html>

BAB I : PENDAHULUAN

Berisikan elemen dasar penelitian ini, yakni latar belakang masalah yang menguraikan gambaran mengenai judul yang dipilih, selanjutnya rumusan masalah yang berisikan spesifikasi penelitian yang akan dilakukan, kemudian tujuan penelitian mengenai tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian, serta manfaat penelitian menjelaskan manfaat yang didapat dari penelitian ini, dan yang terakhir sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan penelitian terdahulu dan kerangka teori. Dimana penelitian terdahulu ini memberikan informasi tentang penelitian-penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya yang ada hubungannya dengan penelitian ini. Kemudian kerangka teori berisi tentang teori yang dapat membantu dalam penelitian ini yang berjudul “Kendala Pemberlakuan Permenhub No. 32 Tahun 2016 terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang”, dengan tujuan agar dapat digunakan untuk membantu menganalisis data yang diperoleh.

BAB III : METODE PENELITIAN

Berisikan penjelasan tentang tata cara penelitian yang digunakan dalam penelitian, terdiri dari jenis penelitian yaitu menggunakan jenis penelitian empiris, kemudian pendekatan penelitian yang disesuaikan dengan judul yang dipilih, sumber data

yang disesuaikan dengan jenis penelitian, lokasi penelitian, teknik pengumpulan data mengenai cara dalam memperoleh data dalam penelitian, dan teknik analisis data untuk menemukan jawaban dalam penelitian yang dilakukan.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini berisikan tentang data-data yang diperoleh dari sumber data, kemudian analisis ini merupakan proses menganalisa data-data yang diperoleh sehingga didapatkan jawaban dari penelitian yang diangkat penulis.

BAB V : PENUTUP

Berisikan kesimpulan yang menguraikan secara singkat jawaban dari permasalahan yang diangkat peneliti, selanjutnya berisikan saran yang berisikan beberapa saran/anjuran akademik baik bagi lembaga terkait maupun bagi peneliti selanjutnya untuk perbaikan dimasa yang akan datang



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini dimaksudkan untuk membedakan penelitian yang akan peneliti lakukan dengan penelitian sebelumnya pada satu tema yang sama dan juga untuk mempertegas penelitian peneliti bahwa penelitian ini memang benar-benar baru dan belum ada yang meneliti supaya tidak saling tindih dalam masalah yang sama. Untuk melengkapi informasi yang ada, maka perlu diadakannya penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul yang peneliti bahas, yaitu diantaranya:

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Nadina Rachmawati di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016 dengan judul, *“Implementasi Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 48 Tahun 2015 Tentang*

Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Daerah Operasi Viii Surabaya (Daop 8)”.

Pada penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologis. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan di stasiun DAOP 8 dan hambatan-hambatan dalam penerapan Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan tersebut. Data diperoleh melalui pengamatan dan wawancara. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan standar pelayanan minimum di Daerah Operasi VIII Surabaya (DAOP 8) masih belum optimal dikarenakan ada beberapa fasilitas-fasilitas yang belum ada seperti tidak adanya CCTV dan customer service di Stasiun Mojokerto dan Stasiun Sidoarjo, tidak adanya ruang untuk ibu menyusui di Stasiun Sidoarjo, tidak adanya toilet untuk penyandang difable dan lampu penerangan yang kurang di Stasiun Tarik. Hal ini dikarenakan ada beberapa hambatan yang dihadapi PT KAI DAOP 8 dalam menerapkan standar pelayanan minimum tersebut, yaitu pendanaan yang minim, membutuhkan waktu yang lama dan kesadaran hukum masyarakat yang kurang.⁹

Kedua, Tesis yang dilakukan oleh Herlinda Johar di Universitas HAsanuddin Makassar pada tahun 2014 dengan judul, *“Aspek Hukum tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor dalam Wilayah Kota Makasar”*

⁹ Skripsi Nadina Rachmawati di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016 dengan judul, *“Implementasi Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Daerah Operasi Viii Surabaya (Daop 8).*

Pada penelitian ini mengkaji implementasi dari Peraturan Walikota Nomor 22 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Operasional Becak Motor dalam Wilayah Kota Makassar dan juga mengenai kewenangan antara polisi dengan dinas perhubungan terkait dengan operasional becak motor tersebut. Dalam tesis ini dijelaskan bahwa dalam operasional transportasi becak motor di Kota Makassar tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Instansi Kepolisian dan Dinas Perhubungan mengeaskan sama-sama tidak memberikan izin operasional becak motor walaupun jelas-jelas ada operasionalnya di jalan raya. Sedangkan mengenai pelaksanaan kewenangan antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan darat terhadap operasional transportasi becak motor di Kota Makassar masih adanya ketidaksinkronan.¹⁰

Ketiga, penelitian ini dilakukan oleh Arif Cahyo Utomo di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016 dengan judul, “*Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk*”

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengidentifikasi implementasi yuridis pengikatan kendaraan, proses penjatuhan sanksi yang diberikan kepada operator kapal, dan hambatan dari implementasi yuridis pengikatan di lintas penyeberangan Ketapang-Gilimanuk. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologi. Data berasal dari wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa

¹⁰ Tesis Progam Magister oleh Herlinda Johar di Universitas HAsanuddin Makassar pada tahun 2014 dengan judul, “*Aspek Hukum tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor dalam Wilayah Kota Makasar*”

implementasi yuridis pengikatan kendaraan di Ketapang-Gilimanuk mayoritas telah dilaksanakan, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat kekurangan, seperti material pengikatan yang digunakan tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan tentang pengangkutan kendaraan, dan tidak semua kendaraan dilakukan pengikatan. Proses penjatuhan sanksi kepada operator kapal dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui rekomendasi yang dihasilkan dari pengawasan lapangan oleh petugas lapangan OPP apakah pengikatan telah terlaksana sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Hambatan dari implementasi yuridis pengikatan kendaraan yaitu kurangnya kesadaran hukum operator kapal untuk menyediakan tali pengikat yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan, kurangnya kesadaran hukum petugas kapal untuk melakukan pengikatan kepada semua kendaraan, dan kurangnya petugas kapal yang tersedia untuk melakukan pengikatan kendaraan¹¹

¹¹ Skripsi Arif Cahyo Utomo di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016 dengan judul, *“Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk”*

No	Identitas/PT/Thn	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Nadina Rachmawati di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016	Implementasi Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Daerah Operasi Viii Surabaya (Daop 8)	Sama sama meneliti bagaimana kebijakan pemerintah.	Meneliti mengenai kebijakan yang terdapat dalam angkutan Orang Dengan Kereta Api
2	Herlinda Johar di Universitas HASanuddin Makassar pada tahun 2014	Aspek Hukum tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor dalam Wilayah Kota Makasar	Sama sama meneliti aspek hukum dalam transportasi	Fokus mengkaji tentang implementasi dari Peraturan Walikota No. 22 Tahun 2012 tentang Pengendalian Operasional Becak Motor dalam Wilayah Kota Makassar Juga mengenai kewenangan antara polisi dengan dinas perhubungan terkait dengan operasional kendaraan tersebut
3	Arif Cahyo Utomo di Universitas Negeri Surabaya pada tahun 2016	Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk	Sama sama meneliti bagaimana kebijakan pemerintah	Lebih kepada mengidentifikasi implementasi yuridis mengenai pengikatan kendaraan, proses penjatuhan sanksi yang diberikan kepada operator kapal, dan hambatan dari implementasi yuridis pengikatan di lintas penyeberangan

Tabel 1 : Pemberlakuan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Transportasi Online

B. Kajian Pustaka

1. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan

a. Pengertian Pengangkutan

Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹²

Pengangkutan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.¹³

Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁴

Jika dilihat dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu

¹² Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti, 1991), hlm 19

¹³ Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

¹⁴ Widagdo Setiawan, *Kamus Hukum*, (Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, 2012), hlm.413

tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

b. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Sedangkan tujuannya untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.¹⁵

c. Macam-macam dan Angkutan Transportasi

Transportasi pengangkutan di Indonesia merupakan salah satu kebutuhan yang harus dipenuhi. Pentingnya transportasi bagi masyarakat di sebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor keadaan geografis yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian sungai dan laut yang mana memungkinkan pengangkutan dikalkan melalui darat, perariran, dan udara.¹⁶

Hal ini didukung dengan kebutuhan masyarakat yaitu demi kelancaran, keamanan, dan kenyamanan yang menunjang pelaksanaan pembangunan berupa kebutuhan, pemerataan, dan

¹⁵ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 2003), hlm 1

¹⁶ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti), hlm.7

distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor diseluruh pelosok tanah air.

Transportasi darat terdiri transportasi jalan raya, transportasi jalan rel atau kereta api, dan angkutan jalan bermotor. Transportasi jalan raya (*road transport*) meliputi transportasi menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, kendaraan bermotor lainnya. Adapun jalan yang dipergunakan dengan jalan setapak, jalan tanah, tenaga manusia, tenaga uap, Bahan Bakar Minyak (BBM) dan diesel.

Sedangkan angkutan jalan kendaraan bermotor adalah moda pengangkutan menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya dan bergerak di bidang jalan raya.¹⁷ Transportasi jalan raya ini sangat mudah di jumpai karena kedekatan dengan masyarakat serta dengan tujuan mereka untuk beraktifitas yang begitu akrab. Perusahaan penumpang wajib mengangkut penumpang atau barang setelah perjanjian pengangkutan dilakukan pembayaran biaya pengangkutan oleh penumpang/pengirim. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang setelah disepakati perjanjian.¹⁸ Tanggung jawab pengangkutan maupun barang sudah sewajarnya menjadi tanggung jawab penuh perusahaan jasa. Tanggug jawab perusahaan pengangkut umum terhadap penumpang di mulai sejak diangkutnya penumpang sampai tujuan yang telah disepakati. Kedua pihak harus saling melakukan prestasi agar terjadi

¹⁷ Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 18

¹⁸ Nur Nasution, *Manajemen Transportaasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004), hlm. 119

transaksi yang sesuai dengan ketentuan sehingga tidak merugikan pihak manapun.

Transportasi jalan raya sering kali sebagai urat kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk yang tumbuh mengikuti maupun mendorong perkembangan yang terjadi pada sector dan bidang kehidupan tersebut.

d. Subjek dalam Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain¹⁹

- a. Pengangkut
- b. Pengirim
- c. Penumpang
- d. Ekspediter
- e. Agen perjalanan
- f. Perusahaan Muat Bongkar
- g. Perusahaan Pergudangan
- h. Penerima

e. Objek dalam Hukum Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban

¹⁹ Ningrum Lestari , *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), hlm. 140

pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:²⁰

- a. Barang Muatan (Cargo) Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu Barang sandang, Barang pangan, Barang rumah tangga dan Barang pendidikan, barang pembangunan, dan hewan
- b. Alat Pengangkut Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:
 - a) Kereta Api Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, bak berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. Menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang dan Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang.
 - b) Kendaraan Umum Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada

²⁰ Ningrum Lestari , *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, hlm. 144

kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan, memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

- c) Kapal Niaga Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis.
- d) Pesawat Udara Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran.

2. Transportasi Online

Transportasi berasal dari kata Latin, yaitu *transportare*, *idi mana itrans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi adalah mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga dapat

didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.²¹

Transportasi terus mengalami kemajuan perkembangan sesuai dengan perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Namun kini dengan perkembangannya, transportasi telah banyak mengalami perubahan yang semakin modern. Perkembangan transportasi juga mencakup dari cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Jika dahulu pengguna jasa transportasi memesan via telepon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Namun sekarang terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem *online*.

Seiring berkembangnya teknologi saat ini banyak aplikasi yang memudahkan bagi masyarakat khususnya pengguna setia angkutan. Karena kini semua masyarakat sudah bisa mengakses dan mendownload aplikasi transportasi *online*.

Transportasi *online* merupakan angkutan umum yang sama dengan angkutan pada umumnya, yang digunakan sebagai sarana pengangkutan namun transportasi *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Transportasi *online* menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga

²¹ Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), h.13

dalam masyarakat global di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, hadirnya transportasi *online* memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

Dalam permenhub sendiri dikatakan bahwa untuk memudahkan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi.²² Penumpang sendiri bisa membayar secara tunai maupun menggunakan aplikasi berbasis teknologi tersebut dalam melakukan pembayaran.

Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi tersebut dapat dilakukan secara mandiri atau bekerjasama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi yang berbadan hukum.

3. Peraturan yang Terkait dalam Permasalahan Transportasi Online

Mengikuti perkembangan transportasi saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, dengan bergabung dalam transportasi *online* akan mendapatkan tambahan penghasilan dan tidak terikat waktu bekerja. Keberadaan transportasi *online* dulu hanya sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan yang lebih efisien tetapi nyatanya sampai saat ini keberadaannya menjadi masalah dari berbagai pihak.

Persoalan yang terkait dalam kehadiran transportasi *online* adalah mengenai keabsahan atau legalitas perihal hubungan hukum antara *driver* dengan penumpang juga terkait dalam hal transaksi pemesanan jasa ojek

²² Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek pasal 40

berbasis *online*. Karena memang transportasi *online* seperti halnya Go-jek belum masuk dalam salah satu jenis moda angkutan umum yang diakui keberadaanya dalam klausul Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Sebenarnya penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi diatur dalam Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, dijelaskan dalam Pasal 40 yakni: *“Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi. (Pasal 40 ayat 1)”* kemudian dipertegas dengan ayat selanjutnya bahwa *“Untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi (Pasal 40 ayat 2).”*

Dari pasal tersebut jelas sebenarnya bahwa keberadaan transportasi *online* jelas sudah diakui. Namun memang sampai saat ini keberadaan transportasi *online* masih banyak menuai pro dan kontra terkait masalah bagi mereka yang tidak berbadan hukum. Seiring banyaknya pengguna jasa transportasi *online* membuat pengguna transportasi konvensional menurun. Masyarakat merasa menggunakan transportasi *online* lebih efektif cepat dan nyaman. Hal inilah yang menyebabkan banyaknya angkutan umum yang merasa dirugikan dengan hadirnya transportasi *online*. Karena semenjak transportasi *online* tersebut muncul penghasilan mereka menurun drastis.

Sehingga semenjak kemunculan transportasi *online* angkutan-angkutan umum sering melakukan unjuk rasa atau demo hampir diberbagai daerah. Bahkan mereka sempat melakukan aksi mogok selama beberapa hari.

Aksi demo ini tidak hanya terjadi di Kota Malang tapi juga hampir diseluruh Kota-Kota besar aksi demo tersebut dilakukan. Mereka menuntut kepada Pemerintah tentang keberadaan transportasi *online* tersebut. Bahkan sempat ada kasus dimana seorang pengemudi (*driver*) transportasi *online* sengaja ditabrak lari oleh pengemudi angkutan umum sehingga *driver online* tersebut harus dilarikan kerumah sakit karena mengalami luka serius.

Hal ini tentu saja sudah sangat berbahaya jika Pemerintah tidak segera mengambil tindakan. Sehingga untuk memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan Pemerintah perlu merevisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Tayek.

Dalam Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 juga ada beberapa ayat yang ditambah dalam Pasal 50 mengenai Penyelenggaraan Angkutan Umum Dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi yakni, *“Penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi sebagaimana yang dimaksud dapat dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi”*. (Pasal 50 ayat 2) kemudian dipertegas dalam ayat selanjutnya, *“Perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi sebagai dimaksud pada ayat (2), wajib berbadan hukum Indonesia dengan kriteria paling: (a). melakukan kontrak, penjualan, dan/atau penyerahan jasa dan penagihan, (b). memilikirekening bank yang menjadi sarana penampungan hasil penjualan atau penyerahan jasa pada bank yang ada di Indonesia, (c) mempunyai/menguasai server atau pusat data yang berdomisili di Indonesia, (d). melakukan pemasaran, promosi, dan kegiatan asistensi lainnya, dan (e).menyediakan layanan dan penyelesaian pengaduan konsumen.”*²³

²³ Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek pasal 50

Adanya perubahan dan tambahan tersebut tentunya sudah jelas mengenai keberadaan transportasi *online*. Selain itu adanya peraturan baru mengenai tarif batas atas dan batas bawah dalam Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 juga merupakan salah satu solusi bagi *driver* transportasi *online* maupun angkutan umum konvensional.

4. Definisi Masalah Mursalah

a. Pengertian

Kata *Maslahah* (المصلحة) merupakan bentuk *masdar* dan *fi'il* yang maknanya senada dengan kata manfaat, baik, dan bagus atau menolak bahaya.²⁴ *Maslahah* dalam bahasa umum adalah segala sesuatu yang bermanfaat bagi manusia dalam arti menghasilkan. Seperti menghasilkan keuntungan atau kesenangan, atau dalam arti menolak seperti menolak bahaya.²⁵ Sedangkan dalam terminology ushul fiqh, *maslahah* berarti kebaikan-kebaikan yang tidak menyimpang dari tujuan syaria tanpa melepaskan tujuan pemenuhan kebutuhan manusia.

Maslahah Mursalah merupakan salah satu metode yang dikembangkan ulama *Ushul Fiqh* dalam mengistinbatkan hukum dari *nas*. Menurut Abdul Wahhab Khallaf *maslahah mursalah* yaitu suatu yang dianggap *maslahat* namun tidak ada ketegasan hukum untuk merealisasikannya dan tidak ada pula dalil tertentu baik yang mendukung maupun menolaknya, sehingga disebut *maslahah mursalah* (*maslahah* yang lepas dari dalil secara khusus).²⁶

Untuk menguhukumi sesuatu yang tidak dijelaskan oleh syariat perlu

²⁴ Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia*, (Surabaya: Pustaka Prograssif, 1997), hlm 788

²⁵ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2011), hlm 345

²⁶ Satria Efendi, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 149.

pertimbangkan faktor manfaat dan mudhorotnya, bila musharatnya lebih banyak maka dilarang oleh agama, atau sebaliknya. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh Ibnutaimiyyah: “Berubahnya suatu hukum menjadi haram atau halal bergantung pada mafsadah atau maslahahnya”²⁷

Adapun menurut istilah syara’ sebagaimana dikutip oleh Safiuddin Shidiq yang dikemukakan oleh Imam al-Ghazali dalam kitab musytasyfanya yaitu:

مُعَيَّنٌ نَصٌّ غَيْبَارٍ لَا وَلَا نِ بِالْبُطْلَا الشَّرْعِ مِنْ لَهُ يَشْهَدُ لَمْ بِمَا

“Sesuatu yang tidak ada bukti baginya syara’ dalam bentuk nas yang membatakannya dan tidak ada pula yang menetapkannya”.²⁸

Maslahat yang dimaksudkan adalah kemaslahatan yang menjadi tujuan syara’ bukan kemaslahatan yang semata-mata berdasarkan keinginan dan hawa nafsu manusia saja. Sebab, disadari sepenuhnya bahwa tujuan pensyariaan hukum tidak lain adalah untuk merealisasikan kemaslahatan bagi manusia dalam segala segi dan aspek kehidupan mereka di dunia dan terhindar dari berbagai bentuk yang bisa membawa kepada kerusakan. Dengan kata lain, setiap ketentuan hukum yang telah digariskan oleh syar’i adalah bertujuan untuk menciptakan kemaslahatan bagi manusia.²⁹

Pada intinya *masalah mursalah* merupakan salah satu sumber hukum yang dijadikan dasar dalam menetapkan suatu hukum demi mewujudkan kemaslahatan umum di mana sebelumnya tidak ada dalil syara’ atau nas yang memperbolehkan maupun melarangnya. Dengan demikian *masalah mursalah* ini merupakan maslahat yang sejalan dengan tujuan syariat yang

²⁷ A.Syafi’I Karim, *Usul Fiqh*, (Bandung: Pustaka Setia, 2006), hlm 84

²⁸ Sapipudin Shidiq, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm 88.

²⁹ Romli SA, *Muqaranah Mazahib fil Ushul*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 1999), hlm 164.

dapat dijadikan dasar pijakan dalam mewujudkan kebaikan yang dibutuhkan oleh manusia serta terhindar dari kemudharatan. Dalam kehidupan nyata kemaslahatan menjadi tolak ukur dalam menetapkan hukum seiring tumbuh dan berkembangnya kehidupan masyarakat Islam yang dipengaruhi oleh perbedaan kondisi dan tempat. Berdasarkan pada pengertian tersebut pembentukan hukum itu dimaksudkan untuk merealisasikan kemaslahatan umat manusia bagi mereka dan menolak *madharat* serta menghilangkan kesulitan dari padanya.

b. Syarat-Syarat Masalah Mursalah

Dalam menggunakan *masalah mursalah* sebagai hujjah, para ulama bersikap sangat hati-hati, sehingga tidak menimbulkan pembentukan syariat berdasarkan nafsu dan keinginan tertentu. Maka dari itu, para ulama, menyusun syarat-syarat *masalah mursalah* yang dipakai sebagai dasar pembentukan hukum, antara lain:

1. Kemaslahatan itu sejalan dengan kehendak syariat dan termasuk dalam jenis kemaslahatan yang didukung oleh *nas* secara umum
2. Kemaslahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan. Sehingga hukum yang ditetapkan melalui *masalah mursalah* itu benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindarkan kemudharatan
3. Kemaslahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi apabila masalah itu bersifat individual menurut Al-Ghazali maka syarat lain harus dipenuhi, dimana *masalah* tersebut harus sesuai dengan *al-Maqasid al-Shariah*

4. Pembentukan hukum dengan mengambil kemaslahtan itu tidak bertentangan dengan dasar keterangan *al-Qur'an*, hadis, dan ijma'
5. Yang dinilai akal sehat sebagai *masalah* yang hakiki dan telah sejalan dengan tujuan syarat dalam menetapkan hukum tidak berbenturan dengan dalil syariat yang telah ada, baik dalam bentuk *al-Qur'an* dan hadis maupun ijma' ulama terdahulu

Maslahah mursalah diamalkan dalam kondisi yang memerlukan, yang seandainya masalahnya tidak diselesaikan dengan cara ini, maka umat berada dalam kesempitan hidup dan menghadapi kesulitan.³⁰

c. Macam-macam Masalah Mursalah

1. Dilihat dari Segi Kekuatan sebagai *Hujjah*

Dilihat dari segi kekuatannya sebagai hujjah dalam menetapkan hukum, *masalah* terbagi menjadi tiga macam, yaitu:

a. *Maslahah Daruriyat*

Adalah kemaslahatan yang menduduki kebutuhan primer. Kemaslahatan ini berkaitan langsung dengan terpeliharanya agama dan dunia.³¹ Keberadaan *masalah daruriyat* sangat dibutuhkan oleh kehidupan manusia, artinya kehidupan manusia tidak dapat berlangsung secara layak jika kemaslahatan ini tidak terpenuhi.

Kemaslahatan ini terdiri dari lima unsur pokok dalam agama, yaitu (1) memelihara agama, (2) memelihara jiwa, (3) memelihara akal, (4) memelihara keturunan, (5) memelihara

³⁰ Amir Syarifuddin, *Ushul fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2011), hlm. 383

³¹ Amir Syarifuddin, *Ushul fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2011), hlm. 345

harta. Kelima kemaslahatan ini, disebut dengan *al-maslahih al-khamsah*. Lima unsur tersebut kemudian sebagai kebaikan atau *maslahah* dalam tingkat dharuni. Karena itu Allah memerintahkan manusia melakukan usaha bagi pemenuhan kebutuhan pokok tersebut. Segala usaha atau tindakan yang secara langsung menuju pada lenyapnya atau rusaknya kelima unsur pokok tersebut adalah buruk, oleh karenanya Allah mengharamkannya. Meninggalkan larangan Allah tersebut adalah *maslahah* dalam tingkat *dhoruri*.

Dalam hal ini Allah melarang murtad untuk memelihara agama, melarang membunuh untuk memelihara jiwa, melarang minum-minuman keras untuk menjaga akal, melarang berzina untuk memelihara keturunan, dan melarang mencuri untuk memelihara harta.

b. *Maslahah Hajjiyat*

Adalah kemaslahatan yang menduduki kebutuhan sekunder, yaitu dibutuhkan oleh manusia agar terlepas dari kesusahan yang akan menimpa mereka. *Maslahah hajjiyat* jika seandainya tidak terpenuhi maka tidak sampai mengganggu kelayakan dan tata sistem kehidupan manusia, akan tetapi dapat menimbulkan pada manusia dalam menjalani kehidupannya.³²

³² Abdul Karim Zaidan, *al-wajiz 'fi ushul Fiqh*, ('Amman: Maktabah al-Batsair, 1994), hlm 380

Contoh *masalah hajjiyat* adalah adanya keringanan-keringanan yang diberikan oleh Allah kepada hambanya dalam menjam a'sebuah kewajiban beribadah. Seperti kebolehan menjama' salat bagi mereka yang sedang melakukan perjalanan jauh, kebolehan tidak puasa ramadhan ketika sakit dengan menggantinya di hari lain.

c. *Maslahah Tahsiniyat*

Adalah kemaslahatan yang menempati posisi kebutuhan tersier yang dengan memenuhinya dapat menjadikan kehidupan manusia terhindar dari keadaan yang tidak terpuji. Dengan memenuhi *masalah* ini, seseorang dapat menempati posisi yang unggul. Ketidak mampuan seseorang dalam memenuhi tidak mengakibatkan rusaknya tatanan kehidupan dan tidak menyebabkan kesulitan dalam hidupnya³³ *tahsiniyyah* (kepentingan pelengkap) tujuannya untuk memperindah kepentingan dari kebutuhan hidup (*daruriyyah*) dan pelengkapannya (*hajjiyat*) yang bila diabaikan tidak mengganggu kehidupan kita hanya mungkin kurang menyenangkan diri.

Contohnya adalah menutup aurat guna memeperindah penampilan menggunakan pakaian yang baik sesuai aturan namun tetap mengikuti tern mode.

³³ Abdul Karim Zaidan, *al-wajiz 'fi ushul Fiqh*, hlm 384

Ketiganya harus dibedakan sehingga kita dapat menentukan prioritas yang lebih utama dalam mengambil suatu kemaslahatan. Kemaslahatan *dharuriyah* (primer) harus terlebih dahulu didahulukan karena yang menjadi tegaknya kehidupan asasi manusia dan berhubungan dengan kebutuhan pokok manusia di dunia dan akhirat. Lalu kemaslahatan *hajjiyah* (Sekunder) merupakan pelengkap untuk memudahkan menjalani kehidupan dan menghilangkan kesulitan atas lima unsur dalam *dharuriyat* tadi. Kemudian *tahsiniyyah* (tersier).

2. Dilihat dari Ada atau Tidak Adanya Dalil

Ditinjau dari segi ada atau tidaknya dalil yang mendukung terhadap suatu kemaslahatan, *masalahah mursalah* terbagi menjadi tiga macam, yaitu:

a. *Maslahah Mu'tabarah*

Adalah *masalahah* yang diperhitungkan oleh syar'i. maksudnya adalah terdapat petunjuk dari syar'i baik langsung maupun tidak langsung yang memberikan petunjuk pada adanya *masalahah* yang menjadi alasan dalam menetapkan hukum.³⁴ Misalnya dalam hal penjagaan jiwa (*hifdhu al-nafs*) merupakan kemaslahatan yang harus direalisasikan secara pasti. Adanya keharusan realisasi tersebut ditunjukkan oleh Allah SWT sebagai *syari'* dalam al-Qur'an surat al-Baqarah ayat 178 tentang pelaksanaan *qisas*.

³⁴ Amir Syarifuddin, *Metode Ijtihad*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hlm 374

b. *Maslahah Mulghah*

Adalah kemaslahatan yang dianggap baik oleh akal tetapi tidak dikehendaki oleh syara'. Justru ada dasar agama yang menolaknya. Hal ini berarti akal menunjuknya sebagai sebuah kebaikan dan telah sejalan dengan petunjuk syara' namun ternyata syara' menetapkan hukum yang berbeda dengan menolaknya. Kemaslahatan semacam ini kemudian dinamakan sebagai kemaslahatan yang ditolak.³⁵

Contohnya adalah karena alasan keadilan dan emansipasi wanita, akal ingin menyamakan bagian waris anak laki-laki dan perempuan. Kemaslahatan ini ditolak dengan adanya penegasan dari al-Qur'an ayat 11 surat al-Nisa' yaitu memberikan bagian anak perempuan separuh dari bagian anak laki-laki.³⁶

c. *Maslahah Mursalah*

Maslahah yang tidak diakui secara eksplisit oleh syariat dan tidak pula ditolak serta dianggap batil oleh syariat, tetapi masih sejalan secara substansif dengan kaidah-kaidah hukum universal. Menurut istilah *maslahah mursalah* berarti kebaikan yang tidak disinggung dalam syariat, untuk mengerjakannya atau meninggalkannya, namun jika dikerjakan membawa manfaat.³⁷ Dengan demikian *maslahah*

³⁵ Amir Syarifuddin, *Metode Ijtihad*, hlm 353

³⁶ Holilurrohman, *Batas Umur Perkawinan dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Penerapan Teori Maslahah al - Mursalah)*, (Skripsi: IAIN Sunan Ampel, 2009), hlm. 22

³⁷ Nasrun Haroen, *Ushul Fiqh I*, cet ke -2, (Jakarta : PT. Logos Wacana Ilmu, 1997), hlm.119.

mursalah ini merupakan kemaslahatan yang sejalan dengan tujuan syara' yang dapat dijadikan dasar pijakan dalam mewujudkan kebaikan yang diharapkan oleh manusia serta terhidar dari kemudharatan.

Sesuai dengan kenyataannya, penetapan hukum melalui *Maslahah mursalah* terus menerus tumbuh dan berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat Islam yang dipengaruhi oleh perbedaan kondisi, tempat dan zaman. Sebagai contoh, kebijakan hukum perpajakan yang ditetapkan oleh pemerintah. Kebijakan tersebut tidak diakui secara eksplisit oleh syara' dan tidak juga ditolak atau dianggap palsu oleh syara'.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris (yuridis empiris). Penelitian empiris yaitu penelitian dengan cara pendekatan fakta yang ada dengan jalan mengadakan pengamatan dan penelitian di lapangan kemudian dikaji dan ditelaah berdasarkan peraturan perundang-undangan dan hukum islam yang terkait sebagai acuan untuk memecahkan masalah³⁸ Karena dalam hal ini peneliti melakukan penelitian di lingkungan tertentu yaitu dilakukan di lingkungan Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang. Selain itu penelitian ini juga didukung dengan berbagai sumber kepustakaan yang didapat dari berbagai literatur yang berkaitan.

³⁸ Ronny Hanitjo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurumetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), h.52

Pada penelitian ini peneliti terjun langsung ke lapangan (*field research*) untuk melakukan penelitian dan bertemu langsung dengan para informan.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan adalah persoalan yang berhubungan dengan cara seseorang meninjau dan dengan cara bagaimana dia menghampiri persoalan tersebut sesuai dengan disiplin ilmu yang dimilikinya.³⁹ Sebagai upaya melihat permasalahan yang diteliti oleh peneliti menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis.

Pendekatan Yuridis Sosiologis adalah bahwasanya suatu sistem hukum merupakan pencerminan dari sistem sosial oleh karena itu suatu hukum akan berlaku apabila hukum tersebut terbentuk melalui prosedur-prosedur tertentu dan oleh lembaga-lembaga tertentu serta hukum tersebut dapat dipaksakan berlakunya terhadap masyarakat yang terkena oleh hukum tersebut.⁴⁰

Fenomena dalam penelitian ini adalah penulis mengkaji mengenai faktor kendala dan solusi praktek transportasi *online* menurut dinas perhubungan dengan menggunakan aspek yuridis, yaitu ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

³⁹ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Bandung: CV Mandar Maju, 2008), h.127

⁴⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1996), h.151

C. Lokasi Penelitian

Tempat penelitian adalah tempat yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian untuk memperoleh data yang diinginkan. Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah dilaksanakan di Kantor Dinas Perhubungan Jl. Raden Intan No.1, Polowijen, Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126

D. Jenis dan sumber data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian empiris berasal dari data primer, yakni data yang langsung diperoleh dari masalah melalui wawancara, untuk penelitian kualitatif atau penyebaran angket kuantitatif.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua kategori yaitu data primer dan data sekunder:

1. Sumber Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama.⁴¹ Data primer diperoleh dari wawancara langsung kepada informan. Pada penelitian ini yang dijadikan sebagai data primer adalah pendapat Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai kendala dalam pemberlakuan Permenhub dalam praktek transportasi online. Data diperoleh secara langsung dengan melakukan wawancara kepada informan.

⁴¹ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006), h.30

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data yang menguatkan sumber data primer meskipun tidak secara langsung terdapat kontak namun data-data yang dikonsumsi mampu memperjelas wacana agar semakin hidup.⁴²

Data sekunder juga merupakan sumber data yang membantu memberikan keterangan atau pelengkap sebagai bahan pembandingan. Yakni bahan pustaka (seperti beberapa literatur buku), Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Serta dari jurnal maupun website yang berhubungan dengan obyek penelitian. Sumber data sekunder dari literatur buku dan penelitian-penelitian muta akhir terkait dengan teori Kebijakan Publik Konvensional dan secara islam.

E. Metode Pengumpulan Data

Peneliti dapat memperoleh data yang akurat karena dilakukan dengan mengumpulkan data dari sumber data, baik sumber data primer maupun sekunder. Teknik pengumpulan data primer dan data sekunder yang digunakan adalah:

a. Wawancara (*Interview*)

Wawancara merupakan suatu bentuk komunikasi verbal. Jadi semacam suatu percakapan yang bertujuan memperoleh

⁴² Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian*, h.30

informasi.⁴³ Wawancara yang digunakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara bebas terpimpin, artinya penulis diharuskan mempunyai daftar pertanyaan sebelum wawancara. Tujuan nya agar jalannya wawancara tetap terfokus pada persoalan yang akan diteliti.

Wawancara merupakan metode yang paling efektif dalam pengumpulan data primer di lapangan, karena peneliti bertatap muka langsung dengan informan untuk menanyakan perihal yang sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti.⁴⁴ Dalam hal ini wawancara dilakukan kepada Bapak Oong Ngoedijono selaku Kepala Bagian Bidang Angkutan Umum. Selain itu untuk lebih memperkuat peneliti melakukan wawancara dengan beberapa *driver online* yakni Saudara Aang dan Ahmad Fatchi. Peneliti menganggap Dinas Perhubungan dan *driver online* cocok untuk dimintai pendapat terkait praktek transportasi *online*. Karena Dinas Perhubungan sebagai manajemen dari transportasi sedangkan *driver online* sebagai pelaksana dari kebijakan Permenhub tersebut.

F. Teknis Analisis Data

Metode pengolahan data merupakan menguraikan data dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif sehingga memudahkan pemahaman dan interpretasi data. Dalam penelitian ini digunakan metode pengolahan data melalui beberapa tahap yakni:

⁴³ Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2004), h. 59

⁴⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), h.57

1. Memeriksa data (*editing*),

Editing, tahapan dimana perolehan data atau informasi diperiksa kembali apakah sudah lengkap dan sesuai dengan yang dibutuhkan untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang diangkat oleh penulis. Serta untuk mengurangi adanya kesalahan dalam penelitian dan meningkatkan kualitas data.

2. Klasifikasi (*classifying*),

Proses klasifikasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah proses reduksi data yang pengelompokan. Mengkelompokkan data yang diperoleh disesuaikan dengan pola tertentu yang disusun oleh penulis berfungsi untuk mempermudah pembacaan dan pemahaman atas data yang diperoleh. Data yang dipilih untuk dianalisis dalam penelitian ini hanyalah data yang berhubungan dengan Kendala dalam Pemberlakuan peraturan transportasi online.

3. Analisis (*analizing*),

Proses selanjutnya adalah menganalisis data-data yang sudah terkumpul dari proses pengumpulan data yaitu melalui wawancara dan dengan sumber datanya seperti Undang-Undang, Buku-Buku, kitab-kitab, jurnal dan lain sebagainya untuk memperoleh hasil yang lebih efisien dan sempurna sesuai dengan yang peneliti harapkan.

Metode analisis yang digunakan peneliti adalah deskriptif kualitatif yaitu analisis yang menggambarkan keadaan atau status fenomena

dengan kata-kata atau kalimat, kemudian dipisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.⁴⁵

Dalam penelitian ini analisis data meliputi analisis terhadap data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Bagian Angkutan Umum dan juga *driver online*. Langkah ini dilakukan penulis pada bab IV, yaitu dengan menganalisa hasil wawancara informan dengan tinjauan pustaka pada bab II.

4. Kesimpulan (*concluding*),

Merupakan langkah terakhir setelah dilakukan analisis adalah pengambilan kesimpulan dari proses penelitian yang menghasilkan suatu jawaban atas semua jawaban yang menjadi generalisasi yang telah dipaparkan.

⁴⁵ LKP2M, *Research Book For LKP2M*, (Malang: Universitas Islam Negeri Malang, 2005), h. 60

BAB IV

PAPARAN DAN ANALISIS DATA

Pada Bab IV ini dilakukan analisis terhadap dua topic. Pertama, paparan data mengenai sub topik: (a) gambaran umum Dinas Perhubungan Kota Malang. Kedua berkaitan dengan Analisis Data dengan sub topik: (a) kendala menurut Dinas Perhubungan terhadap praktek transportasi online, (b) solusi dari kendala praktek transportasi online menurut Dinas Perhubungan, (c) Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 menurut Hukum Islam.

A. Paparan Data

1. Sejarah singkat Dinas Perhubungan Kota Malang

Pada awalnya Dinas Perhubungan Kota Malang bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat propinsi. Seiring dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Saat ini, kantor Dinas

Perhubungan Kota Malang terletak diruas Jalan Raden Intan No. 1 Malang. Letak kantor Dinas Perhubungan Kota Malang sangat strategis karena dekat terminal Arjosari sekaligus dapat melaksanakan pengendalian dan pengawasan langsung terhadap operasional transportasi/perhubungan darat. Karena itu Terminal Arjosari berperan sebagai pintu gerbang dan cermin wajah Kota Malang, karena bagaimanapun juga masyarakat yang masuk Kota Malang yang menggunakan transportasi darat pasti awalnya akan melihat terlebih dahulu lingkungan Terminal Arjosari tersebut sebelum melihat keseluruhan wilayah Kota Malang lainnya.

2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki tugas dan fungsi yang didasarkan atas surat Keputusan Walikota Malang Nomor: 55 Tahun 2012 tentang Uraikan tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang, yaitu:⁴⁶

- a. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan
- b. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang Perhubungan
- c. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi
- d. Pengembangan manajemen dan rekayasa jaringan transportasi
- e. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal
- f. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan bandara udara

⁴⁶ Profil Buku Dinas Perhubungan Kota Malang

- g. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas
- h. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran
- i. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor
- j. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan
- k. Pemberian dan pencabutan di bidang perhubungan
- l. Pelaksanaan kegiatan di bidang pemungutan retribusi
- m. Penetapan jaringan transportasi jalan
- n. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas
- o. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos, dan telekomunikasi
- p. Pelaksanaan Standart Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perhubungan
- q. Pemberdayaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan
- r. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi
- s. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya
- t. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Visi adalah pandangan jauh kedepan, kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawa dan berkarya agar tetap konsisten dan dapat eksis, antisipatif, inovatif, serta produktif. Visi merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan berisikan cita-cita yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah. Penetapan visi sebagai bagian dari perencanaan strategis merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan Dinas. Adapun visi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah “Terwujudnya Sistem Transportasi Yang Handal Dan Terintegrasi”.

Misi merupakan sesuatu yang harus di emban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah, sesuai visi yang ditetapkan, agar tujuan dinas dapat terlaksana dan berhasil dengan baik sesuai visi yang telah ditetapkan dan tugas yang harus diemban dan dilaksanakan oleh dinas perhubungan, telah disuse pula misi dinas yang akan dipergunakan sebagai landasan tujuan utama ke arah mana perencanaan/progam dinas ingin dicapai.

Misi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah Meningkatkan Kualitas Sistem Transportasi Aman, Tertib dan Nyaman.⁴⁷

4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang

Tujuan dinas perhubungan Kota Malang sebagai implementasi dari misi dinas adalah sebagai berikut:

- a. Terwujudnya sarana dan prasarana perhubungan yang bermanfaat keselamatan berlalu lintas
- b. Terwujudnya pelayanan parkir yang tertib

⁴⁷ Profil Buku Dinas Perhubungan Kota Malang

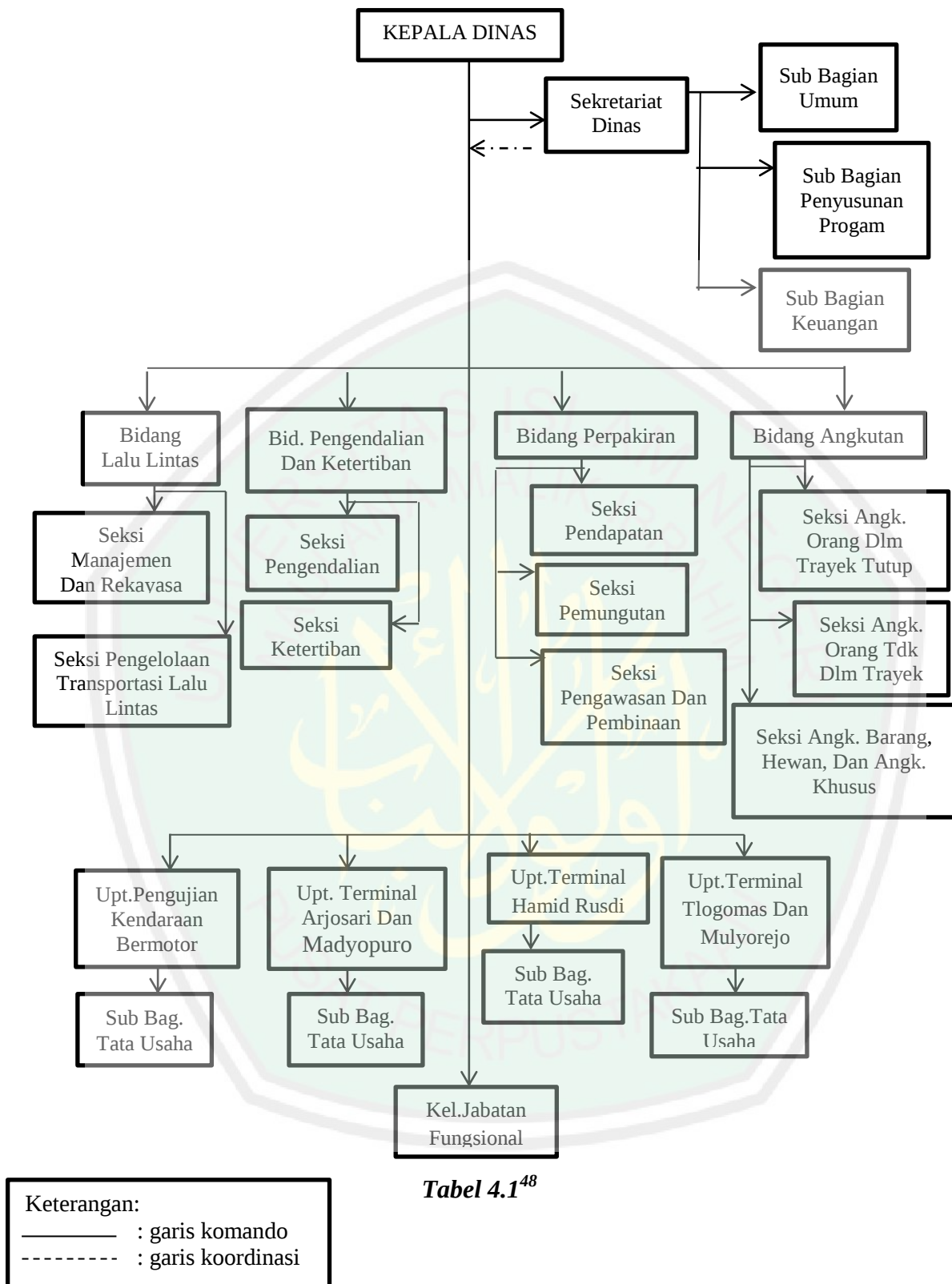
5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Malang

Sasaran dinas perhubungan sebagai implementasi dari visis dan tujuan dinas adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatnya sarana dan prasarana dalam upaya keselamatan berlalu lintas
- b. Meningkatnya penggunaan sarana perhubungan
- c. Meningkatnya kualitas pelayanan perhubungan
- d. Meningkatnya pelayanan parkir yang tertib

6. Struktur Organisasi Kota Malang

Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang yang bertempat di Jl. Raden Intan No. 1 Malang adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1⁴⁸⁴⁸ Buku Profil Dinas Perhubungan Kota Malang, h.7

B. Analisis Data

1. Kendala Terhadap Praktek Transportasi Online menurut Dinas Perhubungan

Praktek transportasi *online* telah lama ada dan sudah ramai diperbincangkan sejak tahun 2014 silam. Awal-awal kemunculan transportasi *online* belum banyak yang tahu dan masih diterima oleh setiap masyarakat. Awal kemunculan transportasi *online* diawali dengan munculnya Go-jek atau ojek *online*. Sistem Go-jek sama halnya dengan ojek pada umumnya hanya saja berbeda dalam sistem pemesanan dan pembayarannya. Banyak masyarakat yang awalnya sebagai tukang ojek biasa beralih ke Go-jek atau ojek *online* karena merasa lebih menguntungkan dan menjanjikan pendapatannya.

Seiring berjalannya waktu tidak hanya Go-jek saja yang menggunakan sistem transportasi *online* namun kini taksi pun sudah ada yang menggunakan sistem taksi berbasis *online* atau *Grab-car*, *Uber*, dan *Go-car*. Banyaknya masyarakat yang beralih dan lebih berminat dengan transportasi *online* ini menjadi salah satu alasan yang membuat transportasi konvensional merasa kesal dan merasa dirugikan. Sopir-sopir transportasi konvensional mengaku pendapatan yang didapatkan menurun secara drastis semenjak kemunculan transportasi *online* tersebut. Sehingga muncul lah aksi-aksi demo yang banyak terjadi akhir-akhir ini. Sopir-sopir transportasi konvensional menuntut untuk ditiadakan transportasi *online* tersebut, karena menurut mereka transportasi *online*

tersebut *illegal* karena tidak ada dan tidak diatur secara jelas dalam undang-undang maupun peraturan-peraturan lainnya.

Sebenarnya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 ada dan menjelaskan tentang penggunaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Penjelasan tersebut termuat dalam Pasal 40 Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

1. Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi.
2. Untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, Perusahaan Angkutan Umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi
3. Penggunaan aplikasi berbasis Teknologi Informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) dapat dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis Teknologi Informasi yang berbadan hukum Indonesia
4. Tata cara penggunaan aplikasi berbasis Teknologi Informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) wajib mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.⁴⁹

Tetapi, memang dalam peraturan tersebut tidak dijelaskan secara rinci dan detail mengenai kekuatan hukum yang pasti terhadap transportasi *online* sehingga banyak menimbulkan permasalahan. Munculnya aksi demo yang dilakukan oleh transportasi konvensional secara terus-terusan membuat Menteri Perhubungan melakukan revisi terhadap Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 Tahun

⁴⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Meskipun sebenarnya jika dilihat tidak ada masalah dalam Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tersebut.

Setelah terjadinya revisi tersebut beberapa driver transportasi *online* melakukan gugatan atau memohon kepada MA untuk merevisi dan mempertimbangkan kembali karena mereka merasa keberatan dan mengajukan permohonan hak uji materi terhadap sejumlah pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.⁵⁰

Dari hasil diskusi dan rapat yang dilakukan di Surabaya disampaikan oleh Menteri Perhubungan dan Direktur Angkutan dan Dirjen Perhubungan Darat, bahwa perubahan per 1 November nanti dalam rangka untuk memperbaiki lagi tetapi kunci paling utama daripada PM 26 Tahun 2017 adalah berkaitan dengan asas-asas yang ada di PM (asas keamanan, keselamatan, kesetaraan, asas kebutuhan, asas keterjangkauan).⁵¹

Ada beberapa kendala yang memang mengharuskan terjadinya revisi. Beberapa kendala tersebut juga lah yang selama ini dikeluhkan angkutan umum kepada pengendara transportasi *online*. Kendala menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah halangan, rintangan, kendala atau faktor atau keadaan yang membatasi, menghalangi, atau mencegah

⁵⁰ Tempo.co, MA Kabulkan Gugatan Uji Materi Aturan tentang Transportasi Online, <https://bisnis.tempo.co/read/902015/ma-kabulkan-gugatan-uji-materi-aturan-tentang-transportasi-online>, diakses 22 Agustus 2017

⁵¹ Oong Ngoedijono, Ms.Ti, (Kepala Bagian Angkutan Umum), Wawancara, (20 Agustus 2017)

pencapaian sasaran, kekuatan yang memaksa pembatalan pelaksanaan atau yang membatasi keleluasaan gerak sebuah benda atau suatu sistem.⁵² Sopir-sopir angkutan umum mengeluhkan dan merasa keberadaan transportasi *online* sifatnya ilegal dan tidak memiliki badan hukum yang jelas. Mereka menginginkan keberadaan transportasi *online* dihapus atau mereka harus berhenti beroperasi sampai benar-benar ada hukum yang jelas yang mengaturnya.

Seperti halnya yang dikatakan oleh Bapak Oong selaku Kepala Bagian Angkutan Umum:

“Yang sekarang terjadi dilapangan adalah mereka semua belum sesuai ketentuan Undang-Undang belum sesuai dengan peraturan, sepanjang mereka melakukan sesuai ketentuan Peraturan maka sah tidak ada masalah tidak akan ada aksi-aksi yang selama ini terjadi. Kenapa ada aksi seperti itu oleh angkot oleh taksi konvensional karena melihat tidak ada asas keadilan belum resmi kok menjalankan pekerjaan. Tetapi kan kami dari Pemerintah terus mendorong segera kepada para penyelenggara koperasi-koperasi untuk segera mendapatkan izin. Mereka mau uji KIR iya kami terima tapi kan sebelumnya harus diselesaikan dulu permasalahan perusahaannya tadi harus berbadan hukum”

Salah satu kendala yang dihadapi yang paling dominan adalah penyelenggara transportasi *online* tidak berbadan hukum. Bagi koperasi-koperasi wajib berbadan hukum untuk mendapatkan izin agar nantinya bisa terdaftar dalam asuransi dan juga bagi mereka yang sudah berbadan hukum wajib untuk membayar pajak kepada Pemerintah. Seperti wawancara yang dilakukan dengan *driver* online ketika ditanya mengenai sudah bergabung dalam badan hukum atau belum:

“Kurang tau sih kalo itu tapi kayaknya sudah”⁵³

⁵² Kamus Besar Bahasa Indonesia,

⁵³ Aang, (*Driver Grab*), Wawancara, Pada tanggal 28 November 2017

Kemudian wawancara dengan *driver* lainnya:

*“Untuk badan hukum kayaknya sudah, Cuma yang saya tidak tau dibentuknya badan hukum fungsinya untuk transportasi atau apa saya kurang tau”*⁵⁴

Dapat disimpulkan dari hasil wawancara tersebut tidak ada kepastian yang jelas terkait penyelenggara transportasi *online* tersebut sudah bergabung dalam badan hukum atau belum, bahkan mereka sebagai *driver* pun tidak mengetahui untuk apa manfaatnya apabila bergabung dalam badan hukum karena memang tidak ada terjadinya evaluasi-evaluasi yang terjadi dalam penyelenggara transportasi *online*. Bergabungnya penyelenggara transportasi *online* dalam badan hukum akan memberikan manfaat nantinya bagi penyelenggara maupun *driver* itu sendiri maka dari itu penting untuk dilakukan.

Selain terkait badan hukum juga ada poin penting yang harus diperhatikan oleh penyelenggara transportasi *online*, seperti yang dikatakan Bapak Oong:

“Selain itu juga mengenai keselamatan penumpang yang tidak ada jaminan, karena tidak ada jaminan driver tersebut aman apalagi banyak kasus pemerkosaan, begal, pembunuhan yang terjadi selama ini. Kalau sudah seperti itu mau bagaimana lagi. Lalu terkait pool kenapa penting jika tidak ada pool mereka driver-driver online akan seenaknya sendiri mangkal di jalan, dikampus, kalo sekarang ini banyak di daerah Soekarno Hatta, Kampus UB, Lowokwaru, kenapa karena itu pasarnya mereka. Target mereka kebanyakan mahasiswa-mahasiswa kan seperti itu tidak boleh. Maka dari itu penyelenggara harus menyediakan pool bagi mereka.

Dapat disimpulkan dari yang disampaikan oleh Bapak Oong adalah, perlu diperhatikan beberapa poin penting yang selama ini menjadi

⁵⁴ Ahmad fatchi, (*Driver Grab*), Wawancara, Pada tanggal 10 Desember 2017

masalah dan perlu terjadinya revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 yakni:

1. Harus berbadan hukum
2. Seringnya mengetem (mangkal) disembarang tempat
3. Tidak adanya Uji KIR
4. Tidak ada pembatasan trayek
5. Kekawatiran Monopoli Harga

Setidaknya ada 5 poin penting bagi penyelenggara transportasi *online* yang harus diperhatikan. Bagi Pemerintah hal tersebut juga merupakan *Pe-er* yang harus segera dibenahi dan diatur agar kedepannya transportasi *online* bisa lebih tertib dan bisa memberikan kenyamanan dan tentunya bisa memberikan keadilan bagi transportasi umum.

Hal ini ditegaskan dengan pernyataan salah satu *driver Gojek* seperti yang dikatakan:

*“Iya menurut saya semuanya itu menjadi kendala transportasi online jadi perlu ada peraturan biar semua itu bisa diatasi dan bisa memberikan keadilan bagi semua pihak”*⁵⁵

Beberapa waktu lalu transportasi umum di Kota Malang melakukan aksi mogok. Hampir seribu angkutan kota bersama pengemudinya menuju kantor Walikota Malang. Mereka memprotes keberadaan transportasi *online*. Aksi ini tentu memicu kemacetan dan membuat bingung calon penumpang. Pasalnya tak satu pun sarana transportasi umum beroperasi termasuk taksi taksi konvensional. Sopir angkot yang nekat beroperasi bahkan diberhentikan dan meminta penumpang turun.

⁵⁵ Ahmad Fatchi, (*Driver Gojek*), *Wawancara*, (28 November 2017)

Sejumlah penumpang kebingung karena tidak bisa bekerja maupun mengantar anak ke sekolah. Beruntung sejumlah bus dan truk plat merah dikerahkan. Aksi protes ini berlangsung hampir beberapa hari sampai mereka mendapat kejelasan dari Walikota Malang mengenai keberadaan transportasi *online* yang menurut mereka sangat merugikan tidak hanya terkait pendapatan namun juga mereka menilai operasi transportasi *online* belum sesuai aturan.⁵⁶ Maka dari itulah tentu harus ada pembenahan atau pembaharuan terhadap peraturan tentang transportasi *online* agar keberadaannya bisa diakui dan memberikan keadilan bagi transportasi umum.

Seperti yang dijelaskan oleh Bapak Oong selaku Kepala Bagian Angkutan Umum:

*“Tya revisi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentu tidak dilakukan begitu saja. Tentunya ada pertimbangan-pertimbangan dan juga faktor-faktor yang melatarbelakangi perubahan tersebut terjadi. Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 itu Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek menggunakan kendaraan bermotor umum itu sejarahnya sebenarnya sudah muncul yang namanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Kemudian, pada bulan Juli MA menganulir 14 pasal. Jadi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 direvisi ke Nomor 26 Tahun 2017 per 1 April 2017 sekitar bulan Juni ada beberapa driver online datang ke MA untuk memohon dan tidak setuju dengan beberapa pasal, lalu oleh MA disetujui 14 Pasal yang dianulir (dicabut). Nanti per 1 November akan ada revisi baru lagi terhadap 14 pasal yang dianulir tadi.”*⁵⁷

⁵⁶ Rahmat Mashudi Prayogo, *Ini Penyebab Aksi Mogok Supir Angkot Di Malang*, <https://malangtoday.net/malang-raya/kota-malang/%E2%80%AAini-penyebab-aksi-mogok-sopir-angkot-di-kota-malang%E2%80%AA/>, diakses pada tanggal 21 Februari 2017

⁵⁷ Oong Ngoedijono, Ms.Ti, (Kepala Bagian Angkutan Umum), Wawancara, (20 Agustus 2017)

2. Solusi Atas Kendala Menurut Dinas Perhubungan Terhadap Praktek Transportasi Online

Kehidupan manusia tentu tidak terlepas dari suatu masalah, masalah pribadi, keluarga, kelompok, maupun masalah negara. Walaupun demikian adanya masalah tersebut manusia dituntut untuk terus berfikir untuk memecahkan masalah. Adanya suatu kendala tentu juga pasti ada solusi yang harus dikeluarkan dan difikirkan agar kendala tersebut bisa dikurangi demi kenyamanan dan kemaslahatan masyarakat.

Konflik, keputusan, dan solusi merupakan satu kesatuan yang harus segera diselesaikan oleh setiap orang maupun kelompok. Konflik merupakan suatu situasi yang terjadi ketika ada perbedaan pendapat atau perbedaan cara pandang diantara beberapa orang, kelompok, atau organisasi. Adanya konflik tentu harus ada solusi atau cara yang harus dilakukan agar konflik tidak terus menerus terjadi. Solusi adalah cara atau jalan yang digunakan untuk memecahkan atau menyelesaikan masalah tanpa adanya tekanan.⁵⁸ Tanpa adanya tekanan disini artinya kita menuruti kaidah-kaidah yang ada bukan dari pendapat kita sendiri, sebab ketika pendapat kita dipaksakan kalau tidak sesuai maka akan menjadi masalah baru. Tentu harus ada musyawarah dan kesepakatan sebelum mengambil keputusan. Keputusan adalah kesimpulan yang dicapai melalui berbagai pertimbangan, dimana akan dipilih satu kemungkinan alternative dari berbagai macam alternative keputusan didasarkan pada fakta dan nilai. Keputusan tentu tidak begitu saja diambil harus ada

⁵⁸ <https://harusketemu.wordpress.com/tag/arti-solusi/>, diakses pada tanggal 14 Februari 2014

kesepakatan beberapa pihak agar nantinya keputusan tersebut bisa dipertanggungjawabkan.

Konflik yang terjadi di Kota Malang terjadi sejak masuknya transportasi *online*. Beroperasinya transportasi *online* di Kota Malang memang menyita banyak perhatian masyarakat. Pasalnya bukan hanya menawarkan mengantar penumpang untuk transportasi *online* ojek mereka siap 24jam mengantar makanan, mengirim barang, belanja pulsa, bahkan belanja ke supermarket pun mereka siap. Itu lah yang menjadi kelebihan dari adanya transportasi *online* ini.

Pesatnya perkembangan teknologi saat ini tentu sangat wajar apabila transportasi berbasis teknologi ini hadir diantara masyarakat. Namun yang dipermasalahkan beberapa pihak adalah mengenai aturan mengenai adanya transportasi *online*. Dan juga menurunnya pendapatan dari angkutan-angkutan umum. Menurut Ketua Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda) Malang Rudi Soesanto di Malang, *“Aksi demo menindaklanjuti ketidak jelasan aturan soal transportasi online tersebut merupakan upaya angkot dan taksi resmi mendapat perlindungan dari pemerintah. Sebab, selama ini merekalah yang memiliki izin operasional angkutan.”*⁵⁹

Hal ini lah yang perlu diperhatikan dan dicari solusi oleh Walikota Malang agar masyarakat tidak ikut menjadi korban. Karena meskipun beberapa masyarakat senang menggunakan transportasi *online* tapi tentu beberapa dari yang lain juga masih sangat membutuhkan angkutan umum. Walikota Malang mengakui mendapat banyak kecaman dari berbagai pihak terkait polemic tersebut terus bergulir, terutama sosial media, *“Sebagai kepala daerah, yang bisa saya lakukan saat ini adalah*

⁵⁹ Elshinta.com, *Sopir Angkot di Malang akan mogok massal tolak angkutan online, Wali Kota pusing*, <https://elshinta.com/news/120786/2017/09/16/sopir-angkot-di-malang-akan-mogok-massal-tolak-angkutan-online-wali-kota-pusing>, diakses pada tanggal 16 September 2017

*menunggu keputusan dari pemerintah pusat, sebab saya juga tidak bisa seenaknya membuat kebijakan dari keputusan dari hasil peraturan yang telah dibuat sebelumnya”.*⁶⁰

Karena memang keberadaan transportasi berbasis *online* di Malang merupakan kewenangan dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Sebelumnya dari pihaknya sudah memberikan saran kepada taksi konvensional untuk melakukan pembaharuan pada armada angkutan umumnya, misal dengan memberikan fasilitas WiFi untuk menarik penumpang. Keberadaan teknologi yang berkembang pada dasarnya tidak bisa dibendung melainkan harus dijawab dengan inovasi baru agar tidak ketinggalan dengan jaman.

Untuk itu lah setelah berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 per 1 November nanti merupakan solusi yang diberikan Pemerintah untuk mengatasi permasalahan yang terjadi, dalam Permenhub tersebut memberikan kekuatan hukum bagi praktek transportasi *online* selain itu juga memberikan aturan-aturan baru bagi transportasi *online* agar keberadannya bisa lebih teratur, berikut adalah beberapa solusi dari kendala yg selama ini diresahkan yang dipaparkan oleh Kepala Bagian Angkutan Umum:

Bagi penyelenggara transportasi *online* wajib untuk berbadan hukum karena demi keamanan selain untuk *driver* juga untuk penumpang. Bagi mereka yang sudah melakukan uji KIR tetap harus ke Surabaya lagi untuk mendapatkan ijin operasi. Jika sampai per 1 November mereka masih belum menaati aturan yang diberlakukan oleh

⁶⁰ Elshinta.com, <https://elshinta.com/news/120786/2017/09/16/sopir-angkot-di-malang-akan-mogok-massal-tolak-angkutan-online-wali-kota-pusing>, diakses pada tanggal 16 September 2017

Pemerintah tentunya mereka tidak bisa beroperasi secara legal. Jika sudah terdaftar dalam badan hukum maka bisa terdaftar dalam asuransi.

Diterbitkannya Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek maka, setiap perusahaan angkutan umum harus berbentuk Badan Hukum karena hal itu juga mempengaruhi nantinya terhadap izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Hal ini juga disebutkan dan ditegaskan dalam pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi:

“Penyedia jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.⁶¹

Badan hukum yang dimaksud adalah boleh berupa BUMN (Badan Usaha Milik Negara), BUMD (Badan Usaha Milik Daerah), P.T (Perseroan Terbatas), dan Koperasi seperti yang telah disebutkan dalam pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan berbunyi:

“Badan hukum Indonesia sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) berbentuk:⁶²

- a. Badan Usaha Milik Negara
- b. Badan Usaha Milik Daerah
- c. Perseroan terbatas, dan

⁶¹ Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶² Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

d. Koperasi

Sampai saat ini Dinas Perhubungan Kota Malang masih memberikan batas waktu atau masih memperbolehkan bagi mereka yang belum bergabung dalam badan hukum hingga masa kendaraan habis sesuai dengan yang tertulis pada STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan). Seperti yang disampaikan oleh Pak Oong selaku Kepala Bagian Angkutan Umum, beliau menjelaskan:

“Iya sampai saat ini memang masih kami perbolehkan beroperasi sampai batas waktu pada STNK tersebut habis. Tapi kalo nanti setelah itu habis dan peraturan yang baru kan juga sudah berlaku tapi kok mereka masih bandel ya akan kami tindak sebagaimana mestinya akan ada sanksi nantinya bagi mereka beserta denda tentunya.”⁶³

Sanksi administratif yang diberlakukan bagi mereka yang belum bergabung/memiliki badan hukum akan ditindak sesuai dengan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Sanksi administratif meliputi:⁶⁴

- a) Peringatan tertulis;
- b) Denda administratif;
- c) Pembekuan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor; dan
- d) Pencabutan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor.

Sanksi administratif berupa peringatan tertulis dikenakan paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh)

⁶³ Oong Ngoedijono, (Kepala Bagian Angkutan Umum), *Wawancara 8 Oktober 2017*

⁶⁴ Pasal 60 ayat (2) Permenhub Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

hari. Jika tetap tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan setelah berakhirnya jangka waktu yang telah disebutkan diatas akan dikenai denda. Sejak pengenaan denda tidak melakukan pembayaran denda dan melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenai sanksi pembekuan izin yang berupa pembekuan kartu pengawasan. Dalam jangka 60 (enam puluh) hari kalender sejak tanggal pembekuan izin, pemegang izin tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenai sanksi pencabutan izin yang berupa pencabutan kartu pengawasan⁶⁵.

- a. Pembatasan trayek yakni bagi mereka yang ber plat N kota hanya berlaku di daerah Malang Kota saja.

Hal ini sebagaimana yang dijelaskan dalam Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 bawa angkutan sewa khusus merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, wilayah operasinya dalam kawasan perkotaan, dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:⁶⁶

- a) Wilayah operasi berada di dalam kawasan perkotaan
- b) Tidak terjadwal
- c) Dari pintu ke pintu
- d) Tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa
- e) Tarif angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi

⁶⁵ Pasal 61 ayat (4) Permenhub Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

⁶⁶ Pasal 19 ayat (2) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Penetapan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana yang dimaksud ditetapkan dengan mempertimbangkan penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan, perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus, perkembangan daerah kota atau perkotaan dan tersedianya prasarana jalan yang memadai. Wilayah operasi yang dimaksud, ditetapkan oleh:⁶⁷

- a) Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek), atau
- b) Gubernur, untuk wilayah operasi angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari (1) daerah kabupaten/kota dalam 1 (Satu) provinsi
- b. Berpedoman pada tarif batas atas batas bawah. Karena jika tidak adanya aturan mengenai tarif tersebut akan memberikan dampak buruk bagi transportasi konvensional. Terjadinya pengaturan tarif ini untuk menstabilkan harga bagi setiap transportasi. Agar tidak terjadi monopoli harga yang tidak beraturan. Maka dari itu Pemerintah harus mengatur mengenai tarif.
- c. Pembatasan penerimaan *driver* online. Kuota dalam transportasi *online* harus dibatasi karena jika tidak ada batasan akan terus bertambah *driver-driver online*. Dinas Perhubungan akan memberikan batasan kuota tersebut. Penyelenggara transportasi *online* harus melaporkan kepada Dinas Perhubungan tentang jumlah kuota

⁶⁷ Pasal 20 ayat (3) Permenhub Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

tersebut jika melebihi dari yang diberikan Dinas Perhubungan akan diberikan tindakan tegas.

- d. Diwajibkan bagi mereka penyelenggara transportasi *online* memiliki Pool atau tempat parkir kendaraan agar driver online bisa lebih tertib dan tidak mangkal disembarangan tempat.

Per 1 November nanti jika penyelenggara *online* masih belum memenuhi aturan dan ketentuan-ketentuan yang diterapkan oleh Pemerintah maka Dinas Perhubungan akan bertindak tegas terhadap *driver online*. Dinas Perhubungan sangat berharap penyelenggaraan transportasi *online* mau bekerja sama dengan baik agar permasalahan mengenai transportasi *online* ini bisa segera selesai. Karena dengan status yang berbadan hukum dan memiliki kekuatan hukum yang pasti tersebut nantinya bisa memberikan keamanan, kenyamanan, dan keadilan bagi setiap pihak. Jangan sampai angkutan umum mati karena hadirnya transportasi *online* ini.

Nantinya bagi transportasi umum pun juga akan diberikan semacam sosialisasi untuk memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang. Tentunya mereka harus membenahi sistem mereka, jika perlu mengganti supir-supir yang sifatnya ugal-ugalan bahkan tidak sopan di jalan agar nantinya masyarakat bisa mendapatkan kenyamanan dan keamanan juga ketika memilih transportasi umum.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek menurut Hukum Islam

Kehidupan manusia tidak bisa dipisahkan dengan suatu masalah yang mana melibatkan hubungan antara manusia dengan manusia lainnya, hubungan tersebut didasarkan pada norma-norma agama islam yang mengatur segala aspek kehidupan manusia.

Permasalahan yang terjadi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional pun tentunya juga melibatkan Dinas Perhubungan Kota Malang berperan sebagai manajemen transportasi yang memiliki kewenangan khusus untuk mengatur segala permasalahan transportasi termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek sesuai dengan ketentuan ekonomi daerah yang diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya.

Adanya permasalahan tersebut terjadi semenjak hadirnya transportasi *online* di Kota Malang, sopir angkutan umum merasa dirugikan dengan hadirnya transportasi *online* karena pendapatan mereka menurun. Selain itu juga mereka menuntut agar transportasi *online* dihapuskan dari Kota Malang menurut mereka transportasi *online* tidaklah memiliki kekuatan hukum yang jelas mereka tidak memiliki badan hukum dan dalam peraturan pun tidak ada aturan yang mengatur tentang transportasi *online*. Sopir-sopir angkutan umum bahkan

melakukan demo besar-besaran sebagai wujud penolakan hadirnya transportasi *online*.

Disini penulis mengkaitkan permasalahan yang terjadi dalam ruang lingkup *masalah mursalah*. Pengertian dari *masalah mursalah* adalah sesuatu yang mengandung manfaat dan menolak mudharat. Pada intinya *masalah mursalah* merupakan salah satu sumber hukum yang dijadikan dasar dalam menetapkan suatu hukum demi mewujudkan kemaslahatan umum di mana sebelumnya tidak ada dalil syara' atau nas yang memperbolehkan maupun melarangnya. Dengan demikian *masalah mursalah* ini merupakan maslahat yang sejalan dengan tujuan syariat yang dapat dijadikan dasar pijakan dalam mewujudkan kebaikan yang dibutuhkan oleh manusia serta terhindar dari kemudharatan.

Dalam menggunakan *masalah mursalah* sebagai hujjah, para ulama bersikap sangat hati-hati, sehingga tidak menimbulkan pembentukan syariat berdasarkan nafsu dan keinginan tertentu. Maka dari itu, para ulama, menyusun syarat-syarat *masalah mursalah* yang dipakai sebagai dasar pembentukan hukum, antara lain:

1. Kemaslahatan itu sejalan dengan kehendak syariat dan termasuk dalam jenis kemaslahatan yang didukung oleh *nas* secara umum
2. Kemaslahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan. Sehingga hukum yang ditetapkan melalui *masalah mursalah* itu benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindarkan kemudharatan

3. Kemaslahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi apabila maslahat itu bersifat individual
4. Pembentukan hukum dengan mengambil kemaslahatan itu tidak bertentangan dengan dasar keterangan *al-Qur'an*, hadis, dan ijma'
5. Yang dinilai akal sehat sebagai *masalah* yang hakiki dan telah sejalan dengan tujuan syarat dalam menetapkan hukum tidak berbenturan dengan dalil syariat yang telah ada, baik dalam bentuk *al-Qur'an* dan hadis maupun ijma' ulama terdahulu.⁶⁸

Dilihat dari permasalahan diatas, dalam hukum Islam sendiri tidak ada larangan mengenai transportasi *online* namun juga tidak ada dalil yang mengharamkannya. Berdasarkan kaidah Fiqh yang berbunyi:

أَلَا صَلُّ فِي الْعَامَلَاتِ إِلَّا بِأَحَدٍ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى تَحْرِيمِهَا

“Pada dasarnya, semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya”⁶⁹

Dari kaidah diatas dipahami dalam dunia termasuk didalam muamalah, Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahan mereka. Oleh karena itu semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'. Selain itu dijelaskan pula dalam QS. Al-Baqarah: 198 yang berbunyi:

⁶⁸ Amir Syarifuddin, *Ushul fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2011), hlm. 383

⁶⁹ Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Amzah, 2010), hlm.4

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِنْ رَبِّكُمْ ۚ

“Bukanlah suatu dosa bagimu mencari karunia dari Tuhanmu”⁷⁰

Dari ayat diatas dijelaskan bahwa dibolehkan dalam mencari rizki dengan cara apapun, selama tidak bertentangan dengan syara’. Dalam mencari rizki, transportasi online juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantar sekolah, mengantar dokumen, serta belanja dengan menggunakan layanan fasilitas kurir.

Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 pun belum mengatur secara pasti dan jelas mengenai transportasi *online*. Dalam Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 dianggap masih ada beberapa kendala (tidak adanya badan hukum, sering menyetem atau mangkal disembarang tempat, tidak adanya uji KIR, tidak adanya pembatasan trayek, kekawatiran adanya monopoli harga) terhadap praktek transportasi *online*. Karena belum memberikan keadilan ataupun manfaat bagi angkutan umum, transportasi *online* dan tentunya masyarakat. Untuk itu lah Menteri Perhubungan melakukan revisi terhadap Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 dimana hal itu merupakan solusi dari beberapa kendala yang telah disebutkan. Adanya revisi tersebut diharapkan bisa memberikan keadilan dan manfaat bagi setiap pihak. Karena segala sesuatu yang bisa memberikan kemaslahatan bagi setiap orang adalah hukumnya baik.

⁷⁰ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Bandung: Diponegoro, 2013), hlm 454

Jika kita kaitkan dalam hukum Islam praktek transportasi *online* sah sah aja dilakukan selama memberikan manfaat bagi orang lain karena memang tidak ada dalil yang melarangnya. Namun memang dalam Permenhub Nomor 32 memang tidak ada aturan yang jelas dan pasti dalam praktek transportasi *online* padahal jika kita lihat dan kita benturkan dengan ketentuan atau syarat *masalah mursalah* Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 masih bersifat perkiraan karena kenapa didalam peraturan tersebut tidak dijelaskan secara pasti dan detail mengenai praktek transportasi *online* meskipun memang dalam pasal 40 disebutkan bahwa, “*Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek. Perusahaan Angkutan Umum dapat menggunakan aplikasi berbasis Teknologi Informasi*”. Namun tentu hal itu tidak lah cukup untuk memberikan kepastian hukum bagi adanya transportasi *online*.

Selain itu tidak adanya aturan yang jelas bagi transportasi *online* tidak bisa memberikan kemaslahatan bagi setiap pihak. Bagi angkutan umum dirugikan karena tidak aturan pasti terkait harga yang ada dalam transportasi *online* karena harga yang ditawarkan oleh transportasi *online* lebih murah daripada angkutan umum. Terlebih bagi masyarakat semenjak adanya demo dan sikap protes dari angkutan umum banyak kejadian seperti disuruh turun dipinggir jalan ketika menggunakan jasa transportasi *online* hal tersebut tentu merugikan dan tidak memberikan kemaslahatan bagi masyarakat.

Tentunya berlakunya kebijakan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 yang kini direvisi Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 merupakan cara yang diambil pemerintah agar memberikan kemaslahatan dan manfaat bagi setiap masyarakat. Memberikan manfaat bagi transportasi konvensional karena ketentuan tarif kini dan hal-hal yang dikhawatirkan oleh mereka sudah perlahan-lahan mulai diatasi, memberikan manfaat bagi angkutan *online* karena nantinya angkutan *online* memiliki payung hukum yang melindungi keberadaannya selama ketentuan dan aturan-aturan tersebut sudah dipenuhi, memberikan manfaat juga kepada masyarakat karena mereka bebas dan aman untuk menentukan ingin menggunakan apa apakah angkutan umum ataupun angkutan *online*. Karena segala sesuatunya yang memberikan manfaat dan kemaslahatan bagi setiap orang adalah hukumnya baik.

Jika kita lihat dari permasalahan yang terjadi antara transportasi *online* dan angkutan umum adalah masih adanya kendala dalam Permenhub Nomor 32 tahun 2016 yang masih belum sesuai dan memberikan keadilan dan kemaslahatan bagi setiap pihak. Ketidak sadaran penyelenggara untuk melakukan uji KIR, tidak adanya pembatasan trayek, tidak adanya pengaturan yang pasti terkait harga, bahkan tidak bergabungnya dalam badan hukum karena dengan alasan pajak merupakan alasan untuk kepentingan pribadi antara *driver* dengan penumpang. Sehingga praktek transportasi *online* tersebut tidak memberikan kemaslahatan karena bisa dikatakan masalah jika dapat

memberikan kemaslahatn bagi kepentingan umum atau orang banyak. Terlebih memberikan bagi pihak armada angkutan umum.

Mencari harta haruslah memperhatikan tentang kemaslahatn umat manusia dan juga lingkungan karena lingkungan dan manusia merupakan satu kesatuan yang tidak dipisahkan, karena itu praktek transportasi *online* tidaklah boleh hanya mengikuti hawa nafsu untuk mendapatkan keuntungan semata perlu juga memperhatikan armad angkutan umum yang sama-sama mencari rezeki.

Jika dilihat dari segi keberadaan *masalah* bahwasanya praktek transportasi *online* termasuk kedalam *masalah mulghah* atau *masalah* yang ditolak, yaitu *masalah* yang dianggap baik oleh akal tetapi tidak diperhatikan oleh syara'. Hal itu karena secara fikiran manusia atau penyelenggara transportasi *online* tida adanya uji KIR, tidak perlunya berbadan hukum, menurut mereka tidaklah penting, yang terpenting adalah pelayan. Namun secara syara' tidak dibenarkan karena selain bisa membahayakan bagi penumpang juga bisa membahayakan bagi pengedara itu sendiri. Karena dengan tidak bergabungnya dengan badan hukum mereka tidak bisa mengurus masalah asuransi.

Kehadiran transportasi *online* di era yang semakin maju memang sangatlah membantu bagi mereka yang malas untuk melakukan bepergian. Namun tentu ada *pro* ketika transportasi *online* ini hadir di Kota Malang, karena memang sebelum adanya transportasi *online* ini semua masyarakat menggunakan angkutan umum pada khususnya angkot. Itulah mengapa angkot sangatlah kontra ketika tarnsportasi

online hadir di Kota Malang. Mereka merasa kehadiran transportasi *online* menurunkan pendapatan mereka hampir 50%, tetapi jika kita lihat menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan umum juga dikarenakan pelayanannya yang semakin buruk untuk itulah perlu ditingkatkan kembali pelayanan bagi angkutan umum untuk bersaing dengan transportasi *online*.

Hadirnya transportasi *online* sendiri pun tidak sepenuhnya benar jika dilihat dari pengaturannya, karena penyelenggara transportasi *online* tidak menaati peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah. Seperti halnya wajib bagi mereka untuk berbadan hukum, karena kenapa dengan bergabungnya mereka dalam badan hukum tentunya memudahkan Pemerintah untuk melakukan pengawasan-pengawasan dalam praktek transportasi *online*. Tetapi tentu saja transportasi *online* tidak bisa dihapuskan atau dihilangkan dari Kota Malang begitu saja namun perlu adanya pembenahan dan pengawasan dari Pemerintah agar dalam prakteknya transportasi *online* sesuai dengan prosedur atau pengaturan yang telah ditetapkan oleh Selain peran Pemerintah yang sangat penting tentu dari pihak penyelenggara transportasi *online* maupun angkutan umum perlu adanya evaluasi untuk meningkatkan kinerja dan pelayanan nantinya masyarakat sendiri yang bisa menilai dan memilih untuk menggunakan transportasi *online* atau angkutan umum.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Permasalahan yang terjadi terhadap praktek transportasi *online* merupakan salah satu alasan adanya revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Setidaknya ada beberapa kendala yang juga dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai praktek transportasi *online* saat ini, yaitu, tidak bersatutas badan hukum bagi mereka penyelenggara transportasi *online* padahal dengan adanya status badan hukum tersebut akan memberi keamanan juga untuk *driver online* dan tentunya juga untuk masyarakat, tidak memiliki *pool* atau tempat mangkal padahal itu wajib disediakan oleh penyelenggara transportasi *online* agar tidak mangkal disembarang tempat yang bisa mengganggu aktivitas masyarakat sekitar, tidak adanya Wajib Uji KIR,

tidak adanya Pembatasan trayek bagi transportasi *online* sehingga hal itu yang memicu menurunnya transportasi konvensional, monopoli harga yang sangat membahayakan bagi setiap pihak.

2. Solusi atas kendala kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang akibat adanya praktek transportasi *online* yakni adanya kebijakan baru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Karena permasalahan antara angkutan umum dan angkutan online tidak hanya terjadi di Kota Malang melainkan banyak terjadi di Kota –Kota besar lainnya. Maka dari itu dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 ini diharapkan menjadi solusi dari adanya permasalahan praktek transportasi *online* agar perselisihan yang terjadi antara angkutan umum dan angkutan *online* bisa selesai. Berikut beberapa solusi yang tercantum dalam Permenhub Nomor 26 Tahun 2017, yaitu, wajib bagi penyelenggara transportasi *online* untuk mendaftarkan dan berbadan hukum, pembatasan trayek bagi transportasi *online* agar lebih tertib dan angkutan konvensional pun masih bisa mendapatkan keadilan, adanya pengaturan tarif berdasarkan tariff batas atas dan batas bawah agar nantinya tidak terjadi monopoli harga seperti yang dikawatirkan, pembatasan penerimaan jumlah *driver online*, diwajibkan bagi mereka penyelenggara transportasi *online* memiliki Pool atau tempat parkir kendaraan agar *driver online* bisa lebih tertib dan tidak mangkal disembarangan tempat.

3. Dalam islam praktek transportasi *online* tidak ada larangan, karena belum ada dalil yang mengharamkannya. Segala bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia adalah sah dan diperbolehkan asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum dalam syara'. Transportasi online juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantar sekolah, mengantar dokumen, serta belanja dengan menggunakan layanan fasilitas kurir.
Tentunya berlakunya kebijakan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 yang kini direvisi Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 merupakan cara yang diambil pemerintah agar memberikan kemaslahatan dan manfaat bagi setiap masyarakat. Karena segala sesuatunya yang memberikan manfaat dan kemaslahatan bagi setiap orang adalah hukumnya baik.

B. Saran

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah peneliti paparkan maka peneliti memberikan saran:

1. Bagi Walikota Malang seharusnya harus lebih siap menerima hadirnya transportasi *online* di Kota Malang. Karena terjadinya demo angkutan umum tentunya merupakan kurang siapnya Walikota Malang menerima inovasi tersebut. Jika saja Pemerintah lebih siap maka hal tersebut bisa diantisipasi dengan cara misal Kota Malang memiliki aplikasi angkutan *online* sendiri yang dibuat oleh Pemerintah tentunya bekerja sama dengan Dinas Perhubungan, Layanan Internet, dan juga armada-armada taksi maupun ojek-ojek yang ada.

2. Bagi Dinas Perhubungan diharapkan untuk lebih tegas memberikan arahan dan tindakan kepada penyelenggara transportasi *online* untuk mendaftarkan dan mendapatkan izin operasional. Tentunya bukan hanya transportasi *online* saja yang dibenahi tapi angkutan konvensional pun juga harus diberikan arahan untuk meningkatkan kualitas pelayanan agar masyarakat bisa bebas memilih dengan tenang dan nyaman.
3. Bagi armada angkutan umum diharapkan bisa meningkatkan pelayanan bagi masyarakat. Jika perlu sopir-sopir angkutan yang sifatnya premanisme dan ugal-ugalan diganti karena bagaimana pun juga pelayanan adalah yang utama.



DAFTAR PUSTAKA

1. KITAB DAN PERUNDANG-UNDANGAN

Departemen Agama Republik Indonesia *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Bandung: Diponegoro. 2013.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: PT Gramedia, 2001.

Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek

Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

2. BUKU

Abdul Karim Zaidan, *al-wajiz'fi ushul Fiqh*. 'Amman: Maktabah al-Batsair, 1994.

Adisasmita, Rahardho. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu, 2015.

Ahmad Warson Munawwir. *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia*. Surabaya: Pustaka Prograssif, 1997.

Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006.

Amir Syarifuddin. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Kencana, 2011.

Ahmad, Wardi Muslich. *Fiqh Muamalat*. Jakarta: Amzah, 2010.

A.Syafi'I Karim. *Usul Fiqh*. Bandung: Pustaka Setia, 2006.

Bambang, Waluyo. *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002.

Bahder, Johan Nasution. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Bandung: CV Mandar Maju. 2008.

Burhan Ashshofa. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004.

LKP2M, *Research BookFor LKP2M*. Malang: Universitas Islam Negeri Malang, 2005.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti. 1991.

Nur Nasution. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia. 2008.

Nasrun Haroen. *Ushul Fiqh I , cet ke -2*. Jakarta : PT. Logos Wacana Ilmu, 1997.

Ningrum Lestari , *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004.

Nur, Chamid. *Jejak Langkah Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2010.

Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan, 2003.

Romli SA. *Muqaranah Mazahib fil Ushul*. Jakarta: Gaya Media Pratama, 1999.

Ronny, Hanitijo Soemitro. *Metode Penelitian Hukum dan Jurumetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 1998.

Rusian, Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 2003.

Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi*. PT: Raja Grafindo, 1963.

Sapipudin Shidiq. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.

Satria Efendi. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017.

Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, 1996.

Widagdo Setiawan. *Kamus Hukum*. Jakarta: PT. Prestasi Pustaka. 2012.

3. JURNAL DAN HASIL PENELITIAN

Caroline, Paskarina, 2007, *Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Pasar Di Kota Bandung*. Bandung: Universitas Padjajaran.

Fernandez, PS Sirat, 2011, *Analisis Kebijakan Privatisasi Badan Usaha Milik Negara Pada Era Pemerintah Susilo Bambang Yudhoyono (2004-2010)*”. Medan: Universitas Utara Medan.

Herlinda, Johar, 2014, *Aspek Hukum tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor dalam Wilayah Kota Makassar*. Makassar: Universitas Hasanuddin Makassar.

Holilurrohman, 2009, *Batas Umur Perkawinan dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Penerapan Teori Maslahah al - Mursalah)* , Surabaya: IAIN Sunan Ampel.

4. INTERNET

https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/Transportasi_Publik_dan_Aksesibilitas.pdf

http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Singkat/Maret-2017-213.pdf

<http://news.metrotvnews.com/news/-alasan-pemerintah-mengatur-tarif-taksi-online>,

<https://malangtoday.net/malang-raya/kota-malang/ini-penyebab-aksi-mogok-sopir-angkot-di-kota-malang>

<https://elshinta.com/news/sopir-angkot-di-malang-akan-mogok-massal-tolak-angkutan-online-wali-kota-pusing>

<http://blogspot.co.id/2013/09/triangulasi-dalam-penelitian-kualitatif/>

<https://bisnis.tempo.co/read/902015/ma-kabulkan-gugatan-uji-materi-aturan-tentang-transportasi-online>,

LAMPIRAN-LAMPIRAN



1. SURAT PENELITIAN



PEMERINTAH KOTA MALANG
DINAS PERHUBUNGAN
Jl. Raden Intan No. 1 Telp. (0341) 491140 Fax. 411626
MALANG

SURAT KETERANGAN

Nomor : 072 / 2017 / 35.73.310 / 2017

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **Dra. MUJI RAHAYU**
NIP : 19621216 198503 2 002
Pangkat/ Gol : Pembina Tingkat I (IV/b)
Jabatan : Sekretaris
Unit Organisasi : Dinas Perhubungan Kota Malang

Menerangkan bahwa :

Nama : **BAGUS SETYA NUGROHO**
N. I. M : 13220076
Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri
Maulana Malik Ibrahim Malang
Kebangsaan : Indonesia
Alamat : Jl. Letjend Sutoyo 3 No.62 Kota Malang

Yang bersangkutan telah mengadakan Penelitian / Survey / Research di Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 25 s.d 27 Maret 2017, dengan judul penelitian Kendala Pemberlakuan Permenhub No.32 Tahun 2016 terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Malang, 21 Nopember 2017

An. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN

KOTA MALANG
SEKRETARIS

Dra. MUJI RAHAYU
Pembina Tingkat I
NIP. 19621216 199503 2 002

2. HASIL WAWANCARA

Nama : Oong Ngoedijono, Ms, Ti
 Tempat : Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang
 Jabatan/Bagian : Kepala Bagian Angkutan Umum
 Tanggal : 20 September 2017

T: Bagaimana perkembangan transportasi online saat ini ?

J: Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 itu Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek menggunakan kendaraan bermotor umum itu sejarahnya sebenarnya sudah muncul yang namanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Kemudian, pada bulan Juli MA menganulir 14 pasal. Jadi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 direvisi ke Nomor 26 Tahun 2017 per 1 April 2017 sekitar bulan Juni ada beberapa driver online datang ke MA untuk memohon dan tidak setuju dengan beberapa pasal, lalu oleh MA disetujui 14 Pasal yang dianulir (dicabut). Nanti per 1 November akan ada revisi baru lagi terhadap 14 pasal yang dianulir tadi.

T: Baru-baru ini kan baru saja terjadi revisi terhadap Permenhub Nomor 32 Tahun 2016, menurut bapak apa sajakah yang dihadapi sampai harus terjadi adanya revisi?

J: Yang pertama di dalam PM Nomor 32 Tahun 2016 secara pelaksanaannya memunculkan diperlukannya oleh pemangku tanggungjawab kewenangan membuat satu tambahan yakni 11 revisi daripada yang ada di PM 32 Tahun 2016 sehingga muncul yang namanya PM 26 Tahun 2017. Kendalanya pasti berkaitan dengan kebutuhan masyarakat jadi ada 11 revisi itu adalah mensinkronkan apa yang diinginkan MA itu bisa jadi sebuah yang ditetapkan yang diberikan waktu tenggang 3 bulan kepada Kementerian Perhubungan untuk melakukan perubahan. Tetapi kemarin Dari hasil rapat di Surabaya disampaikan oleh Pak Menhub sama Direktur Angkutan dan Dirjen Perhubungan Darat menyampaikan perubahan 1 November yang sebenarnya adalah dalam rangka untuk memperbaiki lagi tetapi

kunci paling utama daripada PM 26 Tahun 2017 adalah berkaitan dengan asas-asas yang ada di PM (asas keamanan, keselamatan, kesetaraan, asas kebutuhan, asas keterjangkauan).

Maka Kemenhub berkoordinasi dengan Keminfo, Kementrian Koperasi, berkoordinasi dengan Kapolri dibawah naungan Menko Maritim Panjaitan menyepakati hal-hal yang berkaitan dengan asas-asas tadi sehingga nanti PM yang baru ini akan memunculkan menetapkan hal yang memang tidak bisa diganggu gugat menurut kami karena ada Undang-Undang, kalo sampai murni pyur seperti yang diinginkan melalui proses MA maka terjadi hal yang memang sangat besar ada faktor keselamatan karena faktor kesetaraan. Jadi ada Undang-Undang yang dilihat UU 22 Tahun 2009, UU 23 Tahun 2014, ada PP 74 Tahun 2014, ada UU Koperasi, ada UU Kominfo, ada juga UU 5 dan 9 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, seperti itu yang dilihat semua itu nanti yang akan disampaikan dan ditetapkan. Tidak seperti yang terlihat terjadi di lapangan orang *euphoria* mahasiswa habis kuliah punya mobil nge-*grab* tidak bisa, tanggungjawabnya ada dimana, hak kewajibannya dimana.

Maka dari itu kenapa Pemerintah dan Kominfo harus berhubungan harus bekerja sama memang ini tidak bisa dipungkiri online memang sebuah teknologi pelayanan kepada masyarakat untuk mempermudah bukan selaku penyelenggara angkutan umum, kan sebuah aplikasi *online* itu jadi bukan penyelenggara maka peraturan Menteri yang baru itu tetap itu dipertahankan karena bicara hak kewajiban bicara tanggungjawab.

Kami memahami Undang-Undang seperti itu, seseorang yang bisnis selaku penyelenggara angkutan punya kewajiban.

T: Lalu contoh masalahnya saat ini apa pak? Apakah trayeknya atau apa?

J: Kalo sekarang yang terjadi dilapangan karena belum sesuai ketentuan Undang-Undang mereka semua, sepanjang mereka melakukan sesuai ketentuan Undang-Undang maka sah tidak ada masalah tidak ada aksi-aksi yang selama ini terjadi. Kenapa ada aksi seperti itu oleh angkot oleh taksi konvensional karena melihat tidak ada asas keadilan belum resmi kok menjalankan pekerjaan. Tetapi kan kami

dari Pemerintah terus mendorong segera para penyelenggara koperasi-koperasi untuk segera mendapatkan izin. Mereka mau uji KIR iya tapi kan sebelumnya harus diselesaikan dulu perusahaannya tadi harus berbadan hukum

T: Jadi masalahnya salah satunya badan hukum ya pak?

J: Banyak, ada beberapa 9 butir-butir penekanan untuk menyelenggarakan angkutan umum *online*.

T: Lalu, apakah sudah ada solusi untuk mengatasi kendala tersebut?

J: Solusi buat kami dari Dinas Perhubungan Kota mereka harus resmi dulu

T: Berarti selama ini angkutan *online* tersebut sesuai Undang-Undang tetapi ilegal?

J: Saya tidak berbicara ilegal, tetapi belum memenuhi ketentuan Undang-Undang.

T: Kemaren saya sempat baca berita bahwa status angkutan *online* itu ilegal, gimana pak status mereka sekarang?

J: Iya kan sudah jelas, di Malang masih ada hm kami Dinas Perhubungan Kota Malang mendapatkan rekomendasi dari Propinsi, baru 2 penyelenggaraan angkutan umum yang mendapatkan rekomendasi dari Propinsi 1 Inkopol 40, Mitra Usaha ini 10. Dari 40 ini baru 17 dari mereka yang melaksanakan uji KIR yang 10 ini masih mau melaksanakan dari Mitra Usaha.

Tetapi itu konteks nya mau melaksanakan uji KIR belum 100% memenuhi ketentuan Undang-Undang mereka setelah uji KIR harus ke Surabaya lagi untuk mendapatkan ijin operasi, mendapatkan identitas kendaraan berupa stiker dari Propinsi.

Iya sampai saat ini memang masih kami perbolehkan beroperasi sampai batas waktu pada STNK tersebut habis. Tapi kalo nanti setelah itu habis dan peraturan yang baru kan juga sudah berlaku tapi kok mereka masih bandel ya akan kami tindak sebagaimana mestinya akan ada sanksi nantinya bagi mereka beserta denda tentunya.

T: Lalu apa pak yang dikhawatirkan oleh Dinas Perhubungan jika transportasi *online* masih terus bergerak tanpa mengikuti aturan?

J: Sekarang begini, misal ada tiga armada. Armada A per-km 2000, B 2500, C 1000. Kalo sudah seperti ini mau apa? Kan kuat-kuatan modal saja. Kalo tidak diatur tarif berbahaya, karena hal itu dalam rangka memonopoli itu yang bahaya.

Logika nya memang angkutan *online* sering menawarkan gratis, harga murah, ya karena memang dia tidak KIR tidak pajak tidak bayar apa-apa. Kan rusak yang seperti itu maka dari perlu dari Pemerintah ini suatu tatanan. Supaya tidak terjadi suatu hukum rimba dan monopoli nantinya. Akan muncul kalo tidak dijaga yang namanya saling makan memakan. Seperti itu kan tinggal kuat-kuatan modal.

Yang disayangkan sekarang kan mahasiswa caranya yang murah, tapi resiko keselamatan kan tidak difikirkan. Pasti akan terjadi dimana mana *driver* ilang, dibegal, atau dibunuh yang seperti itu makanya untuk menghindari yang seperti itu pemerintah harus hadir. Murah bukan berarti aman juga. Karena tidak ada yang tanggungjawab. Yang paling penting itu keselamatan.

Bahaya nya lagi adalah ketika transportasi *online* tersebut tidak taat pada aturan dan tatanan yang ada maka mereka akan seenaknya sendiri. Kita mewajibkan mereka berbadan hukum karena jika mereka sudah berbadan hukum yang jelas maka jika sudah jelas mereka bisa terdaftar dalam asuransi dan jika ada permasalahan yang sering terjadi saat ini seperti itu Pemerintah bisa hadir membantu karena kenapa karena sudah taat pada aturan. Semua yang menggunakan fasilitas dan aktifitas Pemerintah makan harus menaati peraturan.

Selain itu kita harus membatasi yang namanya penerimaan *driver*. Jika tidak dibatasi maka nantinya selain menimbulkan kemacetan, akan mengganggu pendapatan mereka sendiri. Nanti kita akan memberikan aturan bahwa yang bisa menjadi *driver* angkutan online berdomisili malang dengan plat N kota hanya bisa berlaku atau beroperasi di wilayah Malang Kota. Karena sekarang ini itu yang bisa kita lihat mahasiswa jadi *driver online*, ibu-ibu nge-Grab, dan mereka menjadikan itu bukan sebagai mata pencaharian yang penting seperti angkutan umum tetapi sebagai uang tambahan, nah yang seperti itu tanggungjawabnya bisa

dimana. Kalau seperti itu diteruskan persaingan ini bisa mematikan transportasi umum. Kan yang bisa menggunakan aplikasi-aplikasi tersebut kebanyakan mahasiswa, orang-orang yang cukup lalu buat ibu-ibu yang mau kepasar bapak-bapak maupun pedagang kan tidak bisa juga menggunakan aplikasi karena kan tidak semua orang mampu. Maka dari itu transportasi *online* itu memang penting dan harus ada tapi kan tetap harus taat peraturan agar pihak-pihak lain pun tidak dirugikan.



HASIL WAWANCARA

Nama : Aang
 Pekerjaan : *Driver Grab*
 Tanggal : 28 November 2017

T: Sejak kapan bergabung atau menjadi *driver* transportasi *online* ini?

J: Bergabung sudah sekitar 2 bulanan terakhir

T: Apakah ada ketentuan-ketentuan dalam prakteknya?

J: Ada pastinya, dan itu sudah diatur oleh pihak kantor tentang ketentuan-ketentuan mengenai *driver*

T: Apakah penyelenggara transportasi *online* ini sudah terdaftar atau bergabung dalam badan hukum?

J: Kurang tau sih kalo itu tapi kayaknya sudah

T: Apakah ada kepastian atau jaminan bagi penumpang ketika mengalami kecelakaan?

J: Ada pastinya jaminan baik bagi *driver* maupun penumpang. Jika kecelakaan murni maka ketika terjadi kecelakaan nanti kita kirim foto atau bukti dari pihak *grab* akan mengurusnya nanti

T: Apakah menurut anda tidak adanya uji kir, seringnya ngetem, tidak adanya aturan mengenai tariff, merupakan kendala dalam prakteknya transportasi *online*?

J: Kurang tau juga ya, tapi menurut saya tidak sih karena soal tariff sudah ditetapkan oleh argo yang mengkalkulasi otomatis saat pemesanan dalam aplikasi, kalo uji kir belum diberlakukan setau saya, hanya saja menurut saya kendalanya terletak pada insentif yang seringkali berubah ubah dari pihak *grab*

T: Sekarang ini permenhub tentang transportasi *online* sudah berubah, apakah ada perubahan mengenai peraturan-peraturannya?

J: Masalah revisi dari permenhub saya kurang tau itu, soalnya trayek, kuota, dan tariff arfo yang sudah ditetapkan 1 november itu masih berlaku pada mobil sampai sekarang (*grabcar* dan *uber car*), tapi kalo ojek masih belum diberlakukan karena katanya masalah tariff akan diatur oleh pemda. Jadi kalo perubahan peraturan masih belum terasa signifikan karena masih sama aja dan masih proses kayaknya

HASIL WAWANCARA

Nama : Ahmad Fatchi
 Pekerjaan : *Driver* Gojek
 Tanggal : 10 Desember 2017

T: Sejak kapan bergabung atau menjadi *driver* transportasi *online* ini?

J: Sudah 2 bulan yang lalu

T: Apakah ada ketentuan-ketentuan dalam prakteknya?

J: Sudah ada peraturan dari PT.Gojek jadi *driver* tinggal menjalani saja

T: Apakah penyelenggara transportasi *online* ini sudah terdaftar atau bergabung dalam badan hukum?

J: Untuk badan hukum kayaknya sudah, Cuma yang saya tidak tau dibentuknya badan hukum fungsinya untuk transportasi atau apa saya kurang tau

T: Apakah ada kepastian atau jaminan bagi penumpang ketika mengalami kecelakaan?

J: Untuk jaminan ada ketika terjadi kecelakaan, *driver* disarankan untuk menguti polis asuransi yang mana bekerjasama dengan bpjs

T: Apakah menurut anda tidak adanya uji kir, seringnya ngetem, tidak adanya aturan mengenai tariff, merupakan kendala dalam prakteknya transportasi *online*?

J: Iya menurut saya semuanya itu menjadi kendala transportasi *online* jadi perlu ada peraturan biar semua itu bisa diatasi dan bisa memberikan keadilan bagi semua pihak

T: Sekarang ini permenhub tentang transportasi *online* sudah berubah, apakah ada perubahan mengenai peraturan-peraturannya?

J: Saya kurang tau saya juga tidak pernah baca masalah permenhub itu jadi perubahan apa saya juga tidak tau. Tapi saat ini yang sedikit berubah masalah peraturan biasanya terkait pelayanan ke konsumen pengguna aplikasi itu semakin diperketat. Kalau peraturan dari pemerintah pusat ke perusahaan gojek kurang tau pasti.

Pemberitahuan-pemberitahuan biasanya diberikan pada saat awal mendaftar saja seperti tidak boleh mengambil areaterlarang seperti arjosari, Mcd, Matos, Batos, Terminal Landungsari yang mana banyak angkot didaerah situ.

3. GAMBAR PENELITIAN



Wawancara dengan Bapak Oong Ngoedijono selaku Kepala Bidang Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Malang

4. PERATURAN MENTERI NOMOR 26 TAHUN 2017



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 26 TAHUN 2017

TENTANG

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN
BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam ketentuan Pasal 46, Pasal 80 ayat (2), Pasal 86 ayat (3), Pasal 87 ayat (5), Pasal 120 ayat (5) dan Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan diatur tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek;
- b. bahwa untuk memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, perlu mengganti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek;

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
2. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
3. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan/ atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.
4. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
5. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
6. Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.
7. Standar Pelayanan Minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh Perusahaan Angkutan Umum dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur.
8. Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.
9. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal

- 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
10. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
 11. Mobil Bus Kecil adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram sampai dengan 5.000 (lima ribu) kilogram, panjang maksimal 6.000 (enam ribu) milimeter, lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter dan tinggi tidak lebih 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraan.
 12. Mobil Bus Sedang adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang beratnya lebih dari 5.000 (lima ribu) kilogram sampai dengan 8.000 (delapan ribu) kilogram, panjang maksimal 9.000 (sembilan ribu) milimeter, lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter dan tinggi tidak lebih 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraan.
 13. Mobil Bus Besar adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang beratnya lebih dari 8.000 (delapan ribu) kilogram sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram, panjang lebih dari 9.000 (sembilan ribu) milimeter sampai 12.000 (dua belas ribu) milimeter, lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 (empat ribu) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraan.
 14. Mobil Bus Tingkat adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang beratnya paling sedikit 21.000 (dua puluh satu ribu) kilogram sampai dengan 24.000 (dua puluh empat ribu) kilogram, panjang keseluruhan paling sedikit 9.000 (sembilan ribu) milimeter sampai dengan 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter, lebar keseluruhan tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima

- 62 -

Tidak dalam Trayek berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59.

- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor; dan
 - d. pencabutan kartu pengawasan kendaraan angkutan bermotor.
- (3) Pemberian sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 61

- (1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf a, dikenakan paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari.
- (2) Dalam hal pemegang izin tetap tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenai denda.
- (3) Dalam hal pemegang izin dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak pengenaan denda tidak melakukan pembayaran denda dan melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenai sanksi pembekuan izin yang berupa pembekuan kartu pengawasan.
- (4) Dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak tanggal pembekuan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3), pemegang izin tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenai sanksi pencabutan izin yang berupa pencabutan kartu pengawasan.

- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
- menggunakan kendaraan mobil penumpang umum minimal 1.300 (seribu tiga ratus) *centimeter cubic*;
 - dilengkapi tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih;
 - dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang;
 - dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji, dan kartu pengawasan; dan
 - dilengkapi nomor pengaduan masyarakat di dalam kendaraan.
- (4) Bentuk dan ukuran stiker Angkutan Sewa Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c, tercantum dalam contoh 6 Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 19

- (1) Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, wilayah operasinya dalam kawasan perkotaan, dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.
- (2) Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
- wilayah operasi berada di dalam kawasan perkotaan;
 - tidak terjadwal;
 - dari pintu ke pintu;
 - tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa;
 - tarif angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;

- 24 -

- g. identitas pengemudi ditempatkan pada *dashboard* kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan sewa khusus.
- (4) Bentuk dan ukuran stiker Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, tercantum dalam contoh 7 Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Paragraf 7

Penetapan Wilayah Operasi Angkutan Sewa Khusus

Pasal 20

- (1) Pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan.
- (2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;
 - b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;
 - c. perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan
 - d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.
- (3) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan oleh:
 - a. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau
 - b. Gubernur, untuk wilayah operasi angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi.

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Mengingat . . .

- 2 -

Mengingat : Pasal 5 ayat (1) serta Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

DAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Simpul . . .

- (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali:
 - a. rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;
 - b. untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
 - c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Kedua

Kewajiban Menyediakan Angkutan Umum

Pasal 138

- (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 139

- (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.

(2) Pemerintah . . .

- (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
- (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.
- (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

1. BUKTI KONSULTASI

BUKTI KONSULTASI

Nama : Bagus Setya Nugroho
 NIM : 13220076
 Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
 Dosen Pembimbing : Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H.
 Judul Skripsi : Implementasi Pemberlakuan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi Di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang).

No	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Senin, 10 April 2017	Konsultasi Proposal	
2	Selasa, 17 April 2017	Konsultasi Proposal	
3	Rabu, 10 Mei 2017	Acc Proposal	
4	Senin, 5 Juni 2017	Perubahan Judul	
5	Senin, 7 Juni 2017	Revisi Bab I,II,III	
6	Jumat, 20 Juni 2017	Revisi Bab I,II,III	
7	Kamis, 10 Agustus 2017	Konsultasi Bab I,II,III,IV	
8	Rabu, 23 Agustus 2017	Revisi Bab III,IV,V	
9	Rabu, 18 Oktober 2017	Revisi Bab III,IV,V	
10	Rabu, 25 Oktober 2017	Acc Bab I,II,III,IV, dan V	

Malang, 15 Desember 2017

Mengetahui,
 a.n.Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



Dr. H. Fakhruddin, M.HI
 NIP.197408192000031002

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Bagus Setya Nugroho
 Tempat tanggal lahir : Malang, 19 Agustus 1994
 Alamat : Jl. Letjen Sutoyo III No.62 Malang
 No.Hp : 08123453900
 Email : Bagussn888@gmail.com



RIWAYAT PENDIDIKAN

NO	Jenjang Pendidikan	Lokasi	Jurusan	Tahun Lulus
1	SD	SDN Lowokwaru 3	-	2001-2007
2	SMP	SMP 13 Malang	-	2007-2009
3	SMA	SMA 5 Malang	Ilmu Pendidikan Sosial (IPS)	2010-2013
4	S1	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang	Hukum Bisnis Syariah	2013-2017