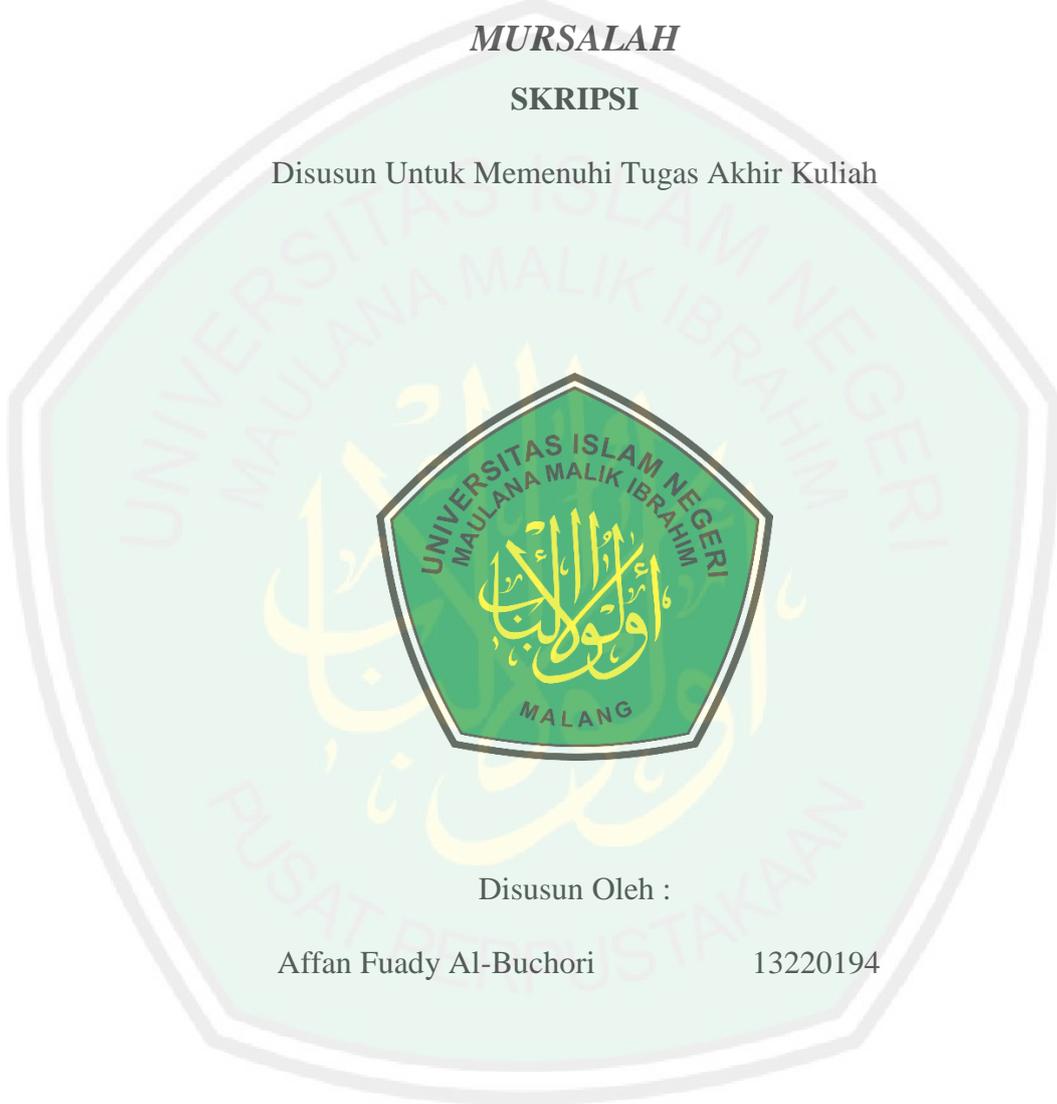


**PENGATURAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE*
DALAM PP NO. 74 TAHUN 2014 TINJAUAN *MASLAHAH***

MURSALAH

SKRIPSI

Disusun Untuk Memenuhi Tugas Akhir Kuliah



Disusun Oleh :

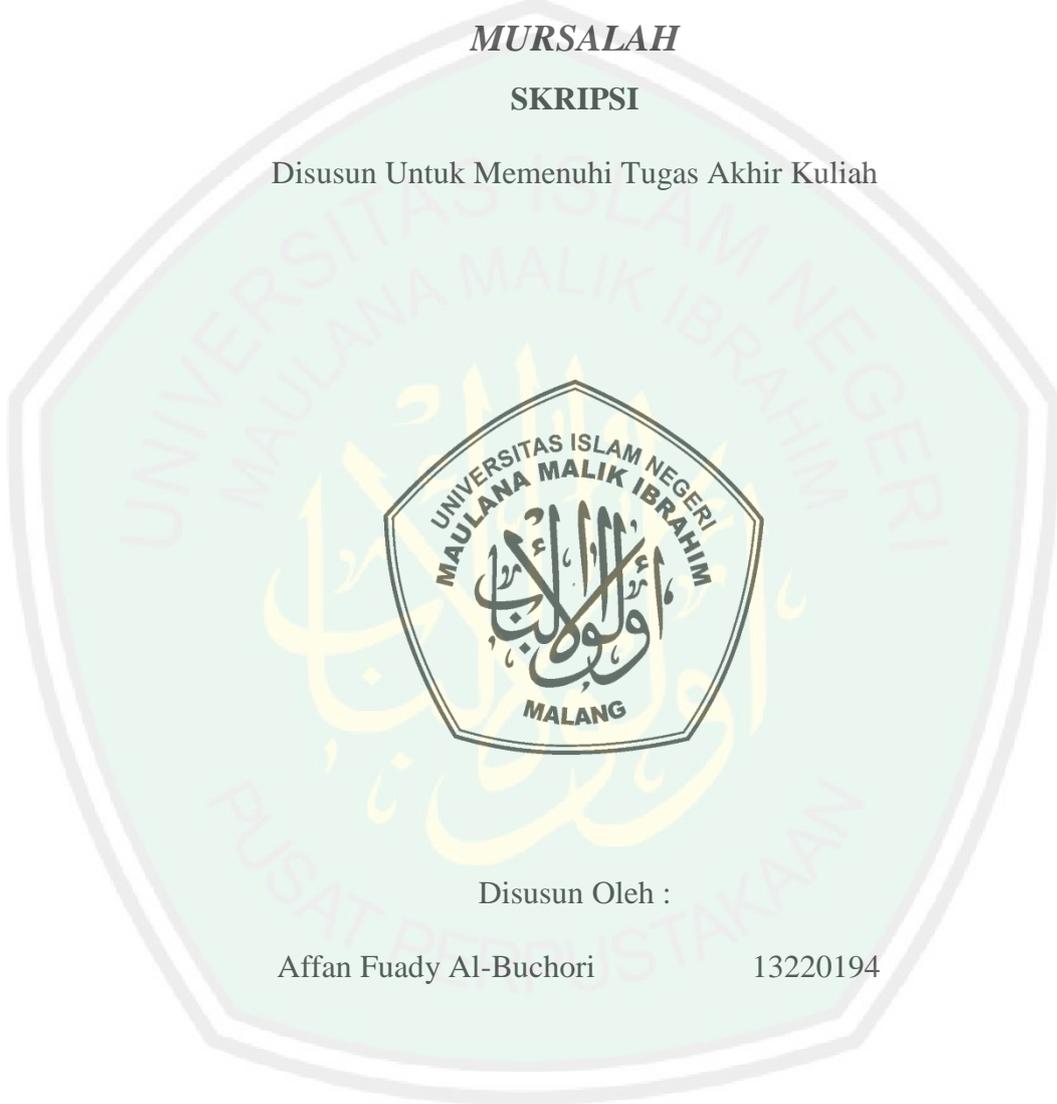
Affan Fuady Al-Buchori

13220194

**FAKULTAS SYARI'AH
JURUSAN HUKUM BISNIS SYARI'AH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
TAHUN 2018**

**PENGATURAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE*
DALAM PP NO. 74 TAHUN 2014 TINJAUAN *MASLAHAH*
MURSALAH
SKRIPSI**

Disusun Untuk Memenuhi Tugas Akhir Kuliah



Disusun Oleh :

Affan Fuady Al-Buchori

13220194

**FAKULTAS SYARI'AH
JURUSAN HUKUM BISNIS SYARI'AH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
TAHUN 2018**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

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

**PENGATURAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE* DALAM PP
NO. 74 TAHUN 2014 TINJAUAN *MASLAHAH MURSALAH***

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindahkan data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika dikemudian 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 batal demi hukum.

Malang, 16 Maret 2018

Penulis,



Affan Fuady Al Buchori
NIM. 13220194

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Affan Fuady Al Buchori

NIM: 13220194 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas
Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**PENGATURAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE* DALAM PP
NO. 74 TAHUN 2014 TINJAUAN *MASLAHAH MURSALAH***

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

Malang, 24 April 2018

Mengetahui,
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah

Dosen Pembimbing



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

Musleh Herry, S. H., M. Hum
NIP. 196807101999031002

PENGESAHAN SKRIPSI

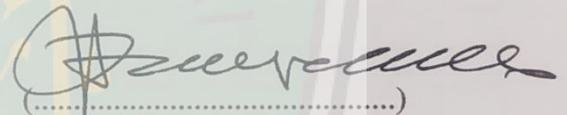
Dewan Penguji Skripsi saudara Affan Fuady Al Buchori NIM 13220194, mahasiswa jurusan Hukum Bisnis Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

PENGATURAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE* DALAM PP NO. 74 TAHUN 2014 TINJAUAN *MASLAHAH MURSALAH*

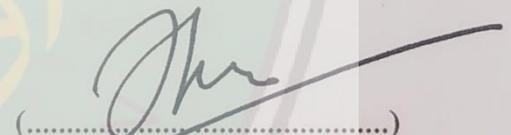
Telah dinyatakan lulus dengan nilai B+

Dewan penguji:

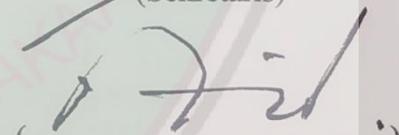
1. Dr. Mohamad Nur Yasin, S. H., M. Ag
NIP. 196910241995031003


.....
(Ketua)

2. Musleh Herry, S. H., M. Hum
NIP. 196807101999031002

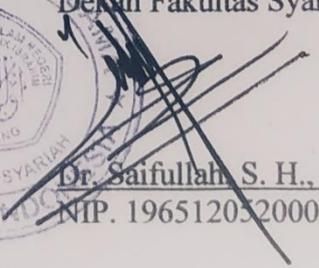

.....
(Sekretaris)

3. Dr. H. Noer Yasin, M. H. I.
NIP. 196111182000031001


.....
(Penguji Utama)



Malang, 24 April 2018
Dean Fakultas Syariah


Dr. Saifullah, S. H., M. Hum
NIP. 196512052000031001

BUKTI KONSULTASI

Nama : Affan Fuady Al Buchori
 Matrikulasi : 13220194
 Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
 Dosen Pembimbing : Musleh Herry, S.H., M.Hum.
 Judul Skripsi : ANALISIS HUKUM PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
 ANGKUTAN UMUM OLEH PERUSAHAAN OJEK *ONLINE*

No.	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf	
1.	Senin, 22 Januari 2018	Revisi Proposal	1.	<i>[Signature]</i>
2.	Rabu, 24 Januari 2018	ACC BAB I		2. <i>[Signature]</i>
3.	Senin, 05 Februari 2018	BAB II	3.	<i>[Signature]</i>
4.	Senin, 12 Februari 2018	ACC BAB II		4. <i>[Signature]</i>
5.	Senin, 26 Februari 2018	BAB III	5.	<i>[Signature]</i>
6.	Kamis, 01 Maret 2018	Konsultasi BAB III		6. <i>[Signature]</i>
7.	Rabu, 07 Maret 2018	Revisi BAB III	7.	<i>[Signature]</i>
8.	Senin, 12 Maret 2018	ACC BAB III, dan Konsultasi BAB IV		8. <i>[Signature]</i>
9.	Rabu, 14 Maret 2018	Revisi BAB IV	9.	<i>[Signature]</i>
10.	Kamis, 15 Maret 2018	ACC Abstrak dan BAB IV		10. <i>[Signature]</i>

Malang, 15 Maret 2018

Mengetahui,

Dan Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



[Signature]
Dr. Fakhruddin, M.H.I.

NIP. 197408192000031002

MOTTO

ترجو النجاة ولم تسلك مسالكها فإن السفينة لا تجرى على اليابس

“Engkau berharap akan kesuksesan dan engkau belum menempuh jalan kesuksesan itu, maka sesungguhnya kapal tidak akan bisa berlayar di daratan kering. (Syair Mahfudzot)”



LEMBARAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillah Rabbil 'alamîn, Puji syukur penulis haturkan kepada Allah SWT atas limpahan rahmat, cinta, karunia, dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dari pembelajaran di jenjang strata-1 dengan baik. Tugas ini dapat penulis selesaikan juga dengan do'a dan dukungan dari orang tua, keluarga, sahabat, dan para dosen khususnya jurusan hukum bisnis syariah.

Skripsi ini Saya Persembahkan Kepada:

Ayahanda Drs. Sunhadji dan Ibunda Marfu'ah, S.Pd.I. serta keluarga besar Alm. Ahmad Bukhori dan Alm. Abdul Latif, yang memberikan kesempatan kepada saya untuk belajar dan senantiasa memanjatkan do'a.

Adinda Diana Lizawati, S.Pd. yang selalu memberikan semangat dalam hidup, Keluarga Wisuda Bareng (Abid Abdillah, Ahmad Syarifudin, Bintang Zulfadin, Luqman aziz, dan Muhammad Khozin) yang merupakan teman ngunung, ngopi, tidur, makan, dan mabar sambil ngerjain skripsi ini,

Anannda Miftahur Rohman, S.H. dan Diki Kurniawan, S.H. yang sudah sidang duluan yang merupakan teman singgah-menyinggahi,

PA. Banyuwangi yang telah menerima dan memberikan pelajaran yang sangat berharga (bersama kelompok PKL dan Bapak Syahroni selaku Dosen pamong dan Bapak Dwi selaku DPL) dan seluruh Hakim PA. Banyuwangi Tahun 2016, Teman-teman HBS Angkatan 2013 dan para dosen Fakultas Syariah, khususnya Dr. Khorul Hidayah, M.H. selaku dosen wali dan Musleh Herry, S.H., M.Hum. selaku dosen pembimbing skripsi,

Yayasan Mustahiq, Ayam Goreng Nelongso, dan Baegopa Food yang sudah memberikan pekerjaan kepada saya sehingga bisa lanjut kuliah, Pajo Coffee dan Royal Coffee, yang sudah menyumbangkan wifi sebagai teman mengerjakan bersama (Rahmad Abdul Aziz, Agus Muzakki, Ismoyo Erik Rizaldi dan Aang Burhanuddin),

Warung makan trubus yang sudah menyediakan makanan yang lezat dan murah, Serta seluruh Tenaga Pengajar dan Tata Usaha civitas Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dan keluarga besar Hukum Bisnis Syariah khususnya angkatan 2013.

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi ialah pemindahalihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam Bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun dalam daftar pustaka tetap menggunakan ketentuan transliterasi ini.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang berstandar internasional, nasional maupun ketentuan yang khususnya digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, Tanggal 22 Januari 1998 Nomor 158/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide Arabic Transliteration*), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

ا : Tidak Dilambangkan	ض : dl
ب : b	ط : th
ت : t	ظ : dh
ث : ts	ع : ‘ (koma menghadap keatas)
ج : j	غ : gh

ح : h	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 dilanbangkan dengan alif, apabilal terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilanbangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilanbangkan dengan tanda koma diatas (‘), berbalik dengan koma (‘) untuk pengganti lambang “ع”.

C. Vokal, Panjang, Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis degan “a”, *kasrah* dengan “i” *dlommah* dengan “u”, sedangkan bacaan panjang mesing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = â misalnya قال menjadi qâla

Vokal (i) panjang = î misalnya قيل menjadi qîla

Vokal (u) panjang = û misalnya دون menjadi dûna

Khusus untuk bacaan ya’ nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya’ nisbat

diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Contoh dari bacaan diatas adalah sebagai berikut:

Diftong (aw) = و misalnya قول menjadi qawla

Diftong (ay) = ي misalnya خير menjadi khayrun

D. Ta' Marbûthah (ة)

Ta' *marbûthah* ditransliterasikan dengan “ṭ” jika berada ditengah kalimat, tetapi apabila ta' *marbûthah* tersebut berada diakhir kalimat maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risâlat li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudhaf* dan *mudhaf ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “ṭ” yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya رحمة الله menjadi *rahmatullâh*.

E. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa (ال) “al” 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.

Contoh-contohnya adalah sebagai berikut:

1. Al-Imam al-Bukhâriy mengatakan...
2. Al-Bukhâriy dalam *muqaddimah* menjelaskan...
3. *Masyâ' Allâh kâna wa mâ lam yasya' lam yakun.*
4. *Billâh 'azza wa jalla.*

F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan jelas 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. Perhatikan contoh berikut:

“Abdurrahman Wahid, mantan Presiden RI keempat, dan Amin Rais mantan ketua MPR pada masaa yang sama, telah melakukan kesepakatan untuk menghapuskan nepotisme, kolusi, dan korupsi dari muka bumi Indonesia, dengan salah satu caranya melalui pengintensifan salat di berbagai kantor pemerintahan, namun ...”.

Perhatikan penulisan nama “Abdurrahman Wahid” dan “Amin Rais” dan kata “salat” ditulis dengan menggunakan tat cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya. Kata-kata tersebut sekalipun berasal dari bahasa Arab, namun tersebut merupakan nama dan orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara Abd al-Rahmân Wâhid atau Âmîn Raîs, dan kata salat bukan ditulis dengan *shalât*.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله رب العالمين لا حول ولا قوة إلا بالله العلي العظيم

Dengan rahmat Allah serta hidayah-Nya penulisan skripsi ini yang berjudul **“Pengaturan Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Oleh Perusahaan Ojek *Online* Dalam PP No. 74 Tahun 2014 Tinjauan *Maslahah Mursalah*”** dapat diselesaikan dengan curahan kasih sayang-Nya, kedamaian dan ketenangan jiwa. Shalawat dan salam kita haturkan kepada Rasulullah Muhammad SAW yang telah membawa kita dari alam kegelapan menuju alam terang benderang di dalam kehidupan ini. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaat dari beliau di hari akhir kelak. *Âmîn. Âllâhumma âmîn.*

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tiada batas kepada:

1. Prof. Dr. Abdul Haris, M.Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. Saifullah, S.H. M.Hum selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Fakhruddin, M.H.I selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

4. Musleh Herry, S.H. M.Hum selaku Dosen Pembimbing. Penulis haturkan terimakasih yang sebanyak-banyaknya atas bimbingan, arahan, motivasi, dan waktu yang telah beliau berikan sampai skripsi ini terselesaikan, alhamdulillah.
5. Dr. Khoirul Hidayah, M.H selaku Dosen wali selama menempuh perkuliahan di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, yang telah mendampingi selama masa perkuliahan.
6. Segenap Dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, yang telah menyampaikan pengajaran, pendidikan kepada para mahasiswa untuk mengamalkan ilmunya dengan ikhlas dan kesabaran. Semoga Allah SWT memberikan balasan yang sepadan kepada beliau-beliau semua.
7. Segenap Staff tata usaha dan karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
8. Kedua orang tua dan keluarga yang telah mendoakan dan memberikan dorongan setiap saat, dan selalu memberikan dukungan baik secara materi maupun non materi, sehingga menumbuhkan semangat selama perkuliahan hingga menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh teman penulis, yang di asrama, progam PKPBA, UKM, Organisasi, dan segenap mahasiswa Hukum Bisnis Syariah angkatan 2013, yang telah belajar bersama selama perkuliahan di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Semoga apa yang telah kita peroleh selama menempun studi di Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini, bisa bermanfaat bagi Agama, Bangsa, Negara, Dunia, dan bagi diri sendiri. Penulis merupakan manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan dan dosa, bahwa penulis menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritikan dan saran dari semua pihak yang telah membaca, demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 16 Maret 2016
Penulis,

Affan Fuady Al Buchori
NIM. 13220194

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
BUKTI KONSULTASI	v
MOTTO	vi
LEMBARAN PERSEMBAHAN	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	viii
A. Umum	viii
B. Konsonan	viii
C. Vokal, Panjang, Diftong	ix
D. Ta' Marbûthah (ة)	x
E. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah	x
F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan	xi
KATA PENGANTAR	xii
DAFTAR ISI	xv
ABSTRAK	xviii
ABSTRACK	xix
ملحّث البعّث	xx
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
1. Manfaat Teoritis	7
2. Manfaat Praktis	7
3. Manfaat Bagi Penulis	8
4. Manfaat Bagi Civitas Akademik	8
E. Definisi Operasional	8
F. Metode Penelitian	10

1. Jenis Penelitian.....	10
2. Pendekatan Masalah.....	10
3. Bahan Hukum.....	13
4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum.....	14
5. Pengolahan dan Analisis Hukum.....	14
G. Penelitian Terdahulu.....	16
Tabel 1.2 Perbandingan Penelitian terdahulu.....	20
H. Sistematika Pembahasan.....	21
BAB II.....	23
KAJIAN PUSTAKA.....	23
A. Tinjauan Umum Transportasi.....	23
1. Pengertian.....	23
2. Dasar Hukum Transportasi.....	24
3. Tujuan Transportasi.....	27
4. Macam-macam Transportasi.....	27
5. Konsep-konsep Transportasi.....	28
B. Kendaraan Bermotor.....	30
1. Pengertian.....	30
2. Dasar Hukum.....	30
3. Jenis Kendaraan Bermotor.....	31
4. Syarat-syarat Kendaraan Bermotor.....	31
5. Syarat Pengemudi.....	33
C. Perusahaan.....	33
1. Pengertian.....	33
2. Dasar Hukum Perusahaan.....	33
3. Bentuk Perusahaan.....	34
4. Macam-macam Perusahaan.....	36
5. Pendaftaran Perusahaan.....	37
D. Ojek Online.....	38
1. Pengertian.....	38
2. Karakteristik Ojek <i>Online</i>	39
E. Perusahaan Ojek <i>Online</i>	39
1. PT. Gojek Indonesia.....	40

2. PT. Grab.....	40
F. Konsep Negara Hukum Indonesia.....	41
1. Pengertian.....	41
2. Asas Hukum.....	42
G. Kemaslahatan.....	45
1. Pengertian.....	45
2. Dasar Hukum Kemaslahatan.....	46
3. Syarat Kemaslahatan.....	47
4. Macam-macam Kemaslahatan.....	48
BAB III.....	49
A. Penggunaan Sepeda Motor Tinjauan Hukum Positif Indonesia.....	49
B. Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Ojek <i>Online</i> Oleh Perusahaan.....	59
C. Analisis Kemaslahatan Ojek <i>Online</i> Dalam Negara Hukum Indonesia.....	75
BAB IV.....	77
A. Kesimpulan.....	77
B. Saran.....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	79
A. Buku.....	79
B. Peraturan Perundang-Undangan, Kitab, dan Kamus.....	80
C. Website dan Aplikasi <i>Mobile</i>	81
LAMPIRAN.....	82
CURRICULUM VITAE PENULIS.....	87

ABSTRAK

Affan Fuady Al Buchori, NIM 13220194, 2018. **Pengaturan Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Oleh Perusahaan Ojek *Online* Dalam PP No. 74 Tahun 2014 Tinjauan Masalah Mursalah**. Skripsi. Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing: Musleh Herry, S.H., M.Hum.

Kata Kunci: Sepeda Motor, Perusahaan Ojek *Online*, Negara Hukum.

Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang dapat beroperasi di jalan raya, perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi harus berbadan hukum. Perusahaan ojek *online* menggunakan sepeda motor sebagai angkutan umum untuk kemaslahatan dan kepentingan masyarakat, dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan angkutan umum dapat diselenggarakan dengan kendaraan bermotor, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan juga mengatur tentang penggunaan sepeda motor sebagai angkutan. Penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum merupakan sebuah kemaslahatan yang dipayungi oleh perusahaan ojek *online*.

Dalam penelitian ini terdapat dua rumusan masalah yaitu, bagaimana status sepeda motor dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan bagaimana konsep kemaslahatan yang tidak terdapat peraturan peundang-undangannya dalam Negara hukum.

Penelitian ini tergolong ke dalam penelitian normatif dengan jenis penelitian normatif. Jenis pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Dalam penelitian ini metode analisis bahan hukum yang digunakan adalah analisis data kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sepeda motor dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara jelas dan tidak terdapat larangan dalam penggunaan sebagai angkutan orang, dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan menjelaskan tentang legalitas penggunaan sepeda motor sebagai angkutan barang. Selanjutnya, perusahaan ojek *online* memberikan banyak kemaslahatan kepada masyarakat baik sebagai penumpang maupun mitra *driver*, dengan demikian kemaslahatan dalam negara hukum berdasarkan asas kepastian hukum harus mendapatkan peraturan. Sebab kemaslahatan dalam negara hukum apabila tidak terdapat pengaturannya akan menimbulkan kemudharatan.

ABSTRACT

Affan Fuady Al Buchori, 13220194, 2018. **Regulation of Motorcycle Usage Arrangement For Public Transportation By Online Motorcycle Company In Government Regulations 74 Year 2014 Overview *Maslahah Mursalah***. Thesis. Sharia Business Law Departement, Syaria Faculty, The State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

Supervisor: Musleh Herry, S.H., M.Hum.

Keyword: Motorcycle, Online Motorcycle Company, State Law.

Motorcycle is a motor vehicle that can operate on the highway, a company that work in the transportation major must be incorporated. Online motorcycle companies use motorcycles as public transportation for the benefit and public interest, in statue number 22 of 2009 on Traffic and Road Transport states that public transportation can be held by motor vehicle, Government Regulation number 74 Years 2014 About Road Transport also regulates the use of motorcycles as transportation. The use of motorcycles as a public transport is a benefit that is overshadowed by an online motorcycle company.

In this research there are two problem formulation that is, how the status of motorcycle in Law number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation and how the concept of a benefit that does not contain it is rules of law in the State of law.

This research belongs to normative research with normative research type. Type of approach used in this research is statute approach and conceptual approach. In this research the method of analysis of legal materials used is the analysis of qualitative data.

The results of this study indicate that motorcycles in statue number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation is not clearly defined and there are no restrictions on the use of transportation as people, and Government Regulation number 74 Year 2014 About Road Transport explains the legality of motorcycle use as the commodity transportation. Furthermore, online motorcycle companies provide many benefits to the community both as passengers and driver partners, thus the benefit in the rule of law based on the principle of legal certainty must get the rules. For the benefit in the state of law if there is no regulation will becaused harm.

ملحّث البحث

عفان فؤادي البخاري, 13220194, تنظيم استخدام دراجة نارية للنقل العام عن طريق مؤسسة دراجة نارية علي اللوائح الحكومية رقم 74 عام 2014 نظرة عامة على مسلحة مرسله. أطروحة. قسم حكم التجارة الشريعة ، كلية الشريعة ، الجامعة الإسلامية الحكومية (UIN) مولانا مالك إبراهيم مالانج.

كلمات البحث: دراجة نارية ، مؤسسة الدرجات النارية بخدمة المواصلة ، دولة القانون.

دراجة نارية هي المواصلة العام يمكن عن يسير على الطريق السريع ، يجب أن تكون المؤسسة المواصلة مؤسسة قانونية. تستخدم هدف المؤسسة الدرجات النارية بخدمة المواصلة للمصلحة، في الدستور رقم 22 من عام 2009 بشأن حركة المرور والنقل البري تنص على أن النقل العام يمكن أن يحتجز من قبل السيارات ، والقرار الحكومي رقم 74 عام 2014 حول النقل البري ينظم أيضا استخدام الدرجات النارية مثل النقل. استخدام الدرجات النارية كوسيلة للنقل العام هو ميزة طغت عليها شركة للدرجات النارية على الإنترنت.

في هذا البحث هناك نوعان من صياغة المشكلة ، وكيف أن حالة دراجة نارية في القانون رقم 22 من عام 2009 بشأن حركة المرور على الطرق والنقل وكيف المصلحة على قواعد الحكم في دولة القانون.

ينتمي هذا البحث إلى البحث قائمة المرجع ويتضمن إلى بحث المعاري بمنهج الحكمي المعياري. أما نوع المنهج المستخدم في هذا البحث هي منهج التشريع والمسودة. يستخدم طريقة تحليل مادة الحكم في البحث بتحليل البيانات النوعية.

نتائج من هذه البحث تشير إلى أن الدرجات النارية في الدستور رقم 22 من عام 2009 بشأن حركة المرور على الطرق والنقل غير محددة بوضوح وما فيها الحكم على استخدام وسائل النقل مثل الناس ، و البيان الحكم استخدام الدرجات النارية في القرار الحكومية رقم 74 عام 2014 حول النقل البري مثل نقل البضائع. علاوة على ذلك ، العديد من الفوائد للمجتمع كمسافرين وشركاء للسائقين ، وبالتالي فإن المصلحة في دولة القانون يجب أن تحصل على الدستور. لمصلحة في دولة القانون إذا لم يكن هناك أي تنظيم سوف تسبب ضررا.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara merupakan suatu bentuk kehidupan berkelompok yang besar yang mempunyai jumlah anggota yang banyak sehingga dapat dikatankan termasuk dalam golongan dalam *seondary group*. Kehidupan bernegara sebagai suatu bentuk kehidupan berkelompok memiliki persamaan dengan bentuk-bentuk kehidupan berkelompok lain. Sebagai suatu bentuk pergaulan hidup negara memiliki karakteristik yang tidak dimiliki kelompok organisasi-organisasi lain yang bukan suatu negara. Negara sebagai suatu organisasi merupakan wadah bagi sekelompok manusia yang hidup bersama dalam suatu tatanan yang terorganisasi, negara didirikan oleh manusia yang berguna untuk kepentingan manusia itu sendiri.¹

¹ Hotma Pardomuan Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010, 2-3

Negara hukum adalah sistem negara yang menegakkan kekuasaan hanya menggunakan peraturan hukum yang berlaku, hubungan pemerintah dengan rakyat tidak berdasarkan kekuasaan absolut akan tetapi menggunakan norma yang berlaku, dan normayang berlaku tersebut harus memenuhi syarat formal, dan pemerintah dapat menjalankan fungsinya secara hukum yang sudah diatur. sistem negara hukum banyak di anaut banyak negara baik belahan dunia barat maupun belahan dunia timur. Indonesia salah satu negara yang menganut sistem negara hukum².

Indonesia merupakan negara kepulauan yang mempunyai penduduk lebih dari dua ratus juta jiwa yang tersebar diseluruh pulau-pulau yang ada di Indonesia. Dalam hubungan hidup bermasyarakat sebagai negara hukum yang menganut sistem demokrasi, sudah selayaknya di dalamnya terdapat pengaturan perundang-undangan sebagai hukum positif yang menyangkut akan ekonomi, politik, budaya, pemerintahan, pertahanan, keamanan, dan lain sebagainya. Sehingga, Indonesia layak dikatakan sebagai negara hukum, yang mengatur segala aspek kehidupan bernegara.³

Dengan banyaknya penduduk Indonesia maka ekonomi adalah hal yang paling penting dalam kelangsungan hidup di Indonesia. Ekonomi tidak akan berjalan bila tidak di dukung dengan adanya transportasi yang memadai, karena tidak diragukan lagi buruknya sistem transportasi akan mempengaruhi ekonomi secara menyeluruh. Sejalan dengan itu, transportasi memberikan

² Pasal 1 Ayat 3 Undang-undang Dasar 1945

³Zulfiar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta : Universitas Indonesia Press.

kontribusinya pada perkembangan tata ekonomi dan sosial yang modern, sifat dari permintaan dan penawaran jasa transportasi, perkembangan fasilitas dan pelayanan jasa angkutan, keadaan dan perkembangan struktur ongkos dan tarif angkutan, dan lain-lain.⁴

Dalam hukum transportasi di Indonesia terdapat Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mempunyai tujuan untuk mendukung pembangunan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.⁵ Dalam undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 108 yang menyatakan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor umum.⁶ Angkutan umum dalam beroperasi terdapat angkutan yang berada dalam trayek dan angkutan yang tidak dalam trayek.

Angkutan umum dalam trayek merupakan angkutan umum yang mempunyai rute tertentu dan teratur, yang terjadwal dan mempunyai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang mempunyai jangkauan dalam lintas negara, lintas provinsi, lintas kota, dalam kota, angkutan pedesaan.⁷ Adapun dalam angkutan umum tidak dalam trayek terdiri dari angkutan menggunakan taksi, angkutan orang dengan tujuan tertentu, angkutan orang untuk keperluan pariwisata, dan angkutan orang dikawasan tertentu.⁸

⁴Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi (Karakteristik, Teori, Kebijakan)*, Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia, 2003

⁵ Pasal 3 Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶ Pasal 108 Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009

⁷ Bagian Kedua, Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 Tentang Angkutan Umum

⁸ Bagian Ketiga, Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 Tentang Angkutan Umum

Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang digunakan oleh perusahaan PT. Gojek Indonesia⁹ dan PT. Grab¹⁰ sebagai moda transportasi yang dipilih yang selanjutnya disebut ojek, dengan demikian perusahaan jasa transportasi tersebut sudah menganggap bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor umum yang dapat digunakan sebagai moda transportasi yang ditawarkan. Perusahaan menggunakan teknologi informasi sebagai sarana pemesanan jasa transportasi dengan ojek. Regulasi khusus untuk ojek *online* tentu dianggap perusahaan sangat dibutuhkan, terlebih jika kita melihat banyak dari masyarakat yang kini menyambung hidup dengan bekerja sebagai ojek *online*.¹¹

Perusahaan jasa transportasi ojek dalam perkembangannya menggunakan telepon genggam yang sudah mendukung operasi sistem android dan ios dengan membuat aplikasi didalamnya dengan menggunakan jaringan internet yang disebut *online*. Pengembangan ini tentu akan menjadikan transportasi di Indonesia akan semakin berkembang, namun aktifitas pengembangan selalu membutuhkan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum untuk pelaku bisnis. Peraturan sepeda motor tidak disebutkan dengan jelas sebagai angkutan umum, maka dari itu dasar hukum bagi perusahaan untuk menggunakan sepeda motor sebagai angkutan umum masih belum mengikat.¹²

Praktisi hukum di Pengadilan Negeri Tabalong, Kalimantan Selatan, Gusti Mulyadi berpendapat bahwa wacana revisi Undang-undang nomor 22

⁹ www.go-jek.com diakses pada Hari Jumat Tanggal 02 Maret 2018 Pukul 05:59.

¹⁰ www.grab.com diakses pada Hari Jumat Tanggal 02 Maret 2018 Pukul 05:13.

¹¹ www.cnnindonesia.com diakses pada Senin Tanggal 16 April 2018 Pukul 23:45.

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2013.

tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya mengenai transportasi *online*, yang diajukan Kementerian Perhubungan perlu ditelaah kembali. Gusti Mulyadi menyatakan bahwa, wacana revisi Undang-undang Lalu Lintas ini belum tepat karena hal ini tak hanya menyangkut persoalan finansial, namun terkait ketertiban masyarakat dalam berlalu lintas. Pemerintah tidak perlu merubah Undang-undang akan tetapi membuat undang-undang khusus untuk transportasi *online*.¹³

Adapun dalam kaidah *fiqh al-muamalah* segala bentuk perlakuan *muamalah* dasarnya diperbolehkan sampai ada hukum yang melarangnya dan juga apabila sesuatu yang mempunyai kemaslahatan yang lebih besar dari pada kemudaratannya maka boleh dilakukan.¹⁴ Datangnya inovasi perusahaan atas jasa transportasi ojek dengan menggunakan sistem pemesanan *online* merupakan sebuah teknologi baru dalam lingkup transportasi di Indonesia, perkembangan ini merupakan sebuah kemaslahatan bagi seluruh pelaku dan pengguna jasa transportasi.

Kemaslahatan yang ada dengan inovasi transportasi sebaiknya di apresiasi dalam peraturan yang adil dan mengikat, mengingat jalannya transportasi di negara Indonesia yang merupakan negara hukum sesuai yang peneliti sebutkan di atas. Dalam negara hukum kemaslahatan yang tidak diatur akan menimbulkan kemadharatan tersendiri, dikarenakan usaha yang berjalan

¹³ Berita Kamis Tanggal 12 April 2018, www.merdeka.com diakses pada Senin 16 April 2018 Pukul 22:30.

¹⁴ Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalah*, Jakarta : Amzah. 2013

dapat diklaim suatu usaha yang tidak legal di Indonesia, apalagi perusahaan transportasi di Indonesia harus berbadan hukum untuk menjalankan usahanya.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, penulis akan melakukan penelitian yang di tuangkan dalam skripsi dengan judul: **Pengaturan Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Angkutan Umum Oleh Perusahaan Ojek *Online* Dalam PP No. 74 Tahun 2014 Tinjauan Masalah Mursalah.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan penggunaan sepeda motor dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana pengaturan penggunaan sepeda motor dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tinjauan *masalah mursalah*?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan status sepeda motor dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk menjelaskan konsep kemaslahatan yang peraturannya tidak diatur dalam Negara hukum.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi kepada pembuat undang-undang Republik Indonesia atas kekaburan hukum, serta

memberikan kontribusi bagi masyarakat pada umumnya dan pada perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi khususnya pada perusahaan jasa ojek *online*.

Adapun manfaat penelitian ini sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Memberikan kontribusi bagi pengembangan keilmuan di bidang hukum transportasi dan pengangkutan niaga khususnya dalam aspek yang terkait.
- b. Menawarkan pandangan baru terkait dengan aspek penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum.
- c. Memberikan kajian yang mendalam terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam hukum transportasi dan hukum pengangkutan niaga dalam semua pihak yang termasuk di dalam ruang lingkup hukum transportasi, khususnya dalam perusahaan jasa ojek yang menggunakan sistem pemesanan online.

2. Manfaat Praktis

- a. Untuk menyelesaikan tugas akhir mahasiswa fakultas syariah.
- b. Untuk mendeskripsikan hukum penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum.
- c. Memberikan analisis terkait dengan hukum penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sehingga dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh berbagai pihak dalam merumuskan kebijakan yang terkait.

3. Manfaat Bagi Penulis

Sebagai persyaratan mendapatkan gelar Strata 1 (satu) dan juga diharapkan dapat menjadi penambahan wawasan keilmuan dalam bidang hukum transportasi dalam angkutan umum menggunakan sepeda motor khususnya dalam angkutan orang.

4. Manfaat Bagi Civitas Akademik

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu rujukan tentang pembahasan mengenai angkutan umum menggunakan sepeda motor di tinjau dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, dan menambah wawasan pengetahuan bagi mahasiswa Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang khususnya Fakultas Syariah.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional mendeskripsikan beberapa kata kunci penting yang harus diketahui bersama dan kata kunci dibawah ini akan sering muncul berkali-kali dalam penelitian ini, adapun kata kunci yang akan penulis tuliskan merupakan variabel bebas dan variabel terikat, adapun variabel tersebut adalah:

1. Pengaturan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum oleh perusahaan ojek *online*

Sepeda Motor merupakan kendaraan bermotor pribadi yang dimiliki hampir setiap keluarga di Indonesia, penggunaan sepeda motor sebagai alat angkutan sudah ada sejak adanya sepeda motor di Indonesia dan masih sedikit

yang memilikinya, angkutan dengan menggunakan sepeda motor dikenal dengan nama ojek.

Ojek merupakan kegiatan mengantar atau menjemput orang dengan bayaran yang sepadan, ojek bukan hanya sepeda motor saja melainkan ada ojek sepeda, ojek payung, dan lainnya. Ojek dilakukan hanya dengan dua orang yaitu penyedia jasa dan pengguna jasa saja apabila dilakukan dengan banyak pengguna jasa maka tidak dapat dikatakan ojek melainkan angkutan masal.

Perusahaan ojek *online* merupakan perusahaan yang bergerak dibidang aplikasi berbasis layanan internet, perusahaan yang bergerak dibidang tersebut adalah PT. Gojek Indonesia dan PT. Grab, perusahaan tersebut merupakan perusahaan yang berbadan hukum resmi di Indonesia, yang mempunyai ijin menjalankan bisnisnya di Indonesia.

2. Tinjauan *Maslahah Mursalah*

Maslahah mursalah ini adalah dalil untuk menetapkan suatu masalah baru yang secara eksplisit belum disebutkan di dalam sumber utama, al-Qur'an dan as-Sunnah, baik diterima maupun ditolak.¹⁵ Kedudukan *Maslahah mursalah* dalam penelitian ini digunakan sebagai hukum yang menilai masalah pengaturan perusahaan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum yang menggunakan sistem *online*. *Maslahah mursalah* juga membahas tentang kemanfaatan dan keselarasan peraturan yang ada dengan pengaturan perusahaan yang sudah berjalan tersebut.

¹⁵ Dalil lainnya yang masih diperselisihkan adalah istihsan, istishab, sad ad-dari'ah, urf, istishab, syariatumatsebelum Islam, dan mazhab sahabat. Mukhtar Yahya, Fatchurrahman, *Dasar-dasar Pembinaan Hukum Fiqh Islami*, Bandung : al-Ma'arif, 1993, 100-118

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian¹⁶

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti kajian kepustakaan dan data sekunder. Penelitian Hukum Normatif mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan menjadi acuan perilaku setiap orang. Jenis penelitian yang digunakan dengan pertimbangan bahwa titik tolak penelitian ini adalah analisis terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan hirarki dan kedudukan undang-undang.¹⁷

2. Pendekatan Masalah

Dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan-pendekatan, dengan pendekatan tersebut penulis mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk mendapatkan jawabannya. Sehubungan dengan jenis penelitian yang digunakan yakni penelitian hukum normatif, maka pendekatan yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:

a. Pendekatan perundang-undangan¹⁸ (*Statute Approach*)

Dalam metode pendekatan perundang-undangan penulis perlu memahami hirarki dan asas-asas dalam peraturan perundang-

¹⁶ Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta : Rajawali Pers PT. Raja Grafindo Persada. 2006.

¹⁷ Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta : Rajawali Pers PT. Raja Grafindo Persada. 2006

¹⁸ Pendekatan Perundang-undangan adalah Pendekatan Pendekatan dengan menggunakan Legislasi dan regulasi. Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta : Kencana, 2007, 97.

undangan¹⁹. Pasal 7 angka 1 Undang-undang Nomor 10 Tahun 2004 menetapkan jenis hierarki Perundang-undangan sebagai berikut:

- 1) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- 2) Undang-undang / Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang.
- 3) Peraturan Pemerintah.
- 4) Peraturan Presiden.
- 5) Peraturan Daerah.

Selain dari yang sudah disebutkan diatas terdapat penjelasan Pasal 7 angka 4 Undang-undang Nomor 10 Tahun 2004 sebagai berikut:

“Jenis peraturan Perundang-undangan selain dalam ketentuan ini, antara lain, peraturan yang dikeluarkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat dan Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Bank Indonesia, Menteri, Kepala Badan, Lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk oleh undang-undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Wali Kota, Kepala Desa atau yang setingkat.”²⁰

Sudah selayaknya penelitian hukum normatif menggunakan pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*), karena yang diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian. Dengan pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) akan lebih akurat jika melihat hukum penggunaan

¹⁹ Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum. Pasal 1 Angka 2 Undang-undang Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Peraturan Perundang-undangan.

²⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta : Kencana, 2007, 97-98.

sepeda motor yang kabur, adapun undang-undang dalam pendekatan ini adalah Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga peneliti dapat memberikan kontribusi keilmuan untuk memberikan solusi terbaik.²¹

b. Pendekatan Konsep (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konsep secara bahasa berasal dari bahasa Inggris yaitu *concep*, sedangkan bahasa Latin dari konsep adalah *conceptus* yang berasal dari kata *concipare* yang berarti memahami, menerima, dan menangkap, merupakan gabungan dari kata *con* dan *capare* yang artinya bersama dan menangkap, menjinakkan. Secara istilah berarti unsur-unsur abstrak yang mewakili kelas-kelas fenomena dalam suatu bidang studi yang merujuk pada hal-hal universal yang diabstraksikan dari hal-hal yang partikular. Salah satu fungsi logis dari konsep ialah memunculkan, objek-objek yang menarik perhatian dari sudut pandang praktis dan sudut pengetahuan dalam pikiran dan atribut-atribut tertentu.²²

Menurut Ayn Rand secara filosofis konsep merupakan integrasi mental atas dua persoalan atau lebih yang di sosialisasikan menurut ciri khas yang disatukan dengan definisi yang khas. Kegiatan pengisolasi yang terlibat adalah merupakan proses abstraksi yaitu fokus mental selektif yang menghilangkan atau memisahkan aspek realitas tertentu dari yang lain. Sedangkan penyatuan yang terlibat bukan semata-mata penjumlahan melainkan integrasi, yaitu pepaduan unit menjadi sesuatu yang tunggal, entitas mental baru yang dipakai sebagai unit tunggal pemikiran (namun dapat dipecahkan menjadi unit komponen manakala diperlukan). Dalam ilmu hukum, konsep-konsep dalam hukum perdata,

²¹ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif (edisi revisi)*, Malang : Bayumedia Publishing. 2007. 302.

²² Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif (edisi revisi)*, Malang : Bayumedia Publishing. 2007. 306

akan berbeda dengan konsep-konsep dalam hukum pidana. Demikian juga dengan konsep-konsep dalam hukum administrasi yang memiliki perbedaan dengan konsep-konsep hukum pidana dan hukum perdata.²³

3. Bahan Hukum

Bahan hukum dari penelitian ini terdiri dari:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu peraturan yang mengatur angkutan jalan secara umum dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, yaitu peraturan yang mengatur angkutan jalan secara spesifik.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti Undang-undang, buku-buku yang berhubungan dengan hukum transportasi di Indonesia, buku-buku tentang angkutan umum, buku-buku hukum termasuk skripsi, serta jurnal-jurnal hukum, dan buku-buku yang memuat Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan yang mempunyai multi makna terhadap bahan

²³ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif (edisi revisi)*, Malang : Bayumedia Publishing. 2007. 307

hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.²⁴

4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Pada dasarnya bahan hukum primer dengan studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan dalam penelitian ini sehingga akan ditemukan sebuah konsep yang mengatur tentang hukum-hukum transportasi yang berfungsi sebagai dasar hukum dan memberikan efek yang positif bagi semua belah pihak yang telah dirumuskan berdasarkan klarifikasi menurut sumber-sumber dan hierarkinya untuk dikaji secara intensif dan komprehensif.

Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku, dokumen, laporan-laporan hasil penelitian, jurnal-jurnal ilmiah dan artikel-artikel yang berkaitan dengan penelitian ini. Bahan hukum tersier diperoleh dengan mengutip langsung dari kamus glosarium dan doktrin-doktrin yang berkaitan langsung dengan masalah yang diangkat penulis. Seperti, data transportasi yang terkumpul berasal dari *webside* resmi perusahaan yang bersangkutan dengan pengadaan jasa transportasi *online* yang ada di Indonesia.

5. Pengolahan dan Analisis Hukum

Dalam pengolahan dan analisis data yang diperoleh dalam penelitian kepustakaan, aturan norma-norma perundang-undangan dan artikel ditulis secara sistematis dengan pedoman karya ilmiah yang berlaku, sehingga dapat

²⁴ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif (edisi revisi)*, Malang : Bayumedia Publishing. 2007. 392.

menjawab permasalahan yang diangkat dalam penelitian yang telah dirumuskan. Bahwa secara pengolahan bahan hukum yang dilakukan secara deduktif yaitu dengan menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan kongkrit yang dihadapi. Selanjutnya, bahan hukum yang ada pada analisis untuk mengetahui keaburan hukum dalam penggunaan sepeda motor untuk angkutan umum baik orang maupun barang.²⁵

Bahan hukum yang diperoleh selanjutnya dilakukan pembahasan, pemeriksaan dan pengelompokan ke dalam bagian-bagian tertentu untuk diolah menjadi data informasi. Hasil analisa bahan hukum akan diinterpretasi menggunakan analisis hukum sistematis. Pemilihan interpretasi sistematis ditujukan untuk menentukan struktur hukum dalam penelitian ini. Interpretasi sistematis (*systematische interpretatie, dogmatische interpretatie*) adalah menafsirkan dengan memperhatikan naskah-naskah hukum lain. Jika ditafsirkan adalah pasal-pasal suatu undang-undang, ketentuan yang sama apalagi satu asas dalam peraturan lainnya juga harus dijadikan acuan. Dalam penafsiran ini mencari ketentuan-ketentuan yang ada didalamnya saling berhubungan sekaligus apakah hubungan tersebut menentukan makna selanjutnya. Akan tetapi, dalam hubungan tatanan hukum yang tidak terkodifikasi, merujuk pada sistem dimungkinkan sepanjang karakter sistematis dapat diasumsikan (diandaikan).²⁶

²⁵ Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta : Rajawali Pers PT. Raja Grafindo Persada. 2006. 251.

²⁶ Jimly Asshiddiqie, *Teori & Aliran Penafsiran Hukum Tata Negara*. Jakarta: Ind. Hill.Co. 1997. 17-18

G. Penelitian Terdahulu

1. Niamatus Sholikha, (2016)

Mahasiswa Jurusan Hukum Perdata Islam Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, dengan judul skripsi “Tinjauan Hukum Islam Terhadap jasa Transportasi *online* Go-jek Berdasarkan *Contrat Drafting* dengan akad *Musharakah* yang diterapkan oleh PT. Gojek Indonesia Cabang Tidar Surabaya”. Kesimpulan dari skripsi ini adalah dari praktik pelayanan jasa transportasi ojek yang dilakukan oleh *driver*, dalam hal ini ada sebagian *driver* yang memenuhi rukun dan syarat. Namun, ada juga sebagian *driver* yang tidak memenuhi rukun dan syarat yaitu, adanya *driver* yang tidak melaksanakan pelayanan jasa transportasi ojek secara *online* . Berdasarkan sampel hasil penilitan yang telah penulis lakukan, diantara 6 *driver* yang telah berhasil penulis wawancara terdapat dua *driver* yang memenuhi syarat dan empat *driver* tidak memenuhi syarat.

Persamaan penelitian dari peneliti dengan skripsi Niamatus Sholikha adalah objek penelitian keduanya sama yaitu perusahaan ojek online. Adapun persamaan lainnya adalah sama-sama membahas tentang keberlakuan undang-undang atau hukum positif yang berlaku.

Adapun perbedaannya adalah jenis penelitiannya, Niamatus Sholikha dalam skripsinya menggunakan penelitian empiris, yang fokus penelitiannya berdasarkan praktik dilapangan, yaitu penerapan akad *musyarakah* yang ditirapkan perusahaan dengan driver ojek. Peneliti menggunakan analisis

hukum sedangkan skripsi Niamatus Sholikha menggunakan tinjauan *Contract Drafting* dan akad *Musyarakah*.

2. Dwi Hanggraeni (2014)

Mahasiswa Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta, dengan judul skripsi “Pengaruh Keberadaan Transportasi Umum Angkutan Desa Terhadap Penggerakan Penduduk di Kecamatan Delanggu Kabupaten Kelaten”. Dengan kesimpulan bahwa angkutan desa dalam memenuhi kebutuhan penduduk kurang berpengaruh dapat dilihat dari belum terpenuhinya kursi angkutan desa yang tersedia. Pola pergerakan penduduk adalah memusat di desa Gatak dan delanggu yang memiliki pelayanan sosial ekonomi lebih banyak dari daerah lain, serta tujuan penumpang terbanyak adalah di Desa Gatak dan Desa Delanggu.

Persamaan penelitian dari peneliti dengan skripsi Dwi Hanggraeni adalah objek penelitian keduanya sama yaitu tentang transportasi dan keduanya membahas tentang keberadaan, fungsi, dan tujuan angkutan umum.

Adapun perbedaannya adalah jenis penelitiannya, Dwi Hanggraeni menggunakan penelitian lapangan dalam skripsinya, perbedaan lainnya adalah bahwa dalam skripsi Dwi Hanggraeni membahas tentang pengaruh keberadaan angkutan umum sedangkan saya meneliti tentang hukum angkutan umum.

3. Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid (2015)

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara FISIP UNAIR dengan judul Jurnal “Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkutan

Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda).” Kesimpulan dari jurnal penelitian ini adalah kualitas pelayanan jasa angkutan umum Perum Damri unit angkutan bus khusus Gresik-Bandara Juanda sudah cukup baik. Hal tersebut dapat dilihat melalui lima dimensi kualitas pelayanan publik yang telah dijelaskan sebelumnya. Akan tetapi masih perlu mendapatkan beberapa perbaikan untuk lebih meningkatkan mutu kualitas pelayanan agar menjadi lebih baik untuk kedepannya. Hal-hal yang perlu diperbaiki antara lain:

- Minimal perlu penambahan kursi untuk ruang tunggu apabila Perum Damri memang masih belum mampu mewujudkan ruang tunggu yang layak.
- Diharapkan pemerintah Kabupaten Gresik melalui Dinas Perhubungan dapat merealisasikan counter khusus untuk bus khusus Bandara milik Damri.
- Menambah jam beroperasi bus, mengingat masyarakat banyak yang membutuhkan bus ini saat malam hari dengan menyesuaikan jadwal penerbangan pada malam hari.
- Lebih memperhatikan waktu kedatangan bus dengan melakukan berbagai prediksi dan antisipasi, sehingga jaminan waktu pelayanan bisa tetap terjaga.
- Mempertahankan hubungan komunikasi yang baik antara penumpang, petugas, dan pihak manajemen Perum Damri.

Persamaan penelitian peneliti dengan Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid adalah bahasan yang diangkat, yaitu tentang transportasi khususnya pada

angkutan umum, dan membicarakan tentang hak penumpang merupakan kewajiban jasa angkutan, begitu juga sebaliknya.

Adapun perbedaannya adalah Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid meneliti dalam jurnalnya tentang pelayanan transportasi publik secara praktik di lapangan, sedangkan saya meneliti hukum dalam pelayanan angkutan umum. Perbedaan lainnya adalah jasa angkutan yang diteliti berbeda, kalau Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid meneliti angkutan umum bus damri, sedangkan saya meneliti tentang penggunaan sepeda motor dengan analisis hukum.

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

No.	PENELITI	JUDUL	METODE	HASIL
1	Niamatus Sholikha 2016	Tinjauan Hukum Islam Terhadap jasa Transportasi <i>online</i> Go-jek Berdasarkan <i>Contrat Drafting</i> dengan akad <i>Musharakah</i> yang diterapkan oleh PT. Gojek Indonesia Cabang Tidar Surabaya	<ul style="list-style-type: none"> • Metode Penelitian Kualitatif • Metode Penelitian Hukum Normatif • Pendekatan Konsep 	<ul style="list-style-type: none"> • sebagian <i>driver</i> yang memenuhi rukun dan syarat. • sebagian <i>driver</i> yang tidak memenuhi rukun dan syarat yaitu, adanya <i>driver</i> yang tidak melaksanakan pelayanan jasa transportasi ojek secara <i>online</i> <p>Berdasarkan sampel hasil penilitan, diantara 6 <i>driver</i> yang telah berhasil penulis wawancara terdapat dua <i>driver</i> yang memenuhi syarat dan empat <i>driver</i> tidak memenuhi syarat</p>
2	Dwi Hanggraeni 2014	Pengaruh Keberadaan Transportasi Umum Angkutan Desa Terhadap Penggerakan	<ul style="list-style-type: none"> • Metode penelitian Kualitatif 	<ul style="list-style-type: none"> • angkutan desa kurang berpengaruh

		Penduduk di Kecamatan Delanggu Kabupaten Kelaten	<ul style="list-style-type: none"> • Penelitian Sosial 	Pola pergerakan penduduk adalah memusat di desa Gatak dan delanggu yang memiliki pelayanan sosial ekonomi lebih banyak dari daerah lain
3	Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid 2015	Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkutan Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda)	<ul style="list-style-type: none"> • Metode penelitian Kualitatif • Penelitian Lapangan • Analisis deskriptif 	<p>Kualitas pelayanan jasa angkutan umum Perum Damri unit angkutan bus khusus Gresik-Bandara Juanda sudah cukup baik.</p> <p>Hal-hal yang perlu diperbaiki antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimal perlu penambahan kursi untuk ruang tunggu • Dinas Perhubungan dapat merealisasikan counter khusus untuk bus khusus Bandara milik Damri. • Menambah jam beroperasi bus. • Jaminan waktu pelayanan bisa tetap terjaga. • Mempertahankan hubungan komunikasi yang baik.

Tabel 1.2 Perbandingan Penelitian terdahulu

No.	PENELITI	JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1	Niamatus Sholikha 2016	Tinjauan Hukum Islam Terhadap jasa Transportasi <i>online</i> Go-	Metode: <ul style="list-style-type: none"> • Metode Kualitatif 	Metode: - Variabel Bebas:

		<p>jek Berdasarkan <i>Contrat Drafting</i> dengan akad <i>Musharakah</i> yang diterapkan oleh PT. Gojek Indonesia Cabang Tidar Surabaya</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Metode Penelitian Hukum Normatif <p>Variabel Bebas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hukum Islam <p>Variabel terikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportasi <i>online</i> • PT. Gojek Indonesia 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Contract Drafting</i> • Akad <i>musharakah</i> <p>Variabel terikat: -</p>
2	Dwi Hanggraeni 2014	<p>Pengaruh Keberadaan Transportasi Umum Angkutan Desa Terhadap Penggerakan Penduduk di Kecamatan Delanggu Kabupaten Kelaten</p>	<p>Metode:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metode Kualitatif <p>Variabel Bebas: -</p> <p>Variabel terikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportasi umum 	<p>Metode:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penelitian Sosial <p>Variabel Bebas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh <p>Variabel terikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angkutan desa • Kec. Delanggu Kab. Klaten
3	Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid 2015	<p>Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkutan Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda)</p>	<p>Metode:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metode Kualitatif <p>Variabel Bebas: -</p> <p>Variabel terikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportasi Umum • Jasa angkutan 	<p>Metode:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penelitian Lapangan • Analisis deskriptif <p>Variabel Bebas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kualitas pelayanan <p>Variabel terikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perum Damri • Angkutan bus • Gresik – bandara Juanda

H. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan penulisan dan pembahasan hasil penelitian, maka disusun dengan sistematika yang terbagi menjadi empat bab. Masing-masing bab

terdiri atas beberapa sub bab guna lebih memperjelas ruang lingkup dan cakupan permasalahan yang diteliti. Adapun urutan dan tata letak masing-masing bab adalah sebagai berikut:

Bab Pertama, merupakan bab pendahuluan, bab ini menguraikan tentang alasan pemilihan judul, latar belakang masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan penelitian terdahulu.

Bab kedua, merupakan kepustakaan mengenai kajian-kajian kepustakaan yang berisi tentang bahasan-bahasan inti terhadap masalah penelitian. Pada bab ini menguraikan tentang analisis hukum penggunaan sepeda motor dalam transportasi.

Bab ketiga, membahas pembahasan dan hasil penelitian, bab ini membahas tentang analisis status sepeda motor dalam hukum transportasi yang berdasar hukum dari Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, dan peraturan-peraturan pendukung lainnya.

Bab keempat, merupakan kesimpulan dan saran dari seluruh rangkaian pembahasan, baik dalam bab pertama, kedua, maupun ketiga. Sehingga pada bab keempat ini berisikan kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran yang bersifat konstruktif agar semua upaya yang pernah dilakukan serta segala hasil yang telah dicapai bisa ditingkatkan lagi kepada aryan yang lebih baik.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Transportasi

1. Pengertian

Secara bahasa transportasi berasal dari dua suku kata yaitu trans dan port, trans berarti perpindahan sedangkan port berarti tempat asal, jika digabungkan maka berarti perpindahan dari tempat asal ketempat lainnya. Secara istilah transportasi adalah perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ketempat lainnya atau dari tempat asal ketempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin.²⁷

²⁷ Zulfar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta : Universitas Indonesia Press. 2015, Hal 2.

Dalam transportasi tidak akan terlepas dari angkutan, menurut arti kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa atau memuat pengiriman, Pengangkutan artinya usaha, membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ketempat lainnya yang telah dituju. Dalam pengertian pengangkutan terdapat suatu proses kegiatan atau gerakan yang mana dilakukan dari satu tempat ke tempat lainnya. Dalam hal ini terkait dengan unsur-unsur pengakuan adalah tersedianya kendaraan sebagai pengangkut dan adanya tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.²⁸

2. Dasar Hukum Transportasi

a. Peraturan Hukum Transportasi

Sarana transportasi di Indonesia merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai jantung kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan teknologi dan dalam berbagai bidang dan sektor tersebut.²⁹ Peran penting tersebut mengharuskan adanya hukum yang mengatur masalah transportasi agar tercipta kelarasan transportasi yang baik yang mampu menjadi alat untuk digunakan sebagai mana mestinya.

Kendaraan bermotor umum sebagai angkutan orang yang diatur secara legal dan mengikat, yang tidak lepas dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang jasa pengangkutan umum di

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, Hal 19

²⁹ Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003, Hal 23

Indonesia. Keberadaan peraturan perundang-undangan tersebut berfungsi sebagai dasar hukum. Diantaranya adalah:

- 1) Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, secara umum dalam undang-undang ini terdapat peraturan tentang kendaraan umum dalam pasal
Dalam Undang-undang sepeda motor merupakan kendaraan bermotor, akan tetapi sepeda motor bukan termasuk angkutan kendaraan bermotor umum, karena tidak diatur dalam penyalenggaraan lalu lintas dalam undang-undang tersebut.
- 2) Peraturan pemerintah sebagai penjelas undang-undang yang ada yaitu Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan yang menyatakan diperbolehkan menggunakan sepeda motor dalam pengangkutan barang.

b. Asas-asas Hukum Transportasi

Dalam hukum transportasi terdapat banyak asas-asas yang mendasari penyelenggaraan transportasi, adapun asas-asas tersebut adalah sebagai berikut, yaitu:³⁰

- 1) Asas Manfaat, asas ini mengandung makna bahwa setiap penyelenggaraan transportasi harus adanya manfaat atau nilai guna yang sebesar besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan

³⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2013. 12

kesejahteraan rakyat, dan pengebangan perikehidupan yang berkeselimbangan bagi warga negara Indonesia.

- 2) Asas Kepentingan Umum, makna dari asas ini adalah bahwa setiap penyelenggaraan transportasi harus lebih mementingkan kepentingan pelayanan umum.
- 3) Asas Penegakan Hukum, bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara agar selalu sadar dan taan pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- 4) Asas Keselamatan Penumpang, dalam asas ini penumpang mempunyai hak untuk selamat sampai tujuan dengan tanggungjawab pengangkut. Perusahaan angkutan juga wajib berupaya menyediakan yang memenuhi standarkeselamatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- 5) Asas Perjanjian, asas ini ini mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dann penumpang atau pemilik barang. Perjanjian dapat diwujudkan secara lisan atau tulisan, yang didukung dengan dokumen pengangkutan atau tanda bukti sebagai simbol terjadinya perjanjian. Adapun dokumen pengangkutan dalam angkutan orang berupa karcis, dan dokumen pengangkutan dalam angkutan barang dapat berupa surat muatan. Maka dengan demikian perjanjian pengangkutan antara kedua belah pihak sudah sah.

6) Asas Campuran, dalam asas campuran mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

3. Tujuan Transportasi

Penyelenggaraan transportasi mempunyai tujuan sebagai berikut:

- a. Terwujudnya pelayanan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar.
- b. Mendorong perekonomian nasional.
- c. Memajukan kesejahteraan umum.
- d. Memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- e. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

4. Macam-macam Transportasi

Terdapat empat undang-undang yang melandasi transportasi di Indonesia yang dapat juga disebut bahwa macam-macam transportasi ada empat juga, yaitu:

- a. Kereta Api atau Perkeretaapian, adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta

norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.³¹

- b. Angkutan Jalan, adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.³²
- c. Angkutan Air atau Pelayaran, adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.³³
- d. Angkutan Udara atau Penerbangan, adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.³⁴

5. Konsep-konsep Transportasi

Hukum transportasi mempunyai konsep-konsep pengangkutan, yaitu³⁵:

a. Pengangkutan Sebagai Usaha

Pengangkutan dengan menggunakan kendaraan bermotor umum yang memiliki litaran jalan raya adalah salah satu pengangkutan sebagai usaha, yang dapat didirikan perseorangan maupun badan hukum. Jenis

³¹ Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

³² Pasal 1 angka 3 Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³³ Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

³⁴ Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2013.

usaha ini adalah legal, karena mendapatkan izin dari pemerintah.³⁶ Namun, yang menjadi permasalahan adalah kendaraan yang dipakai. Dalam angkutan orang sepeda motor tidak termasuk yang diperbolehkan, akan tetapi dalam angkutan barang diperbolehkan menggunakan sepeda motor.

b. Pengangkutan Sebagai Perjanjian

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang atau pengirim, adapun kewajiban pengangkut adalah mengangkut orang atau barang dari tempat asal ketempat tujuan dengan selamat. Dengan demikian pengangkut berhak mendapatkan bayaran atas jasa angkutannya dari penumpang atau pengirim yang merupakan kewajiban penumpang atau pengirim, dan hak penumpang atau pengirim adalah sampai tujuan dengan selamat.

c. Pengangkutan Sebagai Proses penerapan

Pengangkutan sebagai proses terdiri dari serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan kedalam alat pengangkut, kemudian dibawa oleh pengangkut menuju ketempat tujuan. Dalam proses pengangkutan didalamnya terdapat sistem yang mempunyai unsur-unsur yang terdapat didalam proses terjadinya perjanjian transportasi, adapun unsur-unsur

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2013. 2

sistem tersebut adalah Subjek pelaku pengangkutan, Status pelaku pengangkutan, Objek pengangkutan, Peristiwa pengangkutan, Hubungan pengangkutan, dan Tujuan pengangkutan.

B. Kendaraan Bermotor

1. Pengertian

Kendaraan bermotor merupakan kesatuan dari suku kata yaitu kendaraan dan motor. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia kendaraan mempunyai arti terbang atau perjalanan melalui udara, akan tetapi dalam undang-undang kendaraan mempunyai arti alat angkutan secara umum. Motor dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia mempunyai arti mesin yang mempunyai tenaga penggerak, pengertian ini selaras dengan arti yang disebutkan dalam undang-undang. Jadi, kendaraan bermotor adalah angkutan yang digerakkan dengan tenaga mesin, secara undang-undang adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang ada diatas rel³⁷

2. Dasar Hukum

Dalam undang-undang kendaraan bermotor diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang ini diatur secara menyeluruh dari pengertian, mekanisme, penyelenggaraan, sampai dengan pelanggaran atas kendaraan bermotor tersebut. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didukung dengan peraturan-peraturan menteri perhubungan dalam pelaksanaannya.

³⁷ Pasal 1 angka 10 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“(1) Kendaraan terdiri atas: a. Kendaraan Bermotor, dan b. Kendaraan tidak Bermotor.”³⁸

3. Jenis Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor sebagaimana disebutkan dalam Pasal 47 angka 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Sepeda motor
- b. Mobil penumpang
- c. Mobil bus
- d. Mobil barang
- e. Kendaraan khusus

Kendaraan bermotor secara fungsi dikelompokkan menjadi dua (2) kelompok yaitu kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum.

“(2) Kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. Sepeda motor, b mobil penumpang, c. Mobil bus, d. Mobil barang, dan e. Kendaraan khusus. (3) Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi: a. Kendaraan bermotor perseorangan, b. Kendaraan bermotor umum,”³⁹

4. Syarat-syarat Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor yang dapat beroperasi di jalan harus sudah memenuhi syarat-syarat yang sudah ditentukan dalam undang-undang. Adapun syarat yang harus dipenuhi menurut Undang-undang Republik Indonesia

³⁸ Pasal 47 angka 1 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁹ Pasal 47 angka 1 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 48 angka 1 adalah sebagai berikut:

a. Persyaratan Teknis

Adapun syarat teknis yang harus dipenuhi adalah Susunan, Perlengkapan, Ukuran, Karoseri, Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan kegunaannya, Pemuatan, Penggunaan, Penggandengan kendaraan bermotor, dan Penempelan kendaraan bermotor.⁴⁰

b. Persyaratan Laik Jalan

Adapun syarat laik jalan adalah ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar, arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda, kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.⁴¹

c. Persyaratan Administratif

Sepeda motor yang diperbolehkan beroperasi di jalan harus layak sesuai administrasi yang terdapat pada undang-undang yaitu sepeda motor harus mempunyai surat tanda kendaraan bermotor dan tanda kendaraan bermotor. Yang diatur dalam pasal 68 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

⁴⁰ Pasal 48 angka 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴¹ Pasal 48 angka 3 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.”

5. Syarat Pengemudi

Dalam berkendara selain harus menggunakan kendaraan yang memenuhi standar pengemudi juga harus mempunyai surat izin mengemudi. Peraturan surat izin mengemudi diatur dalam pasal 77 ayat 1 (satu) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai denngan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.”

C. Perusahaan

1. Pengertian

Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan yang didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah negara Republik Indonesia, untuk tujuann memperoleh keuntungan.⁴² Dengan kata lain pengertian dari perusahaan merupakan kegiatan ekonomi yang berupa membeli barang dan menjualnya lagi atau menyewakannya dengan tujuan memperoleh keuntungan atau laba.⁴³

2. Dasar Hukum Perusahaan

Dalam perusahaan tentunya ada sebuah landasan hukum yang mengatur dan mengikat akan perusahaan salah satunya adalah berhubungan dengan

⁴² Pasal 1b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Wajib Daftar Perusahaan.

⁴³ Abdur R Saliman, *Hukum Bisnnis Untuk Perusahaan (Teori dan Contoh Kasus)*. Jakarta : Prnadamedia Group, Kencana, edisi kelima 2005, 83-84.

hukum jaminan. Hukum jaminan diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum

Perdata yang menyatakan bahwa:

“Segala kebendaan si berhutang (debitur), baik yang bergerak maupun tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada dikemudian hari, mejadi jaminan suatu segala perikatan pribadi debitur tersebut.”⁴⁴

Undang-undang tentang perseroan terbatas juga mengatur tentang perusahaan yang berbentuk PT, yang bisa dijadikan dasar hukum perusahaan.

Dalam pasal 7 menyebutkan:

“(1) Perseroan didirikan oleh 2 (dua) orang atau lebih dengan akta notaris yang dibuat dalam bahasa Indonesia.
(2) setiap pendirian perseroan wajib mengambilbagian saham pada saat perseroan didirikan.”⁴⁵

3. Bentuk Perusahaan

a. Perusahaan Dagang

Perusahaan dagang adalah salah satu bentuk perusahaan perseorangan yang dilakukan oleh satu orang pengusaha dengan siri-ciri sebagai berikut:

- 1) Modal milik satu orang saja
- 2) Didirikan atas kehendak seorang pengusaha
- 3) Keahlian, teknologi, dan menejemen dikelola satu orang saja
- 4) Bila tampak banyak orang di perusahaan itu merupakan pembantu pengusahatidak berbadan hukum dan tidak termasuk persekutuan atau perkumpulan

⁴⁴ Pasal 1131 Kitab Undang-undang Hukum Perdata

⁴⁵ Pasal 7 ayat 1 dan 2 Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas

- 5) Resiko di tanggung sendiri
- 6) Tidak melalui proses spendirian perusahaan sebagaimana mestinya
- 7) Wajib membuat catatan keuangan termasuk kewajiban pajak dan retrebusi daerah

b. Persekutuan Perdata

Persekutuan perdata adalah perserikatan perdata yang menjalankan perusahaan. Dalam pasal 1618 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyatakan:

“Perserikatan perdata adalah sebuah perjanjian dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu ke dalam persekutuan dengan maksud untuk membagi keuntungan atau manfaat yang diperoleh karenanya.”

c. Persekutuan Firma (Fa)

Firma mempunyai arti nama bersama, dalam bahasa belanda *vennootschap onder eene firma*, dalam pasal 16 Kitab undang-undang hukum dagang menyatakan:

“Persekutuan Firma adalah setiap persekutuan perdata yang didirikan untuk menjalankan perusahaan dengan nama bersama, kongsi, kerja sama.”

d. Persekutuan Komanditer (CV)

Persekutuan komanditer adalah persekutuan firma yang memiliki satu atau beberapa orang sekutu komanditer. Sekutu komanditer adalah sekutu yang hanya menyerahkan uang, barang, atau tenaga sebagai pemasukan pada persekutuan sebagai modal, namun tidak ikut campur dalam pengurusan atau penguasaan persekutuan, dan tanggungjawabnya terbatas sampai pada sejumlah uang yang dimasukkannya.

e. Perseroan Terbatas (PT)

Perseroan terbatas adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbaggi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang serta peraturan pelaksanaannya. Dalam pengertian lain perseroan terbatas adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang serta peraturan pelaksanaannya.⁴⁶

4. Macam-macam Perusahaan

Perusahaan dapat diklarifikasikan menjadi perusahaan dilihat dari jumlah pemilik adalah:

- a. Perusahaan Perseorangan, merupakan perusahaan dengan kepemilikan satu orang.
- b. Perusahaan Persekutuan, merupakan perusahaan yang kepemilikan dan pengusaannya dimiliki oleh dua orang atau lebih.

Macam-macam perusahaan apabila diklarifikasi dari status pemilik terbagi menjadi:

⁴⁶ Abdur R Saliman, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan (Teori dan Contoh Kasus)*. Jakarta : Prnadamedia Group, Kencana, edisi kelima 2005, 95.

- a. Perusahaan Swasta, merupakan perusahaan yang modal seluruhnya dimiliki oleh swasta dan tidak ada campur tangan pemerintah, yang terbagi menjadi swasta nasional, swasta asing, dan swasta campuran.
- b. Perusahaan Negara, merupakan perusahaan yang seluruh atau sebagian modalnya milik negara Indonesia.

Perusahaan apabila dilihat dari bentuk hukumnya terbagi menjadi dua yaitu:

- a. Perusahaan Berbadan Hukum, contohnya perseroan terbatas, koperasi, yayasan, dan perum.
- b. Perusahaan Tidak Berbadan Hukum, contohnya usaha perseorangan, persekutuan perdata, firma, dan persekutuan komanditer.

5. Pendaftaran Perusahaan

Pendaftaran perusahaan adalah daftar catatan resmi yang diadakan menurut atau berdasarkan ketentuan undang-undang dan peraturan-peraturan pelaksanaan, dan memuat hal-hal yang wajib didaftarkan oleh setiap perusahaan serta disahkan oleh pejabat yang berwenang dari kantor pendaftaran perusahaan, seperti yang diatur dalam Undang-undang nomor 3 Tahun 1982.⁴⁷

Pendaftaran perusahaan bersifat wajib dan mempunyai tujuan sebagai berikut

- a. Melindungi perusahaan yang jujur
- b. Melindungi masyarakat atau konsumen

⁴⁷ Abdur R Saliman, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan (Teori dan Contoh Kasus)*. Jakarta : Prnadamedia Group, Kencana, edisi kelima 2005, 103.

- c. Mengetahui perkembangan dunia usaha
- d. Memudahkan pembinaan, pengarahan, dan pengaasan

Perusahaan yang melakukan kegiatan perdagangan juga diwajibkan memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan SIUP, kecuali perusahaan yang dibebaskan, diantaranya:

- a. Cabang/perwakilan perusahaan
- b. Izin diperoleh dari departemen teknik dan tidak melakukan kegiatan perdagangan
- c. Perusahaan produksi
- d. Perjan dan perum
- e. Perusahaan kecil perseorangan

D. Ojek Online

1. Pengertian

Ojek *online* merupakan gabungan kata dari ojek dan *online*, ojek dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia mempunyai arti sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya. Sedangkan *online* adalah penyelenggaraan sistem elektronik, menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat⁴⁸.

⁴⁸ Pasal 1 angka 6 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

2. Karakteristik Ojek *Online*

Angkutan bermotor ojek individu dan ojek *online* mempunyai karakteristik tersendiri sebagai berikut:⁴⁹

- a. Mampu melayani pada saat diperlukan khususnya pada malam hari, karena sifat pelayanannya sebagai pengganti terhadap kendaraan resmi yang waktu beroperasinya sudah selesai.
- b. Efisien, jenis kendaraan ini menggunakan teknologi sederhana, investasi murah, perawatan mudah dan cara pengoperasiannya sederhana.
- c. Daya jelajahnya cukup tinggi.
- d. Daya angkut rendah, yakni konstruksi jenis kendaraan ini dirancang sedemikian rupa sehingga hanya mengangkut muatan yang sangat terbatas yaitu satu orang saja atau barang yang tidak begitu berat.

E. Perusahaan Ojek *Online*

PT. Gojek Indonesia menyediakan aplikasi Gojek dan PT. Grab menyediakan aplikasi Grab untuk pemesanan ojek secara online, yang dapat didapatkan konsumen dengan *smartphone* dengan diunduh dari *Play Store* untuk pengguna sistem operasi Android dan *Apps Store* untuk pengguna operasi sistem IOS. Perusahaan juga menyediakan aplikasi khusus bagi mitra perusahaan yang sudah terdaftar.

⁴⁹ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Institut Teknologi Bandung Press : Bandung, 13

1. PT. Gojek Indonesia⁵⁰

Gojek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. kegiatan Gojek bertumpu pada tiga nilai pokok yang sekaligus merupakan misi dari perusahaan Gojek yaitu:

- a. Kecepatan, melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman.
- b. Inovasi, terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup konsumen dan mitra.
- c. Dampak Sosial, memberikan dampak positif sosial sebesar besarnya untuk masyarakat indonesia.

Produk yang ditawarkan PT. Gojek Indonesia dengan kendaraan sepeda motor sangat beragam, jasa transportasi dengan perjanjian angkutan orang yaitu *Go-Ride*, dan jasa transportasi dengan perjanjian angkutan barang yaitu *Go-Food*, *Go-Send*, *Go-Shop*, dan *Go-Mart*.⁵¹

2. PT. Grab⁵²

Grab merupakan perusahaan yang berdiri tahun 2012 yang awalnya bernama *My Teksi*, seiring berjalannya waktu perusahaan grab beroperasi di negara Malaysia, Singapura, Indonesia, Thailand, Vietnam, dan Filipina yang menawarkan tidak hanya taksi saja, melainkan terdapat ojek dan pembelian makanan. Menurut perusahaan Grab Transportasi adalah hak dari warga negara.

⁵⁰ <https://www.go-jek.com/about/> diakses pada Hari Kamis Tanggal 08 Februari 2018 Pukul 23:30

⁵¹ Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

⁵² <https://www.grab.com/id/about/> diakses pada Hari Jumat Tanggal 09 Februari 2018 Pukul 00:30

Perusahaan Grab mempunyai misi untuk semua pihak sebagai berikut:

- a. Pilihan, perusahaan memberikan pilihan seperti taksi, sepeda motor, dan kendaraan lainnya, semua perjalanan kami dipatok dengan harga yang tepat untuk memenuhi segala kebutuhan.
- b. Pintu ke pintu, transportasi pintu ke pintu harus dapat dijangkau oleh semua orang, karena orang berkebutuhan khusus hal ini merupakan hal yang harus dimiliki.
- c. Dimanapun dan kapanpun, perusahaan ini beroperasi selama dua puluh empat jam.

Produk yang ditawarkan PT. Grab dengan kendaraan sepeda motor adalah, jasa transportasi dengan perjanjian angkutan orang yaitu *GrabBike*, dan jasa transportasi dengan perjanjian angkutan barang yaitu *GrabFood*, dan *GrabExpress*.⁵³

F. Konsep Negara Hukum Indonesia

1. Pengertian

Secara umum negara hukum mempunyai dua suku kata yaitu negara dan hukum, negara menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah organisasi di suatu wilayah yang mempunyai kekuasaan tertinggi yang sah dan ditaati oleh rakyat, sedangkan hukum adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat yang dikukuhkan oleh penguasa atau pemerintah. Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa negara hukum adalah negara yang

⁵³ Aplikasi Grab, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018

menjalankan segala aktifitas kenegaraan dengan peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan.

2. Asas Hukum

Asas-asas yang terdapat dalam pemerintahan negara hukum adalah sebagai berikut:⁵⁴

- a. Asas kepastian hukum (*principle of legal security*), merupakan sasa yang bertujuan untuk menghormati hak-hak yang telah dimiliki seseorang berdasarkan keputusan badan atau pejabat administrasi negara. Jika hak seseorang sewaktu-waktu dapat dicabut oleh badan atau pejabat yang memberikan hak itu ada berbagai kerugian yang mungkin timbul. Pertama, pemilik hak yang bersangkutan tidak dapat menikmati haknya secara aman dan tentram. Kedua, pemilik hak akan mengalami kerugian jika haknya sewaktu-waktu dapat dicabut karena tidak ada kepastian hukum. Ketiga, kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah akan hilang karena tidak ada konsistensi dalam tindakan pemerintah atau pejabat administrasi negara.⁵⁵
- b. Asas keseimbangan (*principle of proportionality*), asas ini menunjukkan bahwa pegawai negara juga dapat dikenakan hukuman.

⁵⁴ Hotma Pardomuan Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010, 158

⁵⁵ Hotma Pardomuan Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010, 159

- c. Asas kesamaan dalam mengambil keputusan (*principle of equality*), bahwa pejabat administrasi negara pada hakikatnya harus mengambil tindakan yang sama terhadap kasus yang sama.
- d. Asas bertindak cermat (*principle of carefulness*), pejabat administrasi diharuskan bertindak hati-hati dalam mengambil keputusan agar tidak merugikan masyarakat.
- e. Asas motivasi dalam setiap keputusan (*principle of motivation*), bahwa setiap keputusan badan atau pejabat administrasi negara harus didasari oleh suatu alasan atau motivasi yang cukup adil dan jelas.
- f. Asas larangan mencampur adukkan kewenangan (*principle of non-misuse of competence*), larangan bagi badan atau pejabat administrasi negara untuk menggunakan kewenangan dengan tujuan yang lain, tidak boleh digunakan untuk kepentingan pribadi dan kewenangan harus dipakai untuk kepentingan umum.
- g. Asas permainan yang layak (*principle of fair play*), bahwa asas ini berkenaan dengan prinsip bahwa badan hukum atau pejabat negara harus memberikan kesempatan yang seluas-luasnya kepada setiap warga negara untuk mencari kebenaran dan keadilan. Dengan kata lain bahwa penguasa jangan sampai menghalang-halangi warga masyarakat dalam membela kepentingannya.⁵⁶

⁵⁶ Hotma Pardomuan Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010, 162

- h. Asas keadilan atau kewajaran (*principle of reasonable of prohibition of arbitrariness*) menghendaki supaya pejabat administrasi negara dalam mengambil suatu keputusan atau tindakan perlu selalu memperhatikan keadilan dan kewajaran. Aspek keadilan dalam setiap keputusan atau tindakan pejabat administrasi negara mengandung arti hendaklah dilakukan secara proporsional, sesuai, dan selaras dengan hak setiap orang.⁵⁷
- i. Asas menanggapi penghargaan yang wajar (*principle of meeting of raised expectation*) menghendaki agar setiap tindakan yang dilakukan oleh pemerintah harus menimbulkan harapan bagi warga negara. Sebagai konsekuensinya, pemerintah atau pejabat administrasi negara tidak boleh menarik kembali suatu harapan yang sudah terlanjur diberikan kepada seseorang, meskipun bagi pemerintah tindakan pemberian harapan tersebut merupakan suatu hal yang merugikan.⁵⁸
- j. Asas meniadakan akibat keputusan yang batal (*principle of undoing the consequence of unruled decision*) menghendaki supaya pejabat administrasi negara meniadakan semua akibat yang timbul dari suatu keputusan yang kemudian dinyatakan batal.
- k. Asas perlindungan atas pandangan atau cara hidup pribadi (*principle of protecting the personal way of life*) menghendaki pejabat

⁵⁷ Ridwan, *hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Rajagrafindo Persada, 2008, 271.

⁵⁸ Hotma Pardomuan Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010, 162

administrasi memberikan perlindungan terhadap setiap warga negara.

G. Kemaslahatan

1. Pengertian

Kemaslahatan berasal dari bahasa Arab yaitu *al-maslakhatu* yang mempunyai arti manfaat⁵⁹, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia kemaslahatan mempunyai arti kebaikan atau manfaat, dari suku kata *maslahat* yang mempunyai arti sesuatu yang mendatangkan kebaikan atau faedah.⁶⁰ Dalam ushul fiqh secara terminologi kemaslahatan yang selanjutnya disebut *maslahah mursalah* adalah segala sesuatu yang dianggap bermanfaat namun tidak ada ketegasan hukum untuk merealisasikannya dan tidak ada pula dalil tertentu baik yang mendukung atau menolaknya.⁶¹

Maslah mursalah merupakan salah satu dalil hukum Islam yang masih diperselisihkan oleh para ulama fikih⁶². *Maslahah mursalah* ini adalah dalil untuk menetapkan suatu masalah baru yang secara eksplisit belum disebutkan di dalam sumber utama, al-Qur'an dan as-Sunnah, baik diterima maupun ditolak. Pencetus pertama *maslahah mursalah* sebagai dalil hukum ini dinisbatkan kepada Imam Mâlik, tokoh dan sekaligus pendiri mazhab Mâliki. *Maslahah mursalah* sebagai opsi dalil hukum ini bermula dari wafatnya Muhammad saw. Sebagai nabi dan rasul. Bersamaan dengan wafatnya nabi

⁵⁹ Kamus Al-Munawwir

⁶⁰ Kamus Besar Bahasa Indonesia

⁶¹ Satria Effendi, *Ushul Fiqh*, Jakarta : Kencana, 2005, 149.

⁶² Dalil lainnya yang masih diperselisihkan adalah *istihsan*, *istishab*, *sad ad-dari'ah*, *urf*, *istishab*, *syariatumatsebelum Islam*, dan *mazhab sahabat*. Mukhtar Yahya, Fatchurrahman, *Dasar-dasar Pembinaan Hukum Fiqh Islami*, Bandung : al-Ma'arif, 1993, 100-118

tersebut, wahyu al-Quran telah berhenti turun, dan sabda-sabda Nabi telah berhenti pula. Sementara itu, permasalahan terus berkembang bersamaan dengan perkembangan masyarakat itu sendiri. Dari sinilah munculnya gagasan masalah *mursalah* sebagai opsi dalil hukum Islam.

2. Dasar Hukum Kemaslahatan

Dalam hukum Islam kemaslahatan merupakan sumber hukum yang tidak semua ulama setuju atau *al-adillatu al-ahkam al-mukhtalaf fihi*. Dengan kata lain kemaslahatan dapat digunakan sumber hukum apabila dalam peraturan tertulis tidak ditemukan pengaturan tersebut. Dalam al-Qur'an disebutkan dalam surat al-Anbiya' ayat 107:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ ١٠٧

“Dan tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam.”

Hukum Islam selalu mempunyai tujuan tertentu dan tidak ada yang sia-sia. Semuanya mengandung hikmah yang mendalam, yaitu sebagai rahmat bagi umat manusia, dalam ayat di atas ungkapan rahmat bagi alam semesta ulama sepakat dapat diartikan sebagai kemaslahatan umat. Bahwa hukum Islam itu mengandung kemaslahatan untuk umat manusia.⁶³

Ayat lain menyatakan dalam surat al-Maidah ayat 6:

مَا يُرِيدُ اللَّهُ لِيَجْعَلَ عَلَيْكُمْ مِنْ حَرَجٍ وَلَكِنْ يُرِيدُ لِيُطَهِّرَكُمْ وَلِيُنِيمَ نِعْمَتَهُ عَلَيْكُمْ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ٦

“Allah tidak hendak menyulitkan kamu, tetapi Dia hendak membersihkan kamu dan menyempurnakan nikmat-Nya bagimu, supaya kamu bersyukur.”

⁶³ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh*, Jakarta : PT Logos Wacana Ilmu, Jilid 2, cetakan ke-1, 1999, 206.

3. Syarat Kemaslahatan

Dalam ushul fiqh kemaslahatan mempunyai syarat-syarat sebagai berikut:⁶⁴

- a. Masalah tidak boleh bertentangan dengan *maqasid al-syariah* atau bertentangan dengan dalil-dalil yang sudah ada, sebagai contohnya adalah mencuri untuk memenuhi kebutuhan keluarga, dengan dasar bahwa menafkahi keluarga adalah wajib bagi suami akan tetapi cara yang dilakukan salah.
- b. Kemaslahatan harus menyakinkan, dan tidak ada keraguan, atau bisa dikatakan menolak kemudaratan, sebagai contoh jual beli yang objeknya belum ada, maka itu *gharar* dan itu dilarang dalam jual beli Islam.
- c. Masalah harus bersifat umum dan menyeluruh, tidak khusus untuk beberapa orang tertentu.
- d. Kemaslahatan tidak berlaku untuk sesuatu yang tidak baik atau diharamkan. Sebagai contohnya adalah bisnis atau jual beli minuman keras, jual beli sendiri merupakan kemaslahatan bahkan di sunahkan dalam hukum islam, akan tetapi objek jual beli merupakan sesuatu yang diharamkan, maka kemaslahatan ini ditolak.

⁶⁴ Satria Effendi, *Ushul Fiqh*, Jakarta : Kencana, 2005

4. Macam-macam Kemaslahatan

Kemaslahatan dalam ushul fiqh mempunyai macam-macam sebagai berikut:⁶⁵

a. Kemaslahatan Primer *masalah dlaruriyah*

Kemaslahatan primer adalah perkara-perkara yang menjadi tempat berdirinya kehidupan manusia, apabila ditinggalkan maka rusaklah kehidupan manusia tersebut, kerusakan merajalela, timbul fitnah, dan kehancuran yang hebat.

b. Kemaslahatan Sekunder *masalah hajjiyah*

Kemaslahatan sekunder adalah semua bentuk perbuatan dan perilaku yang tidak terkait dengan dasar yang lain yang dibutuhkan masyarakat tetap juga terwujud, akan tetapi dapat menghindar kesulitan dan menghilangkan kesempitan.

c. Kemaslahatan Tersier *masalah tahsiniyah*

Kemaslahatan tersier dalah mempergunakan semua yang layak dan pantas yang dibenarkan oleh adat kebiasaan yang baik dan dicakup oleh bagian *mahasinul akhlaq*.

⁶⁵ Satria Effendi, *Ushul Fiqh*, Jakarta : Kencana, 2005



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penggunaan Sepeda Motor Tinjauan Hukum Positif Indonesia

Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara umum menjelaskan tentang penggunaan lalu lintas dan juga mengatur tentang angkutan di Indonesia baik angkutan umum maupun angkutan khusus. Sepeda motor adalah angkutan yang sah dikendarai masyarakat Indonesia yang dapat beroperasi di jalan raya, seperti yang sudah dirumuskan dalam undang-undang.⁶⁶

Pengoperasian sepeda motor juga diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014, yang menyatakan bahwa dalam pasal 3 kendaraan bermotor yang dapat digunakan sebagai angkutan orang maupun barang salah satunya

⁶⁶ Zulfar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta : Universitas Indonesia Press.

adalah sepeda motor. Peraturan ini merujuk pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 pasal 47 seperti yang sudah disebutkan diatas. Adapun pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 berbunyi:

“Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam: a. sepeda motor; b. Mobil Penumpang; c. Mobil Bus; dan d. Mobil Barang.”

Sepeda motor menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang dapat beroperasi merupakan kendaraan yang secara fisik mempunyai roda dua baik dengan maupun tanpa rumah-rumah atau roda tiga yang tidak mempunyai rumah-rumah. Selain fisik sepeda motor harus layak sesuai administrasi yaitu sepeda motor harus mempunyai surat tanda kendaraan bermotor dan tanda kendaraan bermotor. Yang diatur dalam pasal 68 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

“Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.”

Pasal 106 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 mengatur tentang pengendara yang beroperasi menggunakan sepeda motor diwajibkan mengenakan helm yang sesuai Standar Nasional Indonesia baik pengemudi maupun yang dibonceng, dan untuk sepeda motor tanpa kereta dilarang membonceng penumpang lebih dari satu orang. Bunyi pasal tersebut adalah:

“(8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. (9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.”

Secara umum sepeda motor merupakan kendaraan bermotor secara fungsinya secara undang-undang dapat digunakan secara pribadi atau keperluan perseorangan dan dapat digunakan sebagai angkutan umum, dalam pengaturannya sepeda motor merupakan termasuk kedalam kendaraan bermotor, seperti yang disebutkan dalam pasal 47 Undang-undang No. 22 Tahun 2009:

“Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi: a. Kendaraan bermotor perseorangan; dan b. Kendaraan bermotor umum.”

Kendaraan umum menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang didalamnya termasuk sepeda motor merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan barang dengan dipungut biaya. secara pengaturan sepeda motor pada pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 dalam penggunaannya dibedakan atas angkutan barang dan angkutan orang. Sepeda motor dalam angkutan barang mempunyai mempunyai syarat dan ketentuan yang ada pada pasal 10 Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 dijelaskan bahwa sepeda motor dapat digunakan sebagai angkutan barang yang memiliki spesifikasi lebar tidak boleh melebihi setang motor, dan tinggi tidak lebih dari 900 milimeter, yang diletakkan dibelakang pengendara.⁶⁷

“(1) Kendaraan terdiri atas:a. Kendaraan bermotor; dan b. Kendaraan tidak bermotor. (2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. Sepeda motor; b. Mobil penumpang; c. Mobil bus; d. Mobil barang; dan e. Kendaraan khusus.”

⁶⁷ Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia. 2004.

Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 menyebutkan bahwa sepeda motor termasuk dalam kendaraan umum, akan tetapi tidak diatur jelas bagaimana sepeda motor digunakan untuk angkutan orang, tidak seperti angkutan barang yang diatur dalam pasal 10 yang diatur secara jelas. Peraturan ini merujuk pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang juga tidak mengatur secara jelas keberadaan sepeda motor dalam angkutan umum. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 pasal 47 menyebutkan bahwa angkutan umum dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, kendaraan bermotor tersebut salah satunya adalah sepeda motor, peraturan hanya sebatas dalam pasal tersebut.

Angkutan umum secara keseluruhan dalam beroperasi harus layak digunakan dengan dibuktikan dengan hasil uji kendaraan, yang diselenggarakan oleh petugas negara yang dipilih oleh menteri yang mempunyai kompetensi dan bertanggungjawab dalam bidang sarana dan prasarana lalu lintas maupun instansi swasta yang mempunyai sertifikat yang sah. Hal ini diatur dalam pasal 55 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

“(1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh: a. Petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan b. Petugas swasta yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta. (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.”

Sepeda motor yang digunakan untuk angkutan ojek maupun angkutan barang tidak dilakukan uji kendaraan. Hal ini tidak menimbulkan masalah dikarenakan dalam angkutan ojek yang tidak menggunakan kereta samping secara undang-undang tidak diperbolehkan membonceng penumpang lebih dari satu orang, sehingga kemungkinan kelebihan muatan tidak bakal terjadi. Dalam angkutan barang sepeda motor sudah ada spesifikasi dalam pasal 10 Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 sudah jelas. Dengan ini uji kendaraan dalam timbangan tidak diperlukan, melainkan cukup uji mesin setiap lima tahun yang dilakukan setiap pergantian surat tanda kendaraan bermotor.

Dalam berkendara selain harus menggunakan kendaraan yang memenuhi standar dalam pengaturannya pengemudi juga harus mempunyai lisensi dalam mengemudi, lisensi tersebut berupa surat izin mengemudi. Dalam pasal 77 ayat 1 (satu) dan 2 (dua) dijelaskan bahwa surat izin mengemudi jika dilihat dari fungsi kendaraan dapat dibedakan menjadi surat izin mengemudi perseorangan dan surat izin mengemudi umum.

“(1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. (2) Surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis: a. Surat izin mengemudi kendaraan bermotor perseorangan; dan b. Surat izin mengemudi kendaraan bermotor umum.”

Surat izin mengemudi yang diperoleh dengan memenuhi administrasi pendaftaran dan tes, adapun tes yang harus dilakukan adalah tes kesehatan, tes kompetensi dasar berlalu lintas secara tertulis (dengan menggunakan komputer), dan tes praktik lapangan. Dalam proses pendapatan surat izin mengemudi dapat dicapai dengan melakukan pendidikan dan pelatihan untuk

surat izin mengemudi perseorangan, atau dengan belajar sendiri untuk semua jenis surat izin mengemudi. Hal ini diatur dalam pasal 77 ayat 3 (tiga), 4 (empat), dan 5 (lima) Undang-undang No. 22 Tahun 2009.

“(1) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. (2) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi kendaraan bermotor umum, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. (3) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang memiliki surat izin mengemudi untuk kendaraan bermotor perseorangan.”

Golongan surat izin mengemudi di golongan dengan berbagai kendaraan yang dikendarai, untuk surat izin mengemudi angkutan umum terdapat keterangan umum setelah golongan surat izin mengemudi tersebut, dan untuk mendapatkan surat izin mengemudi umum harus mempunyai surat izin mengemudi perseorangan lebih dari 12 (dua belas) bulan atau 1 (satu) tahun. Dalam pasal 80 di sebutkan golongan-golongan surat izin mengemudi sebagai berikut:

“Surat izin mengemudi untuk kendaraan bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud pada pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi: a. Surat izin mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; b. Surat izin mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; c. Surat izin mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan kendaraan alat berat, kendaraan penarik, atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram; d. Surat izin mengemudi C berlaku untuk mengemudikan sepeda motor; dan e. Surat izin mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.”

Pengemudi selain harus memenuhi persyaratan yang terdapat pada pasal 77 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 juga harus memenuhi persyaratan administratif yaitu dengan terpenuhi umur 17 (tujuh belas) tahun untuk surat izin mengemudi A dan C, dan umur 20 (dua puluh) untuk surat izin mengemudi B I, dan B II dengan dibuktikan kartu tanda penduduk yang berlaku. Adapun syarat lainnya adalah lulus ujian tulis dan ujian praktik lapangan, diatur dalam Pasal 81 dan pasal 83 Undang-undang No. 22 Tahun 2009.

Surat izin mengemudi harus selalu dibawa pada saat berkendara dikarenakan surat izin mengemudi merupakan bukti kompetensi pengemudi dan sudah lulus ujian surat izin mengemudi, petugas berhak memeriksa kelengkapan berkendara, dan petugas lalu lintas berhak mengenakan tilang pada pengemudi yang tidak melengkapi persyaratan mengemudi di jalan raya dengan adanya surat tugas dari kepala kepolisian setempat. Sebagai mana yang disebutkan dalam Pasal 86:

“(1) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi. (2) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi. (3) Data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.”

Angkutan umum yang mempunyai izin beroperasi di jalan raya dapat menggunakan kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor sesuai izin kendaraan. Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor, secara umum sepeda motor boleh digunakan sebagai angkutan umum, akan tetapi tidak ada penganturan yang melarang penggunaannya dalam angkutan orang, akan tetapi apabila digunakan sebagai angkutan barang sepeda motor sudah diatur dalam

Pasal 10 PP No. 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan. Apabila di lihat dari peraturan tersebut sepeda motor sudah mempunyai status sebagai angkutan umum tapi belum sempurna pengaturannya, seperti yang disebutkan dalam pasal 137 Undang-undang No. 22 Tahun 2009:

“(1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. (2) Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus. (3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang. (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.”

Menyelenggarakan angkutan di Indonesia adalah sebuah kemaslahatan, apabila dilihat dari tujuan diselenggarakannya, dan badan hukum yang mempunyai visi misi yang dapat di terima masyarakat bahkan pemerintah, terlebih perusahaan transportasi mempunyai inovasi yang menguntungkan masyarakat baik pelanggan maupun mitra perusahaan. Dalam pasal 138 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa angkutan harus diselenggarakan dengan tujuan perkembangan ekonomi daerah maupun negara.

“(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.”

Pemerintah wajib menyelenggarakan dan bertanggung jawab atas perkembangan tersebut, penyelenggaraan dapat diartikan dengan pengadaan angkutan, jalannya operasional angkutan di Indonesia sampai dengan

tanggungjawab dan perlindungan hukum dalam angkutan. Angkutan yang harus dijamin merupakan angkutan dalam Kota sampai dengan lintas batas Negara.

Hal ini juga dijelaskan dalam pasal 139 Undang-undang No. 22 Tahun 2009:

“(1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antar provinsi serta lintas batas negara. (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.”

Dalam pasal 155 diatur bahwa angkutan umum harus ada dari jalan raya sampai jalan lingkungan pedesaan, secara geografis tidak semua jalan dalam lingkungan pedesaan sesuai standar jalan yang layak di lalui mobil terlebih mobil angkutan umum, dari permasalahan ini muncul ide masyarakat akan adanya transportasi angkutan dengan menggunakan sepeda, becak, bahkan sepeda motor yang disebut ojek, dengan hal ini maka terkumpul paguyuban atau perkumpulan tukang becak dan tukang ojek sepeda motor. Pasal 155 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 menyebutkan:

“(1) Angkutan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf d harus dilaksanakan melalui pelayanan angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan. (2) Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan mobil penumpang umum.

Angkutan dengan sepeda motor merupakan alat transportasi berupa paratransit, yaitu kegiatan yang secara universal yang mempunyai sifat yang fleksibel yang di artikan dengan bisa melewati rute-rute tertentu dan berhenti untuk menaikkan dan menurunkan rute-rute yang diinginkan atau tidak dalam

trayek tertentu, contoh lain dari angkutan paratrasit adalah taksi. Angkutan paratransit merupakan *fully demand responsive transport*, yang mana penawaran bersifat *door to door* dengan melayani berbagai tujuan, yang mana dilakukan oleh kelompok, komunitas, agen-agen, bahkan perusahaan-perusahaan transportasi angkutan yang tidak memiliki jadwal keberangkatan dan rute atau trayek yang tidak tetap.⁶⁸

Sepeda motor apabila dilihat dari kegunaan dalam angkutan dan jangkauan lintasan yang lebih luas dari pada mobil, dan hal ini merupakan salah satu tujuan dari angkutan di Indonesia, selain itu sepeda motor juga memenuhi asas-asas dalam pengangkutan yaitu asas kepentingan umum dengan penyediaan jasa angkutan ojek yang mempunyai jangkauan luas dan asas keselamatan penumpang yaitu dengan penyediaan helm yang digunakan penumpang. Dalam konteks negara hukum maka sudah selayaknya segala sesuatu harus terdapat hukum yang memayungi hal tersebut.

Status sepeda motor dapat dikatakan sebagai angkutan umum perseorangan, alasan penulis adalah bahwa ojek dapat dikonsumsi publik akan tetapi hanya bisa memuat *single* penumpang. Dan apabila terdapat perusahaan dengan jasa ojek *online* maka status tersebut sama, perbedaannya terdapat pada pemesanannya, hal ini dapat di analogikan dengan taksi biasa dan taksi *online*.

⁶⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. 2013.
9

B. Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Ojek *Online* Oleh Perusahaan

Keberadaan angkutan dengan sepeda motor yang di koordinasi oleh perusahaan, terdapat standarisasi yang harus di penuhi, sepeda motor yang tidak mempunyai trayek dapat dianalogikan dengan kendaraan tidak dalam trayek dalam memenuhi standarisasi pelayanannya. Hal ini sejalan dengan Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 141 tentang standar pelayanan angkutan orang, disebutkan bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

“Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: a. keamanan; b. keselamatan; c. kenyamanan; d. keterjangkauan; e. kesetaraan; dan f. Keteraturan.”

Undang-undang membagi perusahaan dalam beberapa bentuk, dalam transportasi sendiri perusahaan harus berbadan hukum, atau dalam bentuk Perseroan Terbatas. Perusahaan PT. Gojek Indonesia merupakan perusahaan swasta dalam negeri, sedangkan perusahaan PT. Grab merupakan perusahaan swasta asing yang berasal dari negara Malaysia. Keberadaan kedua perusahaan tersebut sah beroperasi di Indonesia, kedua perusahaan tersebut tidak dapat dikatakan perusahaan transportasi dikarenakan kendaraan bukan dalam kepemilikan perusahaan melainkan kepemilikan *driver*. Perusahaan berjalan dengan menyediakan sistem aplikasi pemesanan, sehingga dapat dikatakan bahwa kedua perusahaan tersebut merupakan perusahaan penyedia aplikasi.

PT. Gojek Indonesia menyediakan aplikasi Gojek dan PT. Grab menyediakan aplikasi Grab untuk pemesanan ojek secara online, yang dapat didapatkan konsumen dengan *smartphone* dengan diunduh dari *Play Store* untuk pengguna sistem operasi Android dan *Apps Store* untuk pengguna operasi sistem IOS. Perusahaan juga menyediakan aplikasi khusus bagi mitra perusahaan yang sudah terdaftar.

Kerjasama perusahaan dengan mitra dengan sistem bagi hasil untuk PT. Gojek Indonesia, sedangkan PT. Grab menggunakan sistem koperasi. Sehingga, bagi PT. Gojek Indonesia mitra atau *Driver* merupakan rekan kerja dan dalam PT. Grab mitra perusahaan merupakan anggota koperasi yang terdapat pada perusahaan PT. Grab. Mitra perusahaan akan mendapatkan bonus apabila mendapatkan penumpang dalam hitungan tertentu yang ditentukan oleh perusahaan, dikarenakan sudah menggunakan aplikasi yang disediakan perusahaan tersebut.

Perusahaan di Indonesia yang dapat menjalankan bisnis harus mendapatkan izin berjalannya usaha tersebut atau usaha yang berjalan tidak bertentangan dengan peraturan yang ada. Dalam perdagangan perusahaan harus mendapatkan izin dagang, dalam perusahaan transportasi perusahaan harus mendapatkan izin operasi, akan tetapi perusahaan PT. Gojek Indonesia dan PT. Grab merupakan perusahaan aplikasi yang digunakan untuk transportasi, maka perusahaan tidak diwajibkan untuk mendapatkan izin operasi angkutan melainkan operasi adalah tanggungjawab mitra atau *Driver* untuk melengkapi

syarat kendaraan untuk berjalan di jalan seperti STNK, SIM, dan kelengkapan lainnya, seperti yang sudah dijelaskan diatas.

Tujuan perusahaan merupakan komponen yang harus diperhatikan, tujuan perusahaan juga harus selaras dengan tujuan transportasi dalam undang-undang, sehingga tidak mengganggu jalannya lalu lintas yang ada. Adapun tujuan transportasi dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 adalah:

Perusahaan memiliki ide untuk membuat mitra dengan dipayungi perusahaan yang berbadan hukum guna kemudahan koordinasi dan perlindungan hukum bagi masyarakat. Sebenarnya hal ini sejalan dengan pasal 158 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal, dalam hal ini perusahaan yang mewujudkannya, akan tetapi hukum yang ada masih kurang kuat, pasal 158 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 menyebutkan:

“(1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. (2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan: a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal; b. lajur khusus; c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan d. angkutan pengumpan.”

Perusahaan yang menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi dan menggunakan sistem *online* terdapat dua perusahaan yang sah dan berbadan hukum, sebagaimana diatur dalam pasal 79 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, bahwasanya perusahaan transportasi yang dapat beroperasi adalah perusahaan yang berbadan hukum dan

mendapatkan izin operasi dari dinas perhubungan pusat atau dinas perhubungan setempat.

“Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk: a. badan usaha milik negara; b. badan usaha milik daerah; c. perseroan terbatas; atau d. koperasi.”

Perusahaan aplikasi yang menggunakan sepeda motor dan menggunakan sistem pemesanan secara *online* yang mempunyai tujuan perkembangan transportasi diantaranya adalah Terwujudnya pelayanan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, Mendorong perekonomian nasional, Memajukan kesejahteraan umum, Memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, dan Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Perusahaan PT. Gojek Indonesia mempunyai tujuan yang pertama, Kecepatan yaitu melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman. Kedua, Inovasi yaitu terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup konsumen dan mitra. Ketiga, Dampak Sosial yaitu memberikan dampak positif sosial sebesar besarnya untuk masyarakat indonesia.

Perusahaan PT. Grab mempunyai tujuan yang pertama, Pilihan yaitu perusahaan memberikan pilihan seperti taksi, sepeda motor, dan kendaraan lainnya, semua perjalanan kami dipatok dengan harga yang tepat untuk memenuhi segala kebutuhan. Kedua, Pintu ke pintu yaitu transportasi pintu ke pintu harus dapat dijangkau oleh semua orang, karena orang berkebutuhan

khusus hal ini merupakan hal yang harus dimiliki. Ketiga, Dimanapun dan kapanpun yaitu perusahaan ini beroperasi selama dua puluh empat jam.

Tujuan dari PT. Gojek Indonesia dan PT. Grab apabila di selaraskan dengan tujuan transportasi yang terdapat dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 sebagian besar sudah terpenuhi, perusahaan selain mencari keuntungan dari bisnis yang berjalan yang dijelaskan dalam pasal 138 Undang-undang No. 22 tahun 2009, perusahaan juga harus menjalankan tujuan yang sudah dijadikan sebagai misi sebuah perusahaan tersebut.

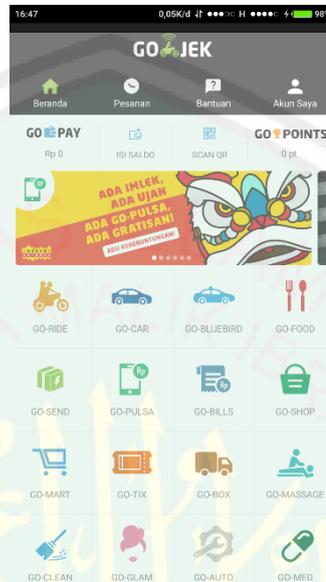
Pendirian perusahaan tersebut akan berdampak positif untuk masyarakat yaitu dengan memudahkan dengan pemesanan transportasi, selain itu perusahaan juga membantu pemerintah dengan memperbanyak pengadaan transportasi umum yang selaras dengan pasal 139 dan pasal 155 Undang-undang No. 22 tahun 2009 yang mengatur tentang pengadaan, penyelenggaraan dan tanggungjawab terhadap penyelenggaraan transportasi, tanggungjawab penyelenggaraan tidak sebatas sarana transportasi melainkan prasarana transportasi juga.

Penjesalasan detail jasa perusahaan aplikasi yang menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan angkutan ojek dalam sistem pemesanan *online*, adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan PT. Gojek Indonesia

Jasa angkutan yang ditawarkan oleh PT. Gojek Indonesia dengan menggunakan sepeda motor diantaranya adalah angkutan orang ojek dengan *Go-Ride*, *delivery order* makanan dengan *Go-Food*, pengiriman barang dalam

satu kota dengan *Go-Send*, *Go-Shop*, dan *Go-Mart*. Berikut adalah gambar dalam aplikasi PT. Gojek Indonesia.⁶⁹



Gambar 3.1⁷⁰

Go-Ride, merupakan salah satu produk dari PT. Gojek Indonesia yang menawarkan jasa transportasi dengan membonceng penumpang yang sudah memesan dengan menggunakan aplikasi. Penumpang yang sudah pesan akan dijemput sesuai titik yang sudah ditentukan oleh pemesan atau penumpang, selanjutnya penurunan penumpang juga sesuai dengan penetapan penumpang dalam aplikasi, dengan ini tujuan dari adanya *Go-Ride* sejalan dengan sistem transportasi *door to door*.

PT. Gojek Indonesia mempunyai misi salah satunya adalah kecepatan, dengan dianalogikan dengan transportasi taksi yang sama dengan sistem *door to door*, maka *Go-Ride* mempunyai kesamaan sistem, akan tetapi dalam Kota

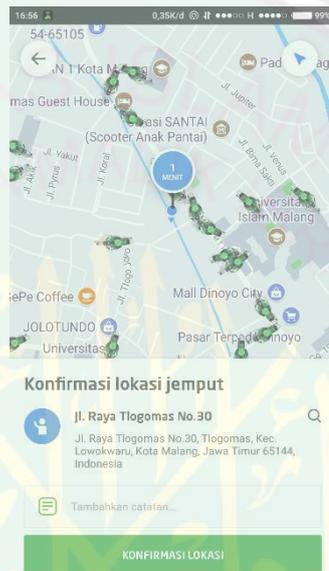
⁶⁹ www.go-jek.com diakses pada Hari Jumat Tanggal 02 Maret 2018 Pukul 05:59.

⁷⁰ Halaman utama Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

yang mempunyai angka kemacetan yang tinggi *Go-Ride* lebih unggul karena menggunakan sepeda motor yang dapat jalan lebih cepat dalam kemacetan.

Berikut adalah contoh gambar pemesanan *Go-Ride* aplikasi gojek PT.

Gojek Indonesia:



Gambar 3.2⁷¹

Go-Food, merupakan produk PT. Gojek Indonesia yang menawarkan jasa *deliveri order* makanan yang sudah mempunyai kerja sama dengan PT. Gojek Indonesia, sehingga menu yang ada pada warung makan atau restoran bisa langsung dipesan menggunakan aplikasi gojek. Dalam transportasi hal ini termasuk dalam pengiriman barang (dalam hal ini berupa makanan), dalam hal pengiriman barang sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang sah digunakan dengan spesifikasi lebar kanan dan kiri sejajar dengan stang kemudi sepeda motor dan tinggi keatas tidak lebih dari 900 milimeter.

⁷¹ Halaman *Go-Ride* Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

“Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk sepeda motor meliputi: a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi; b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.”⁷²

Berikut adalah contoh gambar pemesanan *Go-Food* aplikasi gojek PT.

Gojek Indonesia:



Gambar 3.3⁷³

Go-Send, merupakan produk PT. Gojek Indonesia yang menawarkan jasa pengiriman barang, pengiriman barang yang ditawarkan PT. Gojek Indonesia dalam *Go-Send* hanya bisa dilakukan dalam satu kota, hal ini dilakukan karena untuk mengurangi kemudaran dan efisiensi waktu yang ada. PT. Gojek Indonesia tidak hanya memberikan pelayanan maksimal kepada konsumen, akan tetapi juga keselamatan *driver* meskipun setiap *driver* sudah

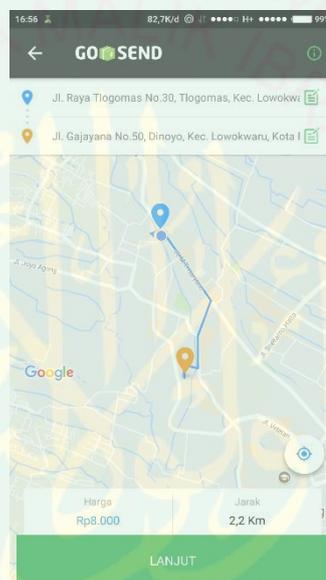
⁷² Pasal 10 ayat 4 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

⁷³ Halaman *Go-Food* Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

mendapatkan asuransi keselamatan dari perusahaan PT. Gojek Indonesia, akan lebih baik jika pengiriman di fokuskan dalam satu kota. Sepeda motor dapat digunakan sebagai alat transportasi pengiriman barang seperti yang sudah dijelaskan diatas.

Berikut adalah contoh gambar pemesanan *Go-send* aplikasi gojek PT.

Gojek Indonesia:



Gambar 3.4⁷⁴

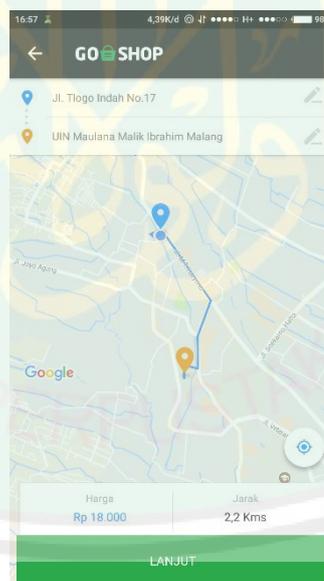
Go-Shop, merupakan produk inovasi dari PT. Gojek Indonesia yang menawarkan jasa berbelanja ditoko yang selanjutnya diantarkan ke tempat yang sudah di pilih oleh pemesan dari aplikasi gojek. Produk ini secara hukum mempunyai dua transaksi. Pertama, transaksi talangan dana oleh *driver* kepada konsumen dengan membelikan barang yang sudah dipesan, kedua, transaksi

⁷⁴ Halaman *Go-Send* Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

perjanjian pengiriman barang yang sudah dibeli ketempat tujuan yang sudah ditentukan oleh pemesan.

Dalam transaksi yang pertama secara umum boleh dilakukan dan bukan termasuk bahasan dalam skripsi ini. Adapun transaksi yang kedua adalah boleh dilakukan seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa pengiriman barang boleh dilakukan menggunakan sepeda motor dengan spesifikasi yang sudah diatur dalam Pasal 10 ayat 4 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Berikut adalah contoh gambar pemesanan *Go-Shop* aplikasi gojek PT. Gojek Indonesia:



Gambar 3.5⁷⁵

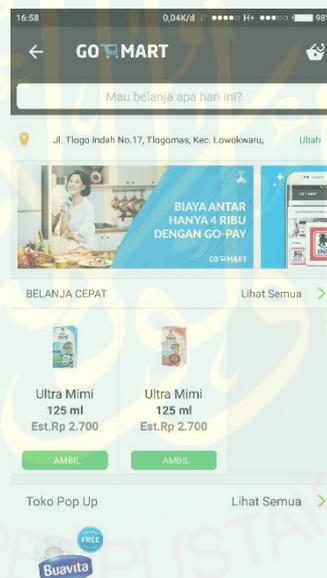
Go-Mart, merupakan produk PT. Gojek Indonesia yang menawarkan jasa pembelian barang di *mini market* atau *super market* yang mempunyai kerja

⁷⁵ Halaman *Go-Shop* Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

sama dengan PT. Gojek Indonesia dan mengantarkan ke tempat yang sudah ditentukan pada saat pemesanan dalam aplikasi gojek. Dalam produk ini pemesan dapat langsung memilih seperti halnya dalam *Go-Food* barang yang ada dalam *mini market* maupun *super market*. Transaksi yang terdapat dalam *Go-Mart* sama halnya dalam *Go-Shop* yaitu transaksi talangan dan transaksi pengiriman barang.

Berikut adalah contoh gambar pemesanan *Go-Mart* aplikasi gojek PT.

Gojek Indonesia:



Gambar 3.6⁷⁶

Secara keseluruhan moda transportasi PT. Gojek Indonesia yang menggunakan sepeda motor yaitu angkutan orang seperti dalam *Go-Ride* dan angkutan barang seperti dalam *Go-Food*, *Go-Send*, *Go-Shop*, dan *Go-Mart* merupakan inovasi dari PT. Gojek Indonesia sebagai perkembangan teknologi

⁷⁶ Halaman *Go-Mart* Aplikasi Gojek, diakses menggunakan aplikasi gojek *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

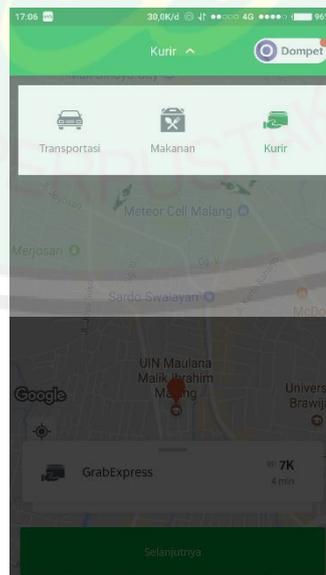
transportasi yang secara hukum diperbolehkan. Adapun perkembangan inovasi pada PT. Gojek Indonesia merupakan sebuah kemaslahatan, dan dalam hukum islam kemaslahatan hukumnya adalah diperbolehkan hingga ada hukum yang melarangnya, berikut kaidah fikihnya:

الأصل في الأشياء الإباحة حتى يدل الدليل على تحريمها

“Hukum asal dari sesuatu (muamalah) adalah mubah (diperbolehkan) sampai ada dalil yang melarangnya.”⁷⁷

2. Perusahaan PT. Grab

Jasa transportasi yang ditawarkan oleh PT. Grab dengan menggunakan sepeda motor yang mempunyai daerah teritorial antar kota atau kabupaten dalam satu provinsi diantaranya adalah transportasi dengan produk *GrabBike*, pengiriman makanan, dan kurir dengan produk *GrabExpress*. Berikut adalah gambar dalam aplikasi PT. Grab.⁷⁸

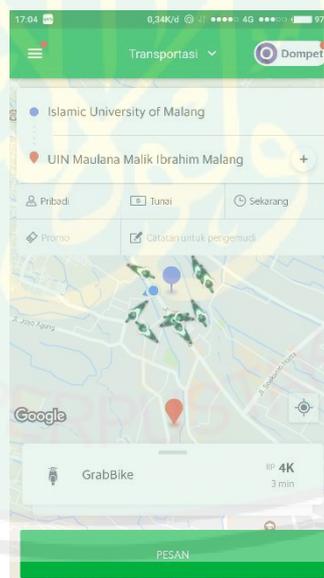


⁷⁷ Abbas Arfan, *99 Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah*, Uin Press, Malang, 2012.

⁷⁸ www.go-jek.com diakses pada Hari Jumat Tanggal 02 Maret 2018 Pukul 05:59.

Gambar 3.7⁷⁹

GrabBike, merupakan salah satu produk dari PT. Grab yang menawarkan jasa transportasi dengan membonceng penumpang yang sudah memesan dengan menggunakan aplikasi. Penumpang yang sudah pesan akan dijemput sesuai titik yang sudah ditentukan oleh pemesan atau penumpang, selanjutnya penurunan penumpang juga sesuai dengan penetapan penumpang dalam aplikasi, dengan ini tujuan dari adanya *GrabBike* sejalan dengan sistem transportasi *door to door*. Adapun wilayah teritorialnya operasi *GrabBike* meliputi satu provinsi, berikut contoh gambar pemesanan *GrabBike* pada aplikasi grab PT. Grab:

Gambar 3.8⁸⁰

⁷⁹ Halaman pemilihan jasa Aplikasi Grab, diakses menggunakan aplikasi grab *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

⁸⁰ Halaman transportasi Aplikasi Grab, diakses menggunakan aplikasi grab *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

Makanan, merupakan produk PT. Grab yang menawarkan jasa *deliveri order* makanan yang sudah mempunyai kerja sama dengan PT. Grab, sehingga menu yang ada pada warung makan atau restoran bisa langsung dipesan menggunakan aplikasi grab. Dalam transportasi hal ini termasuk dalam pengiriman barang (dalam hal ini berupa makanan), dalam hal pengiriman barang sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang sah digunakan dengan spesifikasi lebar kanan dan kiri sejajar dengan stang kemudi sepeda motor dan tinggi keatas tidak lebih dari 900 milimeter.

“Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk sepeda motor meliputi: a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi; tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.”⁸¹

Produk ini secara hukum mempunyai dua transaksi. Pertama, transaksi talangan dana oleh *driver* kepada konsumen dengan membelikan barang yang sudah dipesan, kedua, transaksi perjanjian pengiriman barang yang sudah dibeli ketempat tujuan yang sudah ditentukan oleh pemesan. Dalam transaksi yang pertama secara umum boleh dilakukan dan bukan termasuk bahasan dalam skripsi ini. Adapun transaksi yang kedua adalah boleh dilakukan seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa pengiriman barang boleh dilakukan menggunakan sepeda motor dengan spesifikasi yang sudah diatur dalam Pasal 10 ayat 4 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

⁸¹ Pasal 10 ayat 4 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Berikut adalah contoh gambar pemesanan makanan pada aplikasi grab

PT. Grab:



Gambar 3.9⁸²

GrabExpress, merupakan produk PT. Grab yang menawarkan jasa pengiriman barang, pengiriman barang yang ditawarkan PT. Grab dalam *GrabExpress* dapat bisa dilakukan antar kota dalam satu provinsi, karena dalam satu provinsi masih dalam jangkauan tidak terlalu luas. Sepeda motor dapat digunakan sebagai alat transportasi pengiriman barang seperti yang sudah dijelaskan diatas, berikut contoh gambar pemesanan *GrabBike* pada aplikasi grab PT. Grab:

⁸² Halaman Makanan Aplikasi Grab, diakses menggunakan aplikasi grab *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.



Gambar 3.10⁸³

Secara keseluruhan moda transportasi PT. Grab yang menggunakan sepeda motor yaitu angkutan orang seperti dalam *GrabBike* dan angkutan barang seperti dalam grab makanan dan *GrabExpress* merupakan inovasi dari PT. Grab sebagai perkembangan teknologi transportasi yang secara hukum diperbolehkan. Adapun perkembangan inovasi pada PT. Grab merupakan sebuah kemaslahatan, dan dalam hukum islam kemaslahatan dan muamalah hukumnya adalah diperbolehkan hingga ada hukum yang melarangnya, selain kaidah yang sudah disebutkann diatas terdapat kaidah lainnya, berikut kaidah fikihnya:

الأصل في المعاملة الحل

“Hukum asal dalam muamalah adalah halal.”

⁸³ Halaman kurir Aplikasi Grab, diakses menggunakan aplikasi grab *smartphone* android didownload dari *Play Store Google* pada hari rabu pukul 06:00 Tanggal 21 Februari 2018.

C. Analisis Kemaslahatan Ojek *Online* Dalam Negara Hukum Indonesia

Asas kepastian hukum (*principle of legal security*), merupakan asas yang bertujuan untuk menghormati hak-hak yang telah dimiliki seseorang berdasarkan keputusan badan atau pejabat administrasi negara. Warga mempunyai hak untuk mendirikan perusahaan dengan latar belakang apapun yang tidak diperbolehkan oleh hukum positif Indonesia, melalui analisis diatas maka penyelenggaraan moda angkutan dengan sepeda motor merupakan sebuah hal baru yang mendatangkan kemaslahatan.

Dalam rumusan hukum Islam bahwa sesuatu yang baru dalam bidang sosial, ekonomi atau disebut *muamalah* maka hal tersebut merupakan kemaslahatan, dengan syarat tidak ada peraturan negara atau hukum positif dan hukum islam yang melarang atau mengharamkannya. Sebagian besar ulama sependapat dalam hal rumusan kemaslahatan tersebut dengan dasar kaidah fikih yang sudah dijelaskan yaitu:

“Hukum asal dari sesuatu (muamalah) adalah mubah (diperbolehkan) sampai ada dalil yang melarangnya.”

Rumusan kemaslahatan dari terdiri atas beberapa manfaat dari berbagi pihak. Pertama, penumpang atau konsumen, dengan adanya sepeda motor yang digunakan sebagai alat angkutan berbayar, maka penumpang dengan mudah memesan dengan aplikasi. Penjemputan dan penurunan penumpang merupakan sistem *door to door* dengan jangkauan yang lebih luas, dengan tanpa pindah-pindah angkutan penumpang langsung dapat turun di tempat tujuan.

Kedua, kemaslahatan bagi mitra perusahaan yang bekerja sebagai sopir atau *driver*, dengan adanya perusahaan ojek *online* maka peluang kerja bagi masyarakat bertambah, yang sekaligus membantu negara memperkecil pengangguran. Selain itu jamkerja yang diberikan tidak mengikat, barang siapa yang bekerja maka dapat uang dari pendapatan ojek dan dapat upah dari perusahaan sebagai pengguna aplikasi *driver* ojek.

Ketiga, keuntungan bagi Negara, selain yang sudah disebutkan diatas, negara juga diuntungkan dengan adanya perusahaan ojek *online*, selain mendapatkan pendapatan pajak dari perusahaan, negara juga dibantu oleh perusahaan untuk mewujudkan undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan pasal 158 seperti yang sudah disebutkan diatas, sehingga perusahaan meringankan tugas negara.

Dengan demikian rumusan kemaslahatan dalam penggunaan sepeda motor ialah *istinbât al-ahkam* dengan mengambil banyaknya kemanfaatan yang ada.⁸⁴ Negara Indonesia menganut sistem negara hukum yang salah satu asasnya adalah asas kepastian hukum (*principle of legal security*), maka pejabat negara mempunyai kewajiban untuk membuat peraturan tentang angkutan dengan sepeda motor atau ojek. Ketidakpastian peraturan dalam negara hukum merupakan sebuah kemadharatan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa kemaslahatan dalam negara hukum akan menjadi madharat apabila tidak dijadikan peraturan hukum positif.

⁸⁴ Saifudin Zuhri, *Ushul Fiqh (Akal Sebagai Sumber Hukum Islam)*, Yogyakarta : Pustaka pelajar, 2011, 86.



BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang sudah di uraikan diatas, dengan di landaskan pada rumusan dari masalah yang terdapat pada penelitian ini, maka dapat diambil beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Pengaturan penggunaan sepeda motor dalam Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tidak diatur secara jelas akan penggunaan sepeda motor untuk angkutan orang, akan tetapi penggunaan sepeda motor sebagai angkutan orang juga tidak terdapat larangan. Sedangkan, dalam angkutan barang sepeda motor dapat digunakan dengan peraturan pembawaan kapasitas barang tidak melebihi lebar setara dengan stang sepeda motor dan tinggi barang tidak lebih dari 90 centi meter dari atas jok sepeda yang ditaruh dibelakang pengendara.

2. Kemaslahatan terdapat dua unsur yaitu kemanfaatan dan kesesuaian, dalam kemanfaatan angkutan ojek *online* mempunyai banyak kemanfaatan, akan tetapi menurut *masalah mursalah* tidak terdapat kesesuaian dikarenakan angkuta orang denga menggunakan roda dua tidak terdapat peraturannya. Kemaslahatan dengan tinjauan hukum Islam dalam hal ini belum sempurna.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka timbul beberapa saran yang penulis rekomendasikan kepada beberapa pihak yang bersangkutan, yaitu:

1. Kepada pejabat administrasi negara hendaknya memberikan peraturan undang-undang yang jelas mengenai angkutan menggunakan sepeda motor, khususnya pada angkutan orang. Dengan demikian undang-undang tersebut dapat dijadikan rujukan pembuatan peraturan pemerintah yang lebih spesifik, bahkan dapat dijadikan pedoman pembuatan peraturan daerah. Adapun tujuannya adalah perlindungan dan kepastian hukum untuk pengembang transportasi.
2. Kepada perusahaan aplikasi agar terus memberikan pengaruh positif kepada masyarakat khususnya dan merangkul jasa transportasi lainnya untuk menggunakan sistem *online* agar tidak terdapat perpecahan.
3. Kepada masyarakat dan mitra *Driver* agar selalu mendukung upaya pemerintah maupun perusahaan transportasi sehingga transportasi di Indonesia selalu berkembang.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Arfan, Abbas, *99 Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah*, Uin Press, Malang, 2013.
- Basri, Hasnil, *Hukum Pengangkutan*, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU Medan, 2000.
- Effendi, Satria, *Ushul Fiqh*, Jakarta : Kencana, 2005
- Haroen, Nasrun, *Ushul Fiqh 1*, Logos Wacana Ilmu, Ciputat, 1997.
- Ibrahim, Johnny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif (edisi revisi)*, Malang : Bayumedia Publishing, 2007.
- Kamaludin, Rustian, *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta : Kencana, 2007
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2009.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2013.
- Mukhtar dan, Fatchurrahman, *Dasar-dasar Pembinaan Hukum Fiqh Islami*, Bandung : al-Ma'arif, 1993
- Muslich, Ahmad Wardi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta : Amzah, 2013
- Najih dan Soimin, *Pengantar Hukum Indonesia (sejarah, konsep tata hukum & politik hukum indonesia)*, Malang : Setara Press, 2013
- Nasution, Nur, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 2004.
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, jilid ke-1, Jakarta : Djambatan, 2007.
- Ridwan, *hukum Administrasi Negara*, Jakarta : Rajagrafindo Persada, 2008
- Saliman, Abdur R, *Hukum Bisniss Untuk Perusahaan (Teori dan Contoh Kasus)*. Jakarta : Prnadamedia Group, Kencana, edisi kelima 2005

Sani, Zulfiar, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta : Universitas Indonesia Press.

Sibuea, Hotma Pardomuan, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan, & Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Jakarta : Penerbit Erlangga, 2010.

Soekanto, dan Sri, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta : Rajawali Pers PT. Raja Grafindo Persada. 2006.

Soetami ,Siti, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Bandung : Eresco, 1995

Sution, Djoko, dan Hari, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta, 1994.

Syarifuddin, Amir, *Ushul Fiqh*, Jakarta : PT Logos Wacana Ilmu, Jilid 2, cetakan ke-1, 1999

Tjkranegara, Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta : PT. Rineka Cipta, 1995.

Wardi Muslich, Ahmad, *Fiqh Muamalah*, Jakarta : Amzah. 2013

Warpani ,Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Institut Teknologi Bandung Press : Bandung, 2013

Zuhri, Saifudin, *Ushul Fiqh (Akal Sebagai Sumber Hukum Islam)*, Yogyakarta : Pustaka pelajar, 2011.

B. Peraturan Perundang-Undangan, Kitab, dan Kamus

Al-Qur'an al-Karim

Kamus Al-Munawwir

Kamus Besar Bahasa Indonesia Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Peraturan Menteri Republik Indonesia No. 108 Tahun 2017 Tentang Angkutan Orang

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Undang-undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-undang Dasar 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Wajib Daftar Perusahaan.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas

C. Website dan Aplikasi *Mobile*

<http://web.pa-karawang.go.id/tentang-pengadilan/sistem-pengelolaan-pengadilan/yurisprudensi>

www.go-jek.com

www.grab.com

LAMPIRAN

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 74 TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah 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 adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
3. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
4. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
5. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Pasal 3

- (1) Angkutan orang dan/ atau barang dapat menggunakan: a. Kendaraan Bermotor; dan b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam: a. sepeda motor; b. Mobil Penumpang; c. Mobil Bus; dan d. Mobil Barang.
- (3) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi: a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Pasal 4

- (1) Angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa sepeda motor, Mobil Penumpang, atau Mobil Bus.
- (2) Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang menggunakan Mobil Barang, kecuali dalam hal:
 - a. rasio Kendaraan Bermotor untuk Angkutan orang, kondisi wilayah secara geografis, dan prasarana jalan di provinsi atau 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.

Pasal 10

- (1) Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a wajib menggunakan Mobil Barang.
- (2) Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.
- (3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi:
 - a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus;
 - b. barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan; dan
 - c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.
- (4) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk sepeda motor meliputi:
 - a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
 - b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
 - c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

Pasal 11

Angkutan barang dengan menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 harus memperhatikan faktor keselamatan.

Pasal 14

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

Pasal 15

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

Pasal 21

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek; dan
- b. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

Pasal 41

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf b terdiri atas:

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

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

Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pasal 48

(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Pasal 49

- (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. uji tipe; dan b. uji berkala.

Pasal 68

(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

Pasal 77

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.

Pasal 81

- (1) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.
- (2) Syarat usia sebagaimana di maksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk surat izin mengemudi A, surat izin menngemudi C, dan surat izin menngemudi D; b. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk surat izin mengemudi BI; dan c. Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk surat izin mengemudi B II.
- (3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Identitas diri berupa kartu tanda penduduk; b. Pengisian formulir permohonan; dan c. Rumusan sidik jari.
- (4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan b. Sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.
- (5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Ujian teori; b. Ujian praktik; dan/atau c. Ujian keterampilan melalui simulator.
- (6) Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), setiap pengemudi kendaraan bermotor yang akan mengajukan permohonan: a. Surat izin mengemudi B I harus memiliki surat izin mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan b. Surat izin mengemudi B II harus memiliki surat izin mengemudi B I sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

Pasal 83

- (1) Setiap orang yang mengajukan permohonan untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus.
- (2) Syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A Umum; b. usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan c. usia 23 (dua puluh tiga) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum.
- (3) Persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut: a. lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan mengenai: 1. pelayanan angkutan umum; 2. fasilitas umum dan fasilitas sosial; 3. pengujian Kendaraan Bermotor; 4. tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 5. tempat penting di wilayah domisili; 6. jenis barang berbahaya; dan 7. pengoperasian peralatan keamanan. b. lulus ujian praktik, yang meliputi: 1. menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di Terminal dan di tempat tertentu lainnya; 2. tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 3. mengisi surat muatan; 4. etika Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dan 5. pengoperasian peralatan keamanan.
- (4) Dengan memperhatikan syarat usia, setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan: a. Surat Izin Mengemudi A Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; b.

untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I atau Surat Izin Mengemudi A Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan c. untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B II atau Surat Izin Mengemudi B I Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

- (5) Selain harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), setiap orang yang mengajukan permohonan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (3) dan ayat (4).



CURRICULUM VITAE PENULIS



A. Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Affan Fuady Al Buchori
2. Tempat Taggal Lahir : Bojonegoro, 13 Juli 1994
3. Agama : Islam
4. Perguruan Tinggi : UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
5. Fakultas/Jurusan : Syariah/Hukum bisnis Syariah
6. Alamat : Jl. Kartini Drajat, Baureno, Bojonegoro
7. Nomor Handphone : 0857-4871-8974
8. E-mail : affanfuady@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

No.	Tahun	Jenjang	Pendidikan	Jurusan
1.	1998-2000	TK	TK ABA	-
2.	2000-2006	MI	MIM 02 Drajat	-
3.	2006-2012	SMP-SMA	PM. Gontor	-
4.	2013-sekarang	S-1	UIN Malang	HBS

C. Pengalaman Organisasi

No.	Tahun	Organisasi	Jabatan
1.	2014-2015	Ikatan Mahasiswa Muhammadiyah	Wakil Sekretaris
2.	2015-2016	Ikatan Mahasiswa Muhammadiyah	Ketua Bidang Sosial Masyarakat

