

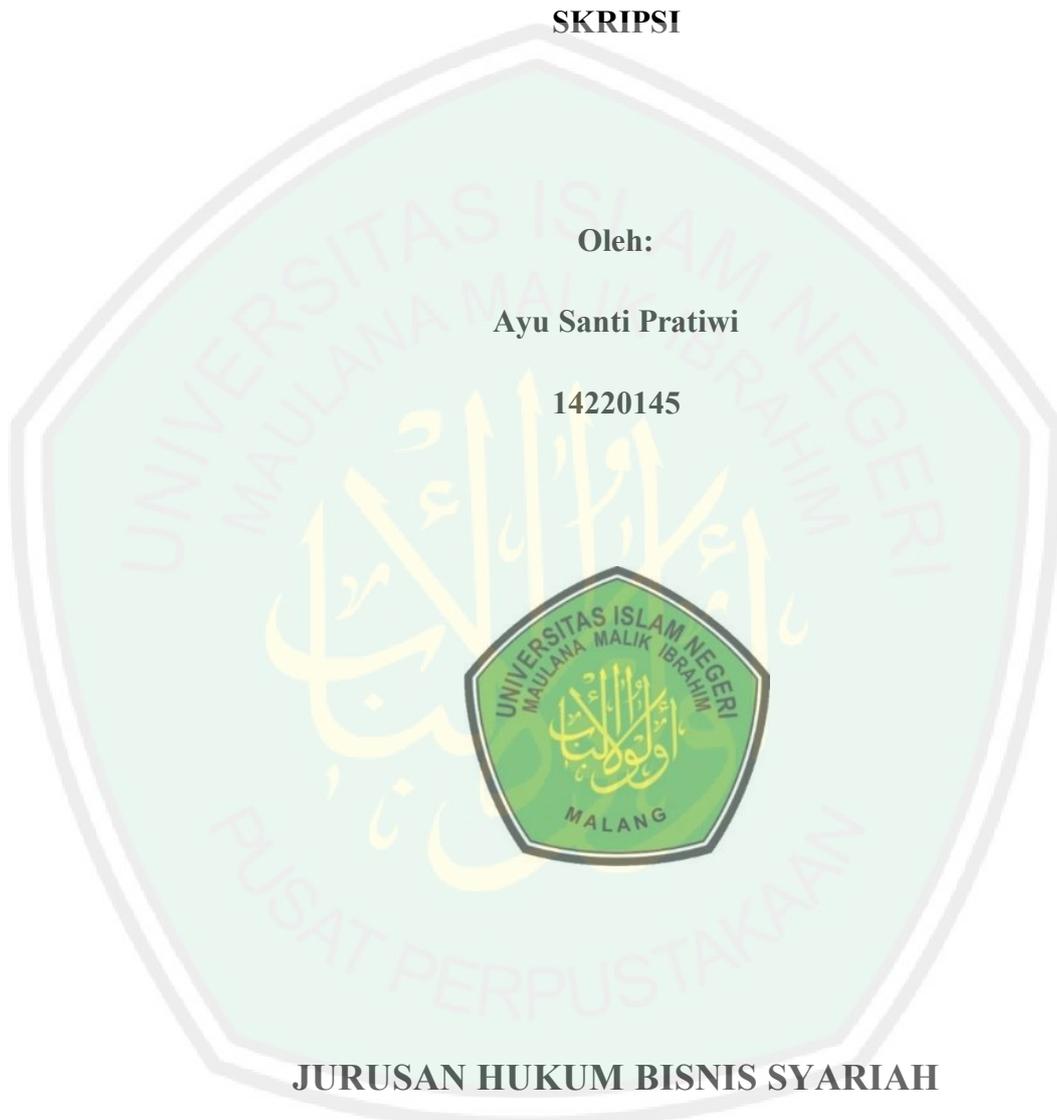
**PERSEPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP  
PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 15/P/HUM/2018 TENTANG  
PENCABUTAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108  
TAHUN 2017**

**SKRIPSI**

Oleh:

**Ayu Santi Pratiwi**

**14220145**



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH  
FAKULTAS SYARIAH  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG  
2018**

**PERSEPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP  
PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 15/P/HUM/2018 TENTANG  
PENCABUTAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108  
TAHUN 2017**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan  
Mencapai Gelar Sarjana Hukum (S.H)

oleh:

**Ayu Santi Pratiwi**

**14220145**



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

**2019**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

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

**PERSEPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP  
PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 15/P/HUM/2018 TENTANG  
PENCABUTAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108  
TAHUN 2017**

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 oleh orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 11 Januari 2019



Ayu Santi Pratiwi  
NIM. 14220145

## HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi Saudari Ayu Santi Pratiwi, NIM :  
14220145 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri  
Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

### PERSEPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG TERHADAP PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 15/P/HUM/2018 TENTANG PENCABUTAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108 TAHUN 2017

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

Mengetahui,  
Ketua Jurusan  
Hukum Bisnis Syariah



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

Malang, 11 Januari 2019  
Dosen Pembimbing,

Dr. Khoirul Hidayah, M.H.  
NIP. 197805242009122003



KEMENTERIAN AGAMA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM  
MALANG

FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/BAN-PT/Ak-  
XVI/S/VII/2013 (Al Ahwal Al Syakhshiyah)

Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/Ak-  
XIV/S1/VIII/2011 (Hukum Bisnis Syariah)

Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile  
(0341) 559399

Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

BUKTI KONSULTASI

Nama : Ayu Santi Pratiwi  
Nim : 14220145  
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah  
Dosen Pembimbing : Dr. Khoirul Hidayah, MH.  
Judul Skripsi : Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Putusan  
Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Tentang  
Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun  
2017

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Kamis, 17 September 2018	Proposal	
2.	Selasa, 25 September 2018	BAB I, II, III	
3.	Jum'at, 10 Oktober 2018	Revisi BAB I, II, III	
4.	Senin, 26 November 2018	BAB III	
5.	Rabu, 28 November 2018	Revisi BAB III	
6.	Selasa, 18 Desember 2018	BAB IV dan BAB V	
7.	Rabu, 26 Desember 2018	Revisi BAB IV dan V	
8.	Senin, 7 Januari 2019	Abstrak,	
9.	Rabu, 9 Januari 2019	Revisi Abstrak,	
10.	Jum'at, 11 Januari 2019	ACC Abstrak, BAB I, II, III, IV, V	

Malang, 11 Januari 2019

Mengetahui

a.n. Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syari'ah



## PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudari Ayu Santi Pratiwi, NIM 14220145, mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Tentang Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai A

Dengan Penguji:

1. Musleh Harry, S.H., M.Hum  
NIP. 196807101999031002



Ketua

2. Dr. Khoiril Hidayah, M.H  
NIP. 197805242009122003



Sekretaris

3. Dr. Suwandi, M.H  
NIP. 196104152000031001



Penguji Utama

Malang, 11 Januari 2019



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

## MOTTO

“Utamakan Keselamatan Dan Keamanan Untuk MembangunTransportasi Jalan  
Yang Lebih Baik”



## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillah Rabbil'alamin*, Puji syukur kehadiran Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ **Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Tentang Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017**” dapat diselesaikan dengan baik.

Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan haturkan kepada Baginda besar Nabi Muhammad SAW yang telah mengubah kita dari zaman kebodohan dengan zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaat dari beliau di hari akhir kelak. Amin.

Sebuah anugerah dan berkah bagi penulis atas terselesainya skripsi ini, 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 terima kasih yang tiada batas kepada:

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

4. Dr. Khoirul Hidayah, M.H, selaku dosen wali sekaligus dosen pembimbing penulis. Syukron katsîr penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan untuk memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dan juga arahan, serta motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Segenap Dosen Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah swt memberikan pahala-Nya yang sepadan kepada beliau semua.
6. Staf serta Karyawan Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terimakasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Ucapan terimakasih kepada keluarga besar penulis, orang tuaku tercinta Bapak Harmaji dan Mama Maria Ulfa yang doanya tak pernah putus untukku dan kasih sayang yang tiada akhir serta selalu memotivasiku dalam mencari ilmu, dan teruntuk kedua saudaraku mbak cici dan Bagus yang selalu memberiku semangat dan dukungan tiada akhir sehingga penulisan skripsi ini berjalan dengan lancar.
8. Ucapan terimakasih kepada sahabat-sahabatku yang selalu ada untukku dikala suka dan duka, teman-teman sekontrakan, sekos, sepermainan yang telah mewarnai hari-hariku dan menjadi keluarga selama di Malang, juga yang tidak pernah bosan dan lelah memberi motivasi, dukungan dan semangat kepada penulis dalam segala hal dan juga selama dalam proses mengerjakan skripsi ini.

9. Kepada seluruh Keluarga Besar Hukum Bisnis Syariah Angkatan 2014, khususnya teman-teman Hbs D yang tak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih banyak atas segala baik buruknya cerita-cerita yang terukir selama belajar bareng di kampus ini dari awal perkuliahan hingga akhir penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Dengan terselesaikannya penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwasannya skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharap kritik dan saran yang sifatnya membangun dari semua pihak guna perbaikan serta demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini, dan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis, pembaca dan bagi siapapun yang mengkaji dan mempelajarinya.

Malang, 11 Januari 2019

Penulis,



Ayu Santi Pratiwi

NIM 14220145

## PEDOMAN TRANSLITERASI

### A. Umum

Transliterasi ialah pemindah alihan tulisan Arab kedalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab kedalam bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagai mana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun 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 khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1998, No. 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	هـ	= h
ص	= sh	ي	= y

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

### C. Vokal, Panjang dan Diftong

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

Vokal (a) panjang = â misalnya قال menjadi qâla

Vokal (i) panjang = î misalnya قيل menjadi qîla

Vokal (u) panjang = û misalnya دون menjadi dûna

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

Diftong (aw) = او misalnya قول menjadi qawlun

Diftong (ay) = اي misalnya خير menjadi khayrun

### D. Ta’ marbûthah (ة)

Ta’ marbûthah ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta’ marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi al-riṣalah li al-mudarrisah, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan mudlaf dan mudlafilayh, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “t” yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya في رحمة الله menjadi fi rahmatillâh.

### E. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

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

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan ...
2. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...

3. Masyâ' Allâh kâna wamâ lam yasya' lam yakun.
4. Billâh 'azzawajalla.

#### **F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan**

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

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

Perhatikan penulisannama “Abdurrahman Wahid,” “Amin Rais” dan kata “salat” ditulis dengan menggunakan tata cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya. Kata-kata tersebut sekalipun berasal dari bahasa Arab, namun ia berupa nama dari orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara “Abd al-RahmânWahîd,” “Amîn Raîs,” dan bukan ditulis dengan “shalat.”

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iii
BUKTI KONSULTASI .....	iv
HALAMAN PENGESAHAN .....	v
HALAMAN MOTTO .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI .....	x
DAFTAR ISI .....	xiii
DAFTAR TABEL .....	xvi
ABSTRAK .....	xvii
ABSTRACT .....	xviii
ملخص .....	xix
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Definisi Operasional.....	10

F. Batasan Masalah.....	10
G. Sistem Penulisan .....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>12</b>
A. Penelitian Terdahulu.....	12
B. Kerangka Teori.....	17
1. Tinjauan Tentang Pengangkutan .....	17
2. Transportasi Online .....	20
3. Peraturan Transportasi Online.....	24
4. Definisi Masalah .....	27
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>34</b>
A. Jenis Penelitian.....	34
B. Pendekatan Penelitian.....	34
C. Lokasi Penelitian.....	35
D. Jenis Dan Sumber Data.....	35
E. Metode Pengumpulan Data.....	37
F. Metode Pengolahan Data .....	39
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>42</b>
A. Deskripsi Objek Penelitian .....	42
B. Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Tentang Pencabutan Atas Permenhub Nomor 108 Tahun 2017.....	45
C. Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Menurut Pandangan Kemaslahatan .....	59

<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>70</b>
A. Kesimpulan .....	70
B. Saran .....	71
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>72</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1: Penelitian Terdahulu .....	16
Tabel 3.1: Nama Responden .....	38
Tabel 4.1: Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang .....	56



## ABSTRAK

Ayu Santi Pratiwi, 14220145, 2019. *Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Tentang Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017*. Skripsi. Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Dr. Khoirul Hidayah, M.H.

---

**Kata Kunci:** Persepsi, Putusan, Transportasi Online

Perkembangan Transportasi Online semakin pesat dan ini menyebabkan pemerintah harus menyiapkan peraturan terkait hal ini. Peraturan-peraturan yang mengatur tentang Transportasi Online sudah mengalami beberapa kali pergantian dalam kurun waktu yang sangat singkat. PM No. 108 tahun 2017 merupakan peraturan yang baru saja dimentahkan oleh Mahkamah Agung dengan dikeluarkannya Putusan Nomor 15/P/HUM/2018. Namun, terdapat pasal-pasal penting yang dicabut dari putusan tersebut, sehingga menimbulkan pro dan kontra dari berbagai pihak. Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai pengawas Transportasi Online mempunyai andil untuk mengeluarkan pendapatnya tentang Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 agar peraturan tersebut bisa menguntungkan semua pihak. Demikian juga bagaimana jika Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 jika ditinjau dari sudut pandang kemaslahatan.

Rumusan masalah yang diangkat pada penelitian ini yaitu: 1. Bagaimana persepsi hukum dinas perhubungan kota malang terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan atas PM No. 108 Tahun 2017?, 2. Bagaimana pandangan kemaslahatan terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018?.

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian empiris (*field research*), yaitu mengadakan pengamatan dan penelitian di lapangan. Penulis menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif pada penelitian ini. sedangkan cara memperoleh data dalam penulisan skripsi ini menggunakan metode wawancara dan dokumentasi.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, menunjukkan bahwasanya dikeluarkannya Putusan Nomor 15/P/HUM/2018 menurut persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang berdampak negatif bagi perkembangan transportasi karena terdapat pasal-pasal penting yang dicabut yang mana pasal tersebut menyangkut keselamatan baik bagi pengemudi, pengguna jasa dan pengguna jalan. Selanjutnya juga jika ditinjau dari sudut pandang kemaslahatan, dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 memang terdapat kemanfaatan dan kemudharatan yang dihasilkan, namun dari sudut pandang kemaslahatan menghindari kemudharatan itu lebih diutamakan dari pada mendahulukan keselamatan.

## ABSTRACT

Ayu Santi Pratiwi, 14220145, 2019. *Perception of the Transportation Office of Malang Towards the Decision of the Supreme Court Number 15 / P / HUM / 2018 concerning Revocation of Minister of Transportation Regulation No. 108 of 2017* Thesis (*Skripsi*). Islamic Business Law Department, Faculty of Sharia, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Supervisor: Dr. Khoirul Hidayah, M.H.

---

**Definition of Key Terms:** Perception, Verdict, Online Transportation

---

The development of Online Transportation is increasingly rapid and this has caused the government to prepare regulations related to this matter. The regulations governing Online Transportation have undergone several changes in a very short period of time. PM No. 108 of 2017 is a regulation that was just countered by the Supreme Court with the issuance of Verdict Number 15 / P / HUM / 2018. However, there are important articles revoked from the verdict, giving rise to the pros and cons of various parties. The Transportation Agency of Malang City as the supervisor of Online Transportation has a contribution to express its opinion about the Verdict of the Supreme Court Number 15 / P / HUM / 2018 so that the regulation can benefit all parties. Likewise what if the Supreme Court Decision Number 15 / P / HUM / 2018 if viewed from the point of view of Maslahah.

The formulation of the problems raised in this study are: 1. What is the legal perception of the Malang City Transportation Agency on the Verdict of the Supreme Court Number 15 / P / HUM / 2018 concerning revocation of PM No. 108 of 2017 ?, 2. What is the view of Maslahah on the Verdict of the Supreme Court Number 15 / P / HUM / 2018 ? .

This research belongs to the type of field research, specifically conducting observations and research in the field. The author uses a descriptive qualitative approach in this study. while the way to obtain data in writing.

From the results of the research that has been done, it shows that the issuance of Verdict Number 15 / P / HUM / 2018 according to the perception of the Malang City Transportation Office will have a negative impact on the development of transportation because there are important articles revoked which are related to safety for drivers, service users and users Street. Furthermore, if viewed from the point of view of Maslahah, in the decision of the Supreme Court Number 15 / P / HUM / 2018 there is indeed a benefit and harm produced, but from the point of view of Islamic law avoiding harm is prioritized over prioritizing safety.

## مستخلص

أبو سنتي فراتوي، ١٤٢٢٠١٤٥، ٢٠١٩. "الإدراك لوكالة ضد قرار المحكمة العليا في مدينة مالانج رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥ بشأن إلغاء لائحة وزير النقل رقم ١٠٨ عام ٢٠١٧". خطة بحث الجامعي، قسم الحكم الإقتصادي الإسلامي، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف: الدكتور خير الهداية الماجستير.

### الكلمات الأساسية: التصور، القرار، النقل عبر الإلكترونية.

تطور النقل عبر الإلكترونية بزيادة السرعة وهذا يؤدي إلى قيام الحكومة بإعداد النظام الذي تتعلق بهذا الأمر. لقد خضعت الأنظمة التي تحكم النقل عبر الإلكترونية إلى التغيير من العديدة بوقت قصيرة جداً. رقم م ١٠٨ من عام ٢٠١٧ هي النظام الجديد من المحكمة العليا بإصدار القرار رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥. مهماً، هناك مقالات المهمة تم بإبطالها من القرار، حتى يؤدي إلى ظهور الإيجابيات والسلبيات الذي مختلف من الأطراف. تساهم وكالة النقل في مدينة مالانج بصفتها المشرف على النقل عبر الإلكترونية في إبداء رأيها حول قرار المحكمة العليا رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥ ليتمكن ذلك النظام أن يفيد جميع الأطراف. وعلى سبيل المثال ماذا لو كان قرار المحكمة العليا رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥ إذا نظر إليها من جهة نظر المصلحة.

أسئلة البحث هي: (١) ما هو التصور القانوني لوكالة النقل في مدينة مالانج بناءً على قرار المحكمة العليا رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥ بشأن إلغاء PM رقم ١٠٨ من عام ٢٠١٧؟، (٢) ما هو رأي المصلحة في قرار المحكمة العليا رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥؟.

يستخدم هذا البحث هنا في نوع البحوث التجريبية (البحث الميداني). المنهج المستخدم للباحثة في هذه الدراسة مع المنهج الوصفي النوعي. في حين الحصول على البيانات وجمعها باستخدام طريقة المقابلة والوثائق.

تقديم نتائج هذا البحث هي تبين أن إصدار القرار رقم ٢٠١٨/HUM/P/١٥ وفقاً لتصور المكتب النقل في مدينة سيكون لها تأثير سلبي على تطوير النقل بسبب وجود المواد مهمة تم إلغاؤها وهي المواد المتعلقة بسلامة السائقين ومستخدمي الخدمة ومستخدمي الطرق. في قرار المحكمة العليا رقم ١٥/HUM/P/ هناك الفائدة والضرر الذي يؤدي إلى الحصول، لكن تجنب ذلك الضرر يكون له الأولوية على ترتيب أولويات السلام

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut sangat beragam sehingga memungkinkan manusia untuk mencukupi kebutuhannya tidak hanya dari satu tempat saja melainkan ke beberapa tempat. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan.<sup>1</sup> Didalam islam kegiatan seperti ini juga termasuk kegiatan tolong menolong. Allah telah menjelaskan untuk selalu tolong menolong, salah satu bentuk tolong menolong yang dilakukan saat ini yaitu dengan membantu seseorang untuk pergi dari suatu tempat ke tempat lain untuk pemenuhan hidupnya. Sebagaimana yang telah difirmankan oleh Allah SWT :

وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ ۖ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ ۗ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۖ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ  
الْعِقَابِ

Artinya : “Dan tolong menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan taqwa, dan jangan tolong menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran.

<sup>1</sup>Abdul Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT.Raja Grafindo, 2000), 45.

Dan bertaqwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah maha berat siksaan-Nya” (Al-Maidah : 2)<sup>2</sup>

Transportasi terbagi menjadi tiga bagian, yaitu: jalur darat, jalur laut, dan jalur udara. Masyarakat memilih transportasi sesuai dengan kebutuhannya. Ketergantungan masyarakat terhadap transportasi sangat tinggi, dengan alasan dapat mempersingkat waktu perjalanan dan mempermudah untuk menuju tempat tujuan.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman cepat lancar dan berbiaya murah.<sup>3</sup>

Seiring berkembangnya teknologi di dalam kehidupan masyarakat, semua kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat jarang untuk tidak dilibatkan dengan dunia teknologi, salah satunya juga yaitu transportasi atau angkutan yang berbasis online. Angkutan yang sangat digemari oleh masyarakat pada umumnya saat ini yaitu yang berbasis online. Angkutan online atau berbasis aplikasi ini banyak menyita perhatian masyarakat dikarenakan memiliki keunggulan yang tidak ditemukan dari angkutan konvensional yaitu efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan yang mudah dengan hanya bermodalkan

---

<sup>2</sup>Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah* (Bandung: Sygma, 2010), 106.

<sup>3</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), 7.

aplikasi pada smartphone yang pada zaman modern ini dapat diakses dan digunakan oleh sebagian besar masyarakat, mampu melayani saat diperlukan, daya penjelajah cukup tinggi, mempunyai tarif yang sudah ditetapkan diawal tanpa perlu untuk tawar menawar terlebih dahulu dan juga point yang paling penting yaitu biaya yang terbilang lebih murah dibandingkan angkutan umum. Munculnya angkutan berbasis online ini juga menjadi mata pencaharian yang cukup menjanjikan bagi masyarakat, sehingga banyak dari masyarakat yang ikut bergabung sebagai mitra dari perusahaan angkutan online.

Setelah berhasil mengalihkan perhatian konsumen dan para pelaku usaha yang ingin bergabung, angkutan online ini juga menjadi sorotan pelaku usaha angkutan konvensional. Hal ini dikarenakan keberadaan angkutan online dianggap menjadi salah satu faktor berkurangnya peminat pada angkutan umum dan masih dipertanyakan status hukumnya yang dianggap ilegal oleh pelaku usaha angkutan umum dikarenakan tidak berbadan hukum, tidak memiliki izin usaha seperti pada angkutan umum dan alasan-alasan lainnya. Hal ini menyebabkan timbulnya gesekan-gesekan antara pelaku usaha angkutan umum dengan angkutan khusus (online) seperti maraknya demo supir-supir angkutan umum, aksi sweeping oleh supir angkutan kota serta penabrakan yang menimpa angkutan online dikarenakan belum adanya regulasi yang pasti yang mengatur terkait masalah ini.

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

rel) yang berada dibawah sistem otonomi daerah. Dinas perhubungan sendiri adalah suatu lembaga yang berdiri secara mandiri dalam melaksanakan peran pelaksanaan kebijakan berdasarkan pemerintah otonomi daerah.<sup>4</sup>

Dinas perhubungan mempunyai kewenangan khusus dalam mengatur segala permasalahan transportasi sesuai dengan ketentuan otonomi daerah yang diperkuat dengan adanya peraturan daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. Dinas Perhubungan sendiri mempunyai fungsi yakni berkaitan dengan perumusan kebijakan dibidang transportasi jalan. Dinas perhubungan juga berperan untuk menjaga kelancaran lalu lintas dalam lingkup terminal dan/atau jembatan sesuai dengan kewenangannya dan juga mempunyai peran penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi secara umum termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek. Masalah yang terjadi antar pelaku usaha angkutan konvensional dengan angkutan online tentunya juga menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan sebagai pengatur transportasi.

Dengan berkembangnya teknologi menjadi modern pada saat ini yang juga menjadikan segala aktifitas-aktifitas masyarakat tidak luput dari teknologi salah satunya yaitu transportasi berbasis aplikasi yang sebelumnya belum diatur regulasinya oleh pemerintah, dan setelah melesit dan berkembangnya usaha penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi ini menuntut pemerintah untuk membuat regulasi yang mengatur agar tidak terjadinya kejadian-kejadian yang tidak diinginkan dan agar membuat bisnis transportasi menjadi aman

---

<sup>4</sup>Nasution, *Manajemen Transportasi* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008), 85.

tertib dan berada di bawah naungan hukum yang mengatur. Oleh karena ini Menteri perhubungan selaku pihak yang berwenang pun membuat aturan-aturan yang mengatur akan hal ini.

Seperti yang sudah kita ketahui regulasi yang mengatur terkait permasalahan transportasi online sudah mengalami beberapa kali pergantian dan revisi. Dikutip dari detik.com kasus bermula saat Menteri Perhubungan menetapkan Permenhub No. 32 tahun 2016 pada tanggal 1 oktober 2016 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian setelah dilakukan sosialisasi peraturan ini menerima banyak masukan dari berbagai pihak hingga perlu direvisi kembali yang kemudian menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 dengan mengalami perubahan 11 poin yakni tentang jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (KIR), Pool, menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel), akan dikenakan pajak, akses Dashboard dan terkait masalah sanksi.<sup>5</sup>

Setelah Menteri Perhubungan mengeluarkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, ternyata peraturan ini digugat ke Mahkamah Agung dan hakim Agung mencabutnya dengan mengeluarkan Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017, ada 14 poin atau pasal yang dicabut

---

<sup>5</sup>Agus Tri, "Aturan Transportasi Online Dicabut MA, Ini Komentar Grab", <http://m.detik.com/inet/law-and-policy/d-4209164>, diakses pada tanggal 11 Oktober 2018.

oleh Mahkamah Agung didalam putusan ini. Mahkamah Agung menilai pasal tersebut telah melanggar Undang-undang (UU) Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>6</sup>

Mendapati hal itu, Menteri Perhubungan kemudian membuat Permenhub lagi yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang lagi-lagi aturan ini digugat oleh Daniel Lukas Rorong, Herry Wahyu Nugroho, dan Rahmatulloh Riyadi ke Mahkamah Agung. MA pun akhirnya mencabut aturan tersebut dan menyatakan pasal 6 ayat i huruf a, pasal 27 ayat 1 huruf d, pasal 27 ayat 1 huruf f, pasal 27 ayat 2, pasal 38 huruf a, pasal 38 huruf b, pasal 38 huruf c, pasal 39 ayat 1, pasal 39 ayat 2, pasal 40, pasal 48 ayat 10 huruf a angka 2, pasal 48 ayat 10 huruf b angka 2, pasal 48 ayat 11 huruf a angka 3, pasal 48 ayat 11 huruf b angka 3, pasal 51 ayat 9 huruf a angka 2, pasal 51 ayat 10 huruf a angka 3, pasal 56 ayat 3 huruf b angka 1 sub b, pasal 57 ayat 10 huruf a angka 2, pasal 57 ayat 11 huruf a angka 2, pasal 65 huruf a, pasal 65 huruf b, pasal 65 huruf c, pasal 72 ayat 5 huruf c, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, merupakan pemuatan ulang materi norma yang telah dibatalkan oleh putusan MA Nomor 37/P/HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017, dan karenanya tidak sah dan tidak berlaku umum.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Agus Pambagio, “Dilema Gagalnya Mengatur Transportasi Daring”, <http://m.detik.com/news/kolom/d-4215301>, diakses pada tanggal 11 Oktober 2018.

<sup>7</sup>Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018.

Mahkamah Agung menyatakan Permenhub tersebut bertentangan dengan pasal 3, pasal 4, pasal 5, dan pasal 7 Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip perberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah. Dan juga bertentangan dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

Dengan dicabutnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang ditandai dengan dikeluarkannya Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 ini menjadi tugas yang baru bagi Menteri Perhubungan untuk merumuskan kembali regulasi yang baru terkait masalah Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan juga dicabutnya peraturan ini menyebabkan tidak adanya peraturan yang pasti yang mengatur akan hal ini.

Tidak lepas dari semua fakta yang telah dijelaskan, dinas perhubungan selaku pengatur masalah transportasi dan penetapan trayek juga mempunyai andil dalam berpendapat mengenai dikeluarkannya Putusan Nomor 15/P/HUM/2018 oleh Mahkamah Agung yang mencabut Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 ini, bagaimana dinas perhubungan menyikapi atas dikeluarkannya putusan ini, apa saja dampak dan akibat yang terjadi setelah dicabutnya Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, apakah terjadi masalah-masalah perseteruan kembali antara angkutan online

dengan angkutan konvensional dan juga bagaimana sudut pandang kemaslahatan setelah dikeluarkannya Putusan Nomor 15/P/HUM/2018.

Berdalih dari penjelasan yang telah dijelaskan diatas, penulis ingin mengetahui lebih jauh bagaimana persepsi hukum Dinas Perhubungan Kota Malang setelah dikeluarkannya Putusan Nomor 15/P/HUM/2018 dan bagaimana pandangan hukum islam dalam menyikapi dikeluarkannya putusan oleh Mahkamah Agung tersebut. Sehingga penulis berusaha melakukan penelitian dengan judul penjelasan dan latar belakang diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian berjudul, Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017. Penelitian ini dirasa penting supaya masyarakat lebih mengetahui tentang perkembangan peraturan angkutan online di Indonesia.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017?
2. Bagaimana pandangan kemaslahatan terhadap putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk Mengetahui bagaimana Persepsi Dinas Perhubungan kota Malang terhadap putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan atas Permenhub No. 108 tahun 2017

2. Untuk mengetahui bagaimana pandangan kemaslahatan terhadap putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis

Adanya penelitian ini bermanfaat untuk memberikan tambahan wawasan terhadap permasalahan terkait hukum dan bisnis. Sehingga dengan adanya penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi atau kajian untuk peneliti-peneliti berikutnya. Selain itu dapat mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat dalam perkuliahan serta untuk mengetahui secara mendalam mengenai bentuk kemitraan.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis

Manfaat praktis dari penelitian penulis ini dilakukan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum Strata 1 dari Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

- b. Bagi masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada masyarakat terkait persepsi hukum Dinas Perhubungan terhadap Putusan Nomor 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017.

c. Bagi peneliti selanjutnya

Penelitian ini diharapkan mampu dijadikan sebagai gambaran ataupun perbandingan para peneliti yang akan meneliti tentang tema yang terkait dengan penelitian ini.

#### **E. Definisi Operasional**

Persepsi Dinas Perhubungan adalah pandangan (anggapan) dasar terhadap suatu hal, sebagai anggapan yang mendasarkan sesuatu yang dilakukan oleh unsur pelaksana urusan pemerintah dibidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah.

#### **F. Batasan Masalah**

Dari sekian banyak pasal-pasal yang dicabut oleh Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor 15/P/HUM/2018, penulis membatasi penelitian dengan hanya meneliti pasal 48, 51, 56 dan 57 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yaitu terkait dengan pengadaan uji KIR dan SRUT.

#### **G. Sistem Penulisan**

Agar pembahasan skripsi ini terarah dan fokus terhadap satu pemikiran, maka penulis memberikan sistem penulisan sebagai gambaran umum penulisan laporan penelitian nantinya. Sistematika penulisan dibagi menjadi beberapa bab dan sub bab di dalamnya.

#### **BAB I Pendahuluan**

Memaparkan tentang pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah yang menjadi dasar penulis melakukan penelitian, kemudian permasalahan diatas difokuskan dalam rumusan masalah. Selain itu penelitian ini memiliki

tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional dan sistem penulisan yang menguraikan tentang gambaran umum mengenai susunan pembahasan dalam penulisan skripsi ini.

## BAB II Tinjauan Pustaka

Memaparkan tentang tinjauan pustaka yang terdiri dari penelitian terdahulu dan kerangka teori. Penelitian terdahulu berisi tentang informasi penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Adapun kerangka teori memaparkan beberapa teori yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat.

## BAB III Metode Penelitian

Memaparkan tentang metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, yang meliputi jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan metode pengolahan data.

## BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Merupakan pemaparan dari hasil penelitian dan pembahasan, yang menjelaskan mengenai data-data yang diperoleh dari hasil penelitian yang telah diedit, diklarifikasi, diverifikasi dan dianalisis untuk jawaban rumusan masalah yang ditetapkan.

## BAB V Penutup

Merupakan bab akhir yang terdiri dari kesimpulan, saran bagi objek penelitian, saran bagi masyarakat luas dan peneliti selanjutnya. Pada bagian akhir skripsi ini juga dilengkapi dengan daftar pustaka, lampiran-lampiran serta riwayat hidup peneliti.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Penelitian Terdahulu

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

1. Anwar Afandi, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2016) yang berjudul “Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek Online Berdasarkan PERDA DIY No.1 tahun 2008 tentang Perubahan atas PERDA DIY No. 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Provinsi DIY”. Hasil penelitian ini yaitu bahwasanya keberadaan ojek Online di DIY sampai saat ini belum ada izinnnya dan tidak bisa diberikan izin oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY. Atas status tidak diakuinya sebagai angkutan umum sehingga tidak bisa memperoleh izin angkutan. Pembatalan surat pemberitahuan Menteri Perhubungan oleh Presiden memberikan pengecualian oleh ojek online untuk dapat beroperasi sementara sampai pemerintah mampu menyediakan moda transportasi yang memadai. Dinas perhubungan sendiri juga belum bisa

mengawasi secara langsung keberadaan angkutan online ini dikarenakan tidak ada aturan/regulasi yang bisa dijadikan dasar tindakan untuk melakukan pengawasan terhadap transportasi online.<sup>8</sup>

Yang menjadi letak persamaan dengan penulis adalah yaitu penelitian yang sama-sama merupakan penelitian empiris dan menggunakan sudut pandang Dinas Perhubungan dalam meneliti aturan Pemerintah.

Yang menjadi letak perbedaan dengan penulis adalah lokasi penelitian dilakukan di daerah Yogyakarta sedangkan penulis melakukan penelitian di Kota Malang, dan juga objek penelitiannya yaitu PERDA DIY sedangkan objek penelitian penulis yaitu putusan Mahkamah Agung.

2. Bagus Setya Nugroho, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang (2017) yang berjudul “Implementasi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)”. Kesimpulan dari skripsi ini adalah bahwasanya implementasi Permenhub ini masih menuai beberapa permasalahan. Permasalahan yang terjadi terhadap praktek transportasi online merupakan salah satu alasan adanya revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Salah satu permasalahannya yaitu penyelenggara transportasi online tidak berstatus badan hukum padahal dengan berstatus badan

---

<sup>8</sup>Anwar Afandi, *“Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek Online Berdasarkan PERDA DIY No. 1 tahun 2008 tentang perubahan atas PERDA DIY No. 10 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan umum di Provinsi DIY”*. Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun (2016).

hukum dapat memberikan kenyamanan bagi semua pihak yang terkait. Dan solusi yang diberikan yaitu wajib bagi penyelenggara transportasi online untuk mendaftarkan dan berbadan hukum serta memenuhi syarat-syarat yang telah ditetapkan. Hal ini dilakukan untuk menghindari permasalahan-permasalahan yang timbul dari beroprasinya transportasi online di Indonesia.<sup>9</sup>

Yang menjadi letak persamaan dengan penulis adalah terletak pada pengkajian permasalahan yang sama-sama mengkaji tentang peraturan transportasi online menurut sudut pandang Dinas Perhubungan Kota Malang.

Yang menjadi letak perbedaan dengan penulis adalah terletak pada objeknya. Pada skripsi tersebut meneliti tentang implementasi terhadap Permenhub No. 32 sedangkan penulis meneliti Putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018.

3. Mahendra Arga Giantama, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta (2018) yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan Go-Ride yang Diselenggarakan PT Gojek Indonesia)”. Simpulan yang dapat ditarik dari skripsi tersebut adalah bahwa driver sebagai penyedia layananlah yang bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan oleh penumpang karena berhubungan langsung dengan konsumen. Karena,

---

<sup>9</sup> Bagus Setya Nugroho, “Implementasi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)” fakultas Syariah di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang tahun 2017.

driver berkewajiban menjaga keamanan dan keselamatan dari konsumen sebagai bentuk pelayanan yang baik. pertanggung jawaban tersebut berlaku sejak penumpang menggunakan jasa sampai dengan jasa telah terpanuhi. Pertanggung jawaban dari pihak driver disesuaikan dari kerugian yang dialami pihak konsumen. Dalam arti pada saat konsumen menggunakan jasa layanan dalam aplikasi Go-Jek, jika tanggung jawab tersebut tidak dilakukan maka dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum.<sup>10</sup>

Yang menjadi letak persamaan dengan penulis adalah penelitian ini yaitu sama-sama meneliti aspek hukum yang mengatur tentang keberadaan transportasi online dan juga sama-sama merupakan penelitian empiris.

Yang menjadi letak perbedaan antara penelitian ini dengan penulis yaitu lokasi penelitan dan aturan yang melindungi penumpang atas kecelakaan penumpang jasa transportasi online sedang penulis membahas tentang aturan tentang keberadaan transportasi online.

---

<sup>10</sup> Mahendra Arga Giantama, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Pnumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan GO-Ride Yang Diselenggarakan PT Gojek Indonesia)", fakultas Hukum di Universitas Islam Indonesia Yogyakarta tahun 2018

**Tabel 2.1 : Tabel Penelitian Terdahulu**

No	Nama Peneliti/ Perguruan Tinggi/ Tahun	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Anwar Afandi, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2016)	Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek Online Berdasarkan PERDA DIY No.1 tahun 2008 tentang Perubahan atas PERDA DIY No. 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Provinsi DIY	Meninjau sudut pandang Dinas Perhubungan dalam meneliti aturan Pemerintah terhadap transportasi online.	Lokasi penelitian dilakukan di Yogyakarta sedangkan penulis di Malang dan objek penelitiannya yaitu PERDA DIY sedangkan penulis tentang Putusan MA.
2	Bagus Setya Nugroho, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang (2017)	Implementasi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)	Mengkaji peraturan transportasi online menurut sudut pandang Dinas Perhubungan Kota Malang	Objeknya yaitu permenhub No. 32 tahun 2016 sedang penulis putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018
3	Mahendra Arga Giantama, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta (2018)	Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan Go-Ride yang Diselenggarakan PT Gojek Indonesia)	aspek hukum yang mengatur tentang keberadaan transportasi online dan merupakan penelitian empiris	lokasi penelitian dan objeknya yaitu perlindungan hukum terhadap penumpang sedang penulis tentang putusan MA.

## B. Kerangka Teori

### 1. Tinjauan Mengenai Pengangkutan

#### a. Pengertian Pengangkutan

Kata 'pengangkutan' berasal dari kata 'angkut' yang berarti mengangkat atau membawa. Pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>11</sup>

Pengangkutan berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.<sup>12</sup>

Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>13</sup>

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

---

<sup>11</sup>Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: PT Citra Aditya bhakti, 1991), 19.

<sup>12</sup>Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>13</sup>Widagdo Setiawan, *Kamus Hukum* (Jakarta: PT Prestasi Pustaka, 2012), 413.

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

b. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

Fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Sedangkan tujuannya untuk membantu memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang dan/atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan tersebut menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.<sup>14</sup>

c. Macam-macam Angkutan

Transportasi angkutan di Indonesia merupakan salah satu kebutuhan yang harus dipenuhi. Pentingnya transportasi bagi masyarakat itu disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor keadaan geografis yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian sungai dan laut yang mana memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup>Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan* (Jakarta: Djambatan, 2003), 1.

<sup>15</sup>Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT Citra Aditya Bhakti), 7.

Transportasi darat terdiri dari transportasi jalan raya, transportasi jalan rel atau kereta api dan angkutan jalan bermotor. Transportasi jalan raya (*road transport*) meliputi transportasi menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya.

Angkutan jalan kendaraan bermotor adalah moda angkutan menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya dan bergerak dibidang jalan raya.<sup>16</sup> Transportasi jalan raya ini sangat mudah dijumpai sehingga mempunyai hubungan yang akrab dengan masyarakat.

Tanggung jawab pengangkutan maupun barang sudah sewajarnya ditanggung penuh oleh perusahaan jasa. Tanggung jawab perusahaan pengangkut umum dengan penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai dengan tiba ditujuan yang telah disepakati. Kedua pihak harus melakukan prestasi agar terjadi transaksi yang sesuai dengan ketentuan dan tidak merugikan salah satu pihak.

Transportasi jalan sering kali menjadi urat kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk yang tumbuh

---

<sup>16</sup> Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), 18.

mengikuti maupun mendorong perkembangan yang terjadi pada sektor dan bidang kehidupan tersebut.

d. Subjek dan Objek dalam Hukum Pengangkutan

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

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil dan bermanfaat. Terdiri atas:<sup>17</sup>

- 1) Barang muatan (cargo), barang muatan yang dimaksud yaitu barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang.
- 2) Alat pengangkut sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat angkut sendiri atau menggunakan alat angkut milik orang lain dengan perjanjian sewa.

2. Transportasi Online

Transportasi berasal dari kata latin, yaitu *transportare*, *idi mana itrans*, berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi adalah mengangkut atau membawa

---

<sup>17</sup>Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis* (Bandung: PT Citra Aditya Bhakti, 2004), 144.

sesuatu ke sebelah lain atau mengangkut dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga dapat didefinisikan sebagai kegiatan dan usaha mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain.<sup>18</sup>

Transportasi terus mengalami perkembangan seiring dengan perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi berupa sepeda, becak, delman dan lain sebagainya. Namun kini dengan perkembangannya yang mengikuti perkembangan zaman, transportasi mengalami banyak perubahan dan menjadi semakin modern. Perkembangan transportasi juga mencakup dari cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Jika zaman dahulu pengguna jasa transportasi memesan alat transportasi melalui via telfon atau menuju pangkalan tempat transportasi umum berada dan membayarnya secara tunai, kini transportasi dapat dipesan dan membayarnya melalui sistem online.

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

Transportasi online merupakan angkutan umum yang sama dengan angkutan umum pada umumnya, yang membedakan hanyalah transportasi online ini dikatakan lebih maju karena telah terintegritasi dengan kemajuan

---

<sup>18</sup>Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), 13.

teknologi. Transportasi online memanfaatkan teknologi dengan menggunakan aplikasi yang tersedia pada smartphone yang tidak hanya memudahkan pengguna jasa untuk memesan moda angkutan sebagai sarana pengangkutan barang dan/atau orang saja, namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global dikota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, hadirnya transportasi online memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

Berikut ini adalah beberapa tujuan transportasi online :

a. Lebih efisien

Mengapa lebih efisien? Itu karena keefisienan waktu yang di berikan. Dengan menggunakan transportasi online kita pun tidak akan terjebak macet apalagi di kota kota besar.

b. Praktis dan mudah

Praktis jika kita mau mengirim barang atau mau di jemput dimana pun bisa. Dan cara order nya pun mudah kalian hanya tinggal order di smartphone. Dan juga untuk memudahkan para pengguna agar dapat menggunakan jasa transportasi online ini dimanapun mereka membutuhkannya, karena cara pemesanannya yang sangat mudah.

c. Lebih nyaman

Memberikan kenyamanan semaksimal mungkin kepada para pengguna jasanya. Dengan kenyamanan yang di berikan kepada pelanggan akan membuat pelanggan tersebut menjadi pelanggan setia ojek online.

d. Rapih

Para driver ojek online lebih terlihat rapih menggunakan seragam nya yang membuat pelanggan tidak ragu untuk mengorder nya. Hal ini ditujukan agar para pengguna jasa merasa lebih nyaman saat sedang menggunakan jasa tersebut.

e. Aman dan Terpercaya

Ojek online tidak hanya sefty driver nya saja tapi mereka juga mengutamakan keselamatan pelanggan nya yaitu dengan menyediakan helm sebagai keamanan jika terjadi kecelakaan pada saat perjalanan. Driver lebih terpercaya karena sudah terdaftar data nya serta kelengkapan lainnya.sehingga tidak memberikan keraguan pada pengguna jasanya.

f. Kemudahan dalam pembayaran dan tarifnya pasti

Pembayaran ojek online bisa menggunakan uang tunai atau pun kartu debit dan kredit. Sehingga lebih mudah dan dapat menjangkau masyarakat lebih mudah. Tarif nya pun sudah di tentukan dan pasti lebih murah di bandingkan dengan angkutan umum lainnya.

### 3. Peraturan Transportasi Online

Transportasi online menjadi mata pencaharian yang sangat menjanjikan di Indonesia. Berkembangnya transportasi online ini membawa perubahan-perubahan yang sangat dapat dirasakan. Salah satunya yaitu terkait regulasi transportasi online yang selalu mengalami pro dan kontra dari berbagai pihak sehingga sering mengalami perubahan-perubahan yang menyebabkan aturan yang mengatur perihal transportasi online menjadi tidak pasti.

Regulasi yang mengatur permasalahan transportasi online sudah mengalami beberapa kali pergantian dan revisi. Kasus bermula saat Menteri Perhubungan menetapkan Permenhub No. 32 tahun 2016 pada tanggal 1 oktober 2016 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian setelah dilakukan sosialisasi peraturan ini menerima banyak masukan dari berbagai pihak hingga perlu direvisi kembali yang kemudian menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 dengan mengalami perubahan 11 poin yakni tentang jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (KIR), Pool, menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel), akan dikenakan pajak, akses Dashboard dan terkait masalah sanksi.

Setelah Menteri Perhubungan mengeluarkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan

Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, ternyata peraturan ini digugat ke Mahkamah Agung dan hakim Agung mencabutnya dengan mengeluarkan Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017, ada 14 poin atau pasal yang dicabut oleh Mahkamah Agung didalam putusan ini. Mahkamah Agung menilai pasal tersebut telah melanggar Undang-undang (UU) Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mendapati hal itu, Menteri Perhubungan kemudian membuat Permenhub lagi yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang lagi-lagi aturan ini digugat oleh Daniel Lukas Rorong, Herry Wahyu Nugroho, dan Rahmatulloh Riyadi ke Mahkamah Agung. MA pun akhirnya mencabut aturan tersebut dan menyatakan pasal 6 ayat i huruf a, pasal 27 ayat 1 huruf d, pasal 27 ayat 1 huruf f, pasal 27 ayat 2, pasal 38 huruf a, pasal 38 huruf b, pasal 38 huruf c, pasal 39 ayat 1, pasal 39 ayat 2, pasal 40, pasal 48 ayat 10 huruf a angka 2, pasal 48 ayat 10 huruf b angka 2, pasal 48 ayat 11 huruf a angka 3, pasal 48 ayat 11 huruf b angka 3, pasal 51 ayat 9 huruf a angka 2, pasal 51 ayat 10 huruf a angka 3, pasal 56 ayat 3 huruf b angka 1 sub b, pasal 57 ayat 10 huruf a angka 2, pasal 57 ayat 11 huruf a angka 2, pasal 65 huruf a, pasal 65 huruf b, pasal 65 huruf c, pasal 72 ayat 5 huruf c, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek,

merupakan pemuatan ulang materi norma yang telah dibatalkan oleh putusan MA Nomor 37/P/HUM/2017 tanggal 20 Juni 2017, dan karenanya tidak sah dan tidak berlaku umum.<sup>19</sup>

Mahkamah Agung menyatakan Permenhub tersebut bertentangan dengan pasal 3, pasal 4, pasal 5, dan pasal 7 Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip perberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah. Dan juga bertentangan dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

Mahkamah Agung menyatakan bahwa Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu dan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep sharing economy yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat pasal 33 ayat (1) UUD 1945.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup>Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2017

<sup>20</sup>Agus Tri Haryanto, "Aturan Transportasi Online Dicabu MA"

<http://inet.detik.com/lawandpolicy.aturan-transportasi-online-dicabut-ma>, diakses pada tanggal 18 oktober 2018.

#### 4. Definisi *Maslahah*

##### a. Pengertian *Maslahah*

Kata *Maslahah* (المصلحة) merupakan bentuk *masdar* dari *fi'il* yang maknanya senada dengan kata manfaat, baik, dan bagus atau menolak bahaya.<sup>21</sup> *Maslahah* dalam bahasa umum adalah segala sesuatu yang bermanfaat bagi manusia dalam arti menghasilkan. Seperti menghasilkan keuntungan dan kesenangan, atau dalam arti menolak seperti menolak bahaya.<sup>22</sup> Sedangkan dalam terminology ushul fiqh, *maslahah* berarti kebaikan-kebaikan yang tidak menyimpang dari tujuan syaria tanpa melepaskan tujuan pemenuhan kebutuhan manusia dalam rangka memelihara tujuan syara' (hukum Islam).

Tujuan syara yang harus dipelihara tersebut adalah memelihara agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Apabila seseorang melakukan aktifitas yang pada intinya untuk memelihara kelima aspek tujuan syara, maka dinamakan *maslahah*. Selain itu untuk menolak segala bentuk kemudharatan (bahaya) yang berkaitan dengan kelima tujuan syara' tersebut, juga dinamakan *maslahah*.

Imam Al-Ghazali memandang bahwa suatu kemaslahatan harus sejalan dengan tujuan syara', sekalipun hal itu bertentangan dengan

<sup>21</sup>Ahmad Warson Munawwir, *Kamus AL-Munawwir Arab-Indonesia* (Surabaya: Pustaka Progresif, 1997), 788.

<sup>22</sup> Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Kencana, 2011), 345.

tujuan manusia, karena tidak selamanya tujuan manusia itu selalu berdasarkan dengan kehendak syara', melainkan sering didasari dengan hawa nafsu. Oleh sebab itu, yang dijadikan patokan dalam mencari kemaslahatan yaitu kehendak syara', bukan kehendak manusia.<sup>23</sup> Hal ini telah disebutkan dalam Al-Qur'an :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنفُسِكُمْ أَوِ الْوَالِدِينَ  
وَالْأَقْرَبِينَ ۚ إِن يَكُنْ عَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا ۖ فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَن تَعْدِلُوا ۗ  
وَإِن تَلُؤُوا أَوْ تُعْرِضُوا فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرًا

Artinya : Wahai orang-orang yang beriman, jadilah kamu orang yang benar-benar penegak keadilan, menjadi saksi karena Allah biarpun terhadap dirimu sendiri atau ibu bapa dan kaum kerabatmu. Jika ia kaya ataupun miskin, maka Allah lebih tahu kemaslahatannya. Maka janganlah kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang dari kebenaran. Dan jika kamu memutar balikkan (kata-kata) atau enggan menjadi saksi, maka sesungguhnya Allah adalah Maha Mengetahui segala apa yang kamu kerjakan. (QS. An-Nisa : 135)<sup>24</sup>

Maslahat yang dimaksudkan adalah kemaslahatan yang menjadi tujuan syara' bukan kemaslahatan yang semata-mata berdasarkan keinginan dan hawa nafsu manusia saja. Sebab, disadari sebelumnya bahwa tujuan dari pensyariaan hukum tidak lain adalah untuk

<sup>23</sup> Abu Hamid Al-Ghazali, *al- Mustashfa min 'ilmi al-Ushul* (Beirut: Dar al-Kutub al 'Ilmiyyah, 1980), 286.

<sup>24</sup> Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah* (Bandung: Sygma, 2010), 100.

merealisir kemaslahatan bagi manusia dalam segala segi dan aspek kehidupan mereka di dunia dan terhindar dari berbagai bentuk yang bisa membawa kepada kerusakan. Dengan kata lain, setiap ketentuan hukum yang digariskan oleh syari'at adalah bertujuan untuk menciptakan kemaslahatan bagi manusia.<sup>25</sup>

Perlu diketahui Allah SWT sebagai syari'at (yang menetapkan syari'at) tidak menciptakan hukum atau aturan begitu saja. Akan tetapi hukum dan aturan itu diciptakan dengan maksud dan tujuan tertentu. Ibnu Qayyim al-Jauziyah, sebagaimana dikutip oleh Khairul Umam, menyatakan bahwa tujuan syari'at adalah kemaslahatan hamba didunia dan diakhirat. Syari'at semuanya adil, semua berisi rahmat, dan semuanya mengandung hikmah. Setiap masalah yang menyimpang dari keadilan, rahmat, maslahat, dan hikmah pasti bukan ketentuan syari'at.<sup>26</sup>

Maslahat secara umum dapat dicapai melalui dua cara:<sup>27</sup>

- 1) Mewujudkan manfaat, kebaikan dan kesenangan untuk manusia yang disebut dengan istilah *jalb al-manafi'*. Manfaat ini bisa dirasakan secara langsung pada saat itu juga atau tidak langsung pada waktu yang akan datang.

<sup>25</sup>Romli SA, *Muqorona Mazahib Fil-Ushul* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 1999), 164.

<sup>26</sup>Ghofar Shidiq, "Teori Maqoshid Al-Syariah Dalam Hukum Islam", Jurnal Universitas Islam Sultan Agung. Diakses pada tanggal 21 September 2018

<sup>27</sup>Ghofar Shidiq, "Teori Maqoshid Al-Syariah Dalam Hukum Islam". Diakses pada tanggal 21 September 2018

2) Menghindari atau mencegah kerusakan dan keburukan yang sering diistilahkan dengan dar' al-mafasid. Bila mudharatnya lebih banyak maka dilarang oleh agama dan begitu pula sebaliknya, hal ini dijekaskan oleh Ibnutaimiyah : *“Berubahnya suatu hukum menjadi haram atau halal bergantung pada mafsadah atau maslahahnya”*<sup>28</sup>

Adapun yang dijadikan tolak ukur untuk menentukan baik buruknya (manfaat atau mafsadahnya) sesuatu yang dilakukan adalah apa yang menjadi kebutuhan dasar bagi kehidupan manusia. tuntutan kebutuhan bagi kehidupan manusia itu bertingkat-tingkat, yakni kebutuhan primer, sekunder dan tersier.

Pada intinya *masalah* merupakan salah satu sumber hukum yang dijadikan dasar dalam menetapkan suatu hukum demi mewujudkan kemaslahatan umum. Dalam kehidupan nyata kemaslahatan menjadi tolak ukur dalam menetapkan hukum seiring bertumbuh kembangnya kehidupan masyarakat islam yang dipengaruhi oleh perbedaan kondisi dan tempat. Berdasarkan pada pengertian tersebut pembentukan hukum itu dimaksudkan untuk merealisasikan kemaslahatan umat manusia bagi mereka dan menolak kemudharatan serta menghilangkan kesulitan dari padanya.

b. Macam-macam Masalah dari segi kualitas atau kepentingan kemaslahatan ada tiga macam

<sup>28</sup>A. Syafi’l Karim, *Ushul Fiqh* (Bandung: Pustaka Setia, 2006), 84

- 1) Masalah al-Dharuriyyah, kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok manusia baik itu didunia maupun di akhirat, yakni memelihara agama, memelihara jiwa, memelihara akal, memelihara keturunan, dan memelihara harta. Kelima kemaslahatan ini disebut dengan al-Mashalih al-Khomsah. Masalah ini merupakan masalah yang paling esensial bagi kehidupan manusia, sehingga sangat diwajibkan untuk ada dalam kehidupan manusia karena menyangkut aspek agama atau akidah demi ketentraman kehidupan baik duania maupun akhirat.
- 2) Masalah al-Hajiyah, kemaslahatan yang dibutuhkan untuk menyempurnakan dan mengoptimalkan kemaslahatan pokok (Mashalih al-Khomsah) yaitu berupa keringanan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan mendasar manusia. Masalah ini merupakan kebutuhan pokok (primer) dan apabila masalah ini dihilangkan maka akan menimbulkan kesulitan dalam kehidupan manusia, namun tidak sampai menyebabkan kepunahan bagi manusia.
- 3) Masalah al-Tahsiniyyah, Kemaslahatan ini sifatnya sebagai pelengkap yang berupa keleluasaan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya. Jika kemaslahatan ini tidak terpenuhi maka kehidupan manusia akan terasa kurang indah namun tidak menyebabkan kemudharatan.

c. Syarat-syarat Kemaslahatan (Maslahah)

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

- 1) Kemaslahatan itu sejalan dengan kehendak syari'at dan termasuk dalam jenis kemaslahatan yang didukung oleh *nash* secara umum.
- 2) Kemaslahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan. Sehingga benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindari kemudharatan.
- 3) Kemaslahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi apabila maslahat itu bersifat individual menurut al-Ghazali maka syarat lain harus dipenuhi, dimana maslahat tersebut harus sesuai dengan *al-Maqasid al-Shariah*.
- 4) Pembentukan hukum dengan mengambil kemaslahatan itu tidak bertentangan dengan dasar keterangan al-Qur'an, Hadist, dan ijma'.
- 5) Yang dinilai akal sehat sebagai masalah yang hakiki dan telah sejalan dengan tujuan syarat dalam menetapkan hukum tidak bertentangan dengan dalil syariat yang telah ada, baik dalam bentuk al-Qur'an dan hadist maupun ijma' ulama terdahulu.

Tidak semua masalah dapat digunakan sebagai hujjah, sehingga ada beberapa ketentuan yang menjadikan masalah dapat dijadikan sebagai hujjah. Berikut ini ada beberapa syarat masalah menurut ulama :

- 1) Masalah itu sejalan dengan tindakan syara'.
- 2) Masalah tidak bertentangan atau meninggalkan nash syara'.
- 3) Masalah itu termasuk golongan masalah yang dharuri, baik yang menyangkut kepentingan pribadi maupun yang menyangkut kepentingan umum atau kepentingan banyak orang (universal).<sup>29</sup>

Masalah diamalkan dalam kondisi yang memerlukan, yang seandainya masalahnya tidak diselesaikan dengan cara ini, maka umat berada dalam kesempitan hidup dan menghadapi kesulitan.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup>Abu Hamid Al-Ghazali, *al- Mustashfa min 'ilmi al-Ushul*, 139.

<sup>30</sup>Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Kencana, 2011), 383.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian empiris atau dapat disebut pula dengan penelitian lapangan (*field research*)<sup>31</sup> yaitu, peneliti memperoleh data dari penelitian lapangan langsung. Penelitian empiris adalah penelitian hukum dengan cara pendekatan fakta yang ada dengan jalan mengadakan pengamatan dan penelitian di lapangan. Adapun yang menjadi objek penelitian adalah terkait putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018 menurut persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang dan ditinjau dari sudut pandang kemaslahatan.

Dalam penelitian ini akan dicari data tentang bagaimana pendapat Dinas Perhubungan Kota Malang tentang Putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018 tentang pencabutan Permenhub Nomor 108 tahun 2017 dan juga ditinjau dari sudut pandang kemaslahatan.

#### B. Pendekatan Penelitian

Adapun pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu, *qualitative research*.<sup>32</sup> dengan spesifikasi penelitian deskriptif analisis. Pendekatan kualitatif yaitu penelitian yang dimaksudkan untuk mengungkap gejala secara holistik-kontekstual (secara menyeluruh dan sesuai dengan konteks/apa

---

<sup>31</sup>Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek* (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 17.

<sup>32</sup>Anselm Strauss dan Juliet Corbin, *Dasar-dasar penelitian Kualitatif Prosedur, Teknik, dan Teori Grounded* (Surabaya: PT.Bina Ilmu, 1997), 11.

adanya) melalui pengumpulan data dari latar alami melalui sumber langsung dengan instrument kunci penelitian itu sendiri.<sup>33</sup>

Adapun tujuan diangkatnya penelitian kualitatif ini adalah untuk menggambarkan realita empiris terhadap fenomena secara rinci dan mendalam. Hal ini dimaksudkan untuk memperoleh berbagai informasi yang dapat digunakan untuk menganalisis dan memahami lebih lanjut tentang aspek tertentu terkait persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap putusan Mahkamah Agung No.15/P/HUM/2018 atas pencabutan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017.

#### **C. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana penelitian akan dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Jl. Raden Intan NO. 1, Polowijen, Blimbing, Kota Malang.

#### **D. Jenis Dan Sumber Data**

Sumber data dalam penelitian hukum empiris adalah sumber data yang berasal dari data lapangan.<sup>34</sup> Dalam penelitian terdapat jenis dan sumber data, sumber data dibedakan dari data yang diperoleh dari masyarakat (lapangan) dan dari bahan pustaka. Adapun sumber data yang dilakukan dalam penelitian ini:

---

<sup>33</sup>Ahmad Tanzeh, *Pengantar Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Sukses Offset, 2009), 100.

<sup>34</sup>Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 12.

### 1. Data Primer

Data Primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya yakni melalui wawancara dengan informan. Adapun data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara dengan 3 orang anggota Dinas Perhubungan Kota Malang dan 2 orang driver angkutan online.

### 2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang mendukung keterangan dan kelengkapan data primer.<sup>35</sup>, Data sekunder dalam penelitian ini adalah data tentang masalah yang berasal dari literatur-literatur kepustakaan yang bisa berupa buku, kitab dan artikel. Untuk data sekunder terdiri dari beberapa yaitu Putusan Mahkamah Agung No.15/P/HUM/2018, Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, Al-Qur'an dan Hadits, buku Ushul fiqh, Fiqh Muamalah dan Manajemen Transportasi serta dokumen-dokumen tertulis seperti skripsi, jurnal, bahan sumber dari berita atau artikel online dan data-data dari informan.

### 3. Data Tersier

Data tersier yaitu data yang memberikan petunjuk maupun penjelasan dari bahan primer dan sekunder, serta sebagai tambahan penulisan sepanjang itu memuat informasi yang relevan. Data tersier

---

<sup>35</sup>Husain Usman dan Purnomo Setiady Akbar, *Metode Penelitian Sosial* (Jakarta: Bumi Aksara, 1996), 73.

dalam penelitian ini berupa kamus, ensiklopedia, serta literatur lain yang bisa mendukung data primer dan sekunder.

#### **E. Metode Pengumpulan Data**

Langkah pengumpulan data yang dilakukan mengandung beberapa kegiatan atau aktifitas dari seorang peneliti. Pada prakteknya, pengumpulan atau pengadaan data dapat dilakukan dengan berbagai metode dan pengumpulan yang selaras dengan tipe penelitian. Metode dan pengumpulan tersebut antara lain wawancara dan dokumentasi.

##### **1. Wawancara**

Wawancara adalah metode pengumpulan data melalui informasi dengan bertanya langsung kepada informan.<sup>36</sup> Dengan kegiatan wawancara peneliti mendapatkan keterangan ataupun informasi dilokasi penelitian. Dalam kegiatan ini terjadi pertemuan antara dua orang ataupun lebih untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam satu topik tertentu.<sup>37</sup> Dalam penelitian ini penulis mewawancarai beberapa informan yang terkait yaitu 3 orang staf dari Dinas perhubungan Kota Malang dan 2 orang driver angkutan online.

Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan cara interview pada beberapa orang yang bersangkutan. Adapun dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan beberapa responden yaitu:

---

<sup>36</sup>Amiruddin, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo, 2006), 270.

<sup>37</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif* (Bandung: Alfabeta, 2008), 231..

**Tabel 3.1 : Daftar Responden**

No	Responden	Keterangan
1	Berlian Kandha Wijaya	Staf Bidang Pelayanan Angkutan Tidak Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang
2	Okky Y	Staf Bidang Pelayanan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Malang
3	Deni Kurniawan	Staf Bidang Pelayanan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Malang
4	Didik Setiawan	Driver Angkutan Online
5	Muhammad Gufron	Driver Angkutan Online

## 2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan salah satu metode pengumpulan data yakni dengan mencari data mengenai hal-hal atau variable yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah dan sebagainya.<sup>38</sup> Dimana cara pengumpulan data seperti ini untuk menjawab masalah yang sedang diteliti dengan cara menelaah sumber atau bahan pustaka yang perlu digunakan yang berkaitan dengan penelitian ini. dalam pengumpulan data melalui dokumentasi peneliti mengumpulkan data dengan cara membaca buku serta peraturan yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti

Studi dokumentasi yang penulis ambil disini yaitu hasil wawancara penulis dengan responden saat melakukan wawancara dan juga gambar terkait

<sup>38</sup>Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), 274.

penelitian yang berhubungan dengan objek yang diteliti yaitu mengenai Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018.

#### F. Metode Pengolahan Data

Apabila keseluruhan data sudah terkumpul, langkah yang diambil peneliti selanjutnya adalah mengolah dan membuat analisis terhadap data yang sudah terkumpul sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Pengolahan data adalah kegiatan merapikan data hasil pengumpulan data di lapangan sehingga siap pakai untuk dianalisis. Sesuai dengan metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data yang dipakai peneliti adalah analisis deskriptif kualitatif atau non statistik atau analisis isi (*content analysis*).<sup>39</sup> Adapun proses analisis data yang penulis gunakan adalah sebagai berikut:

##### 1. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Menerangkan, memilah hal-hal pokok dan memfokuskan hal-hal penting yang sesuai dengan rumusan masalah. Dalam teknik *editing* ini, peneliti akan memeriksa kelengkapan serta keakuratan data yang diperoleh dari responden.<sup>40</sup>

Dalam hal ini peneliti memeriksa kembali kelengkapan data-data yang diperoleh dari metode yang telah disebutkan sebelumnya dari hasil

---

<sup>39</sup>Comy R. Setiawan, *Metode Penelitian Kualitatif-Jenis, Karakter, dan Keunggulannya* (Jakarta: Grasindo, 2010), 9.

<sup>40</sup>Suratman dan Phillips Dillah, *Metode Penelitian Hukum* (Bandung: Alfabeta, 2013), 141.

wawancara dengan beberapa responden serta hasil dari studi kepustakaan.

## 2. Klasifikasi (*Classifying*)

Yaitu mengklasifikasikan data-data yang diperoleh agar lebih mudah melakukan pembacaan data sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan, sehingga data yang diperoleh benar-benar memuat informasi yang dibutuhkan dalam penelitian.

## 3. Verifikasi (*Verifying*)

Yaitu langkah dan kegiatan yang dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari lapangan, yang mana data dan informasi tersebut diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian,<sup>41</sup> serta mempermudah untuk menganalisis data yang diperoleh.

## 4. Analisis Data (*Analysing*)

Yaitu menganalisa data mentah yang diperoleh dari informan untuk dipaparkan kembali dengan kata-kata yang mudah dicerna serta dipahami. Dalam hal ini analisa yang digunakan penulis adalah deskriptif kualitatif, yaitu analisis yang menggambarkan keadaan atau status fenomena dengan kata-kata atau kalimat, lalu dipisahkan sesuai dengan kategorinya untuk mendapat suatu kesimpulan.

Dalam hal ini penulis menggambarkan secara jelas tentang persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap putusan Mahkamah

---

<sup>41</sup>Nana Sudjana dan Ahwal Kusumah, *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi* (Bandung: Sinar Baru Algesindo, 2000), 84.

Agung Nomor 15/P/HUM/2018. Peneliti melakukan analisis atas data-data tersebut dengan menggunakan teori-teori yang telah dipaparkan pada bab II. Analisis datanya meliputi analisis terhadap data yang diperoleh dari hasil wawancara kepada para responden yang telah terkumpul tersebut memiliki relevansi dengan teori-teori yang ada atau tidak

#### 5. Kesimpulan (*Concluding*)

Merupakan langkah terakhir, yaitu dengan cara menganalisis data secara komprehensif serta menghubungkan makna data yang ada dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian. Peneliti mengerucutkan persoalan diatas dengan beberapa poin untuk mengambil jawaban atas pertanyaan yang ada dalam rumusan masalah berupa kesimpulan dari keseluruhan data yang diperoleh dari kegiatan penelitian ini yang sudah dianalisis.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

Didalam sejarah Dinas Perhubungan Kota Malang Pada mulanya bernaung didalam naungan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat Provinsi. Seiring dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungsn Kota Malang mulai berdiri sendiri. Pada saat ini, kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jalan Raden Intan No. 1 Malang. Letak dari kantor Dinas Perhubungan Kota Malang ini dapat dibidang sangat strategis karena berdekatan dengan terminal Arjosari sehingga dapat sekaligus mengatur, mengendalikan serta mengawasi terhadap oprasional transportasi perhubungan darat. Karena itu terminal Arjosari merupakan salah satu tempat yang mencerminkan kota Malang, karena masyarakat luar kota yang datang ke Kota Malang rata-rata akan terlebih dahulu menginjakkan kakinya di terminal Arjosari dan akan melihat keadaan terminal Arjosari sebelum pada akhirnya melihat keseluruhan Kota Malang, maka dari itu terminal Arjosari merupakan wajah dari kota malang yang harus ditata dengan sebaik-baiknya oleh Dinas Perhubungan Kota Malang.

Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai tugas dan fungsi yang didasarkan atas surat keputusan wali kota Malang Nomor : 55 Tahun 2012 tentang uraian tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang :<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> Profil Buku Dinas Perhubungan Kota Malang

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan
2. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan.
3. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan Transportasi.
4. Pengembangan manajemen dan rekayasa jaringan transportasi.
5. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal.
6. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan ke bandara udara.
7. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas.
8. Pengembangan dan pengelolaan parkir.
9. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.
10. Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan.
11. Pemberian dan pencabutan di bidang perhubungan.
12. Pelaksanaan kegiatan di bidang pemungutan retribusi.
13. Penetapan jaringan transportasi jalan.
14. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas.
15. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos, dan telekomunikasi.
17. Pelaksanaan Standart Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perhubungan.

18. Permemberdayaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan.
19. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi.
20. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan kepala daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.
21. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

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

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

perhubungan kota Malang adalah “Meningkatkan Kualitas Transportasi Aman, Tertib, dan Nyaman”<sup>43</sup>

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

1. Terwujudnya sarana dan prasarana perhubungan yang bermanfaat dalam berlalu lintas.
2. Terwujudnya pelayanan parkir yang tertib.

Sasaran dinas perhubungan sebagai Implementasi dari visi dan tujuan dinas adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya sarana dan prasarana dalam upaya keselamatan berlalu lintas.
2. Meningkatnya penggunaan sarana perhubungan.
3. Meningkatnya kualitas pelayanan perhubungan.
4. Meningkatnya pelayanan parkir yang tertib.

**B. Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 tentang Pencabutan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 108 Tahun 2017**

Transportasi online di Indonesia sudah ramai menjadi perbincangan bagi masyarakat umum. Awal kemunculan transportasi online ini dimulai sejak tahun 2014, pada saat itu masyarakat banyak yang memandang positif dari kemunculan transportasi online ini dan dianggap sebagai peluang usaha yang menjanjikan bagi masyarakat karena hanya dengan bermodalkan kendaraan

---

<sup>43</sup>Profil Buku Dinas Perhubungan Kota Malang

yang dimiliki sudah bisa mendapatkan hasil yang cukup memuaskan dan dapat membantu perekonomian dalam masyarakat. Praktek transportasi online ini sama halnya dengan transportasi pada umumnya, yang membedakan hanyalah transportasi online bisa dipesan dan diakses melalui aplikasi pada smartphone sehingga tidak banyak juga para pengemudi transportasi konvensional beralih untuk bermitra dengan perusahaan transportasi online karena dianggap lebih menjanjikan dan menguntungkan.

*“Perkembangan Transportasi Online saat ini memang bisa dibbilang cukup pesat dan meningkat, sehingga masyarakat banyak yang mulai beralih dari angkutan konvensional ke angkutan online, namun, ya pasti masih terdapat untung dan ruginya”<sup>44</sup>*

Awal kemunculan transportasi online ini dimulai dengan munculnya perusahaan Go-Jek yang kemudian disusul dengan perusahaan-perusahaan yang lain seperti Grab dan Uber. Bermunculannya perusahaan-perusahaan transportasi online dikarenakan banyak masyarakat yang lebih memilih untuk menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi konvensional sehingga menggeser keberadaan transportasi konvensional yang sudah ada terlebih dahulu, karena pada dasarnya munculnya transportasi online seiring perubahan zaman ini juga mempunyai tujuan yang sangat jarang ditemukan dalam transportasi konvensional yaitu lebih efisien dalam hal waktu, praktis dan mudah dalam pemesanannya, lebih nyaman, driver yang sebagai pengemudi juga dianjurkan untuk memakai jaket perusahaan transportasi online (bagi kendaraan bermotor) sehingga terlihat lebih rapih, lebih aman dan

---

<sup>44</sup> Okky Y, *Wawancara* (Malang, 4 desember 2018)

terpercaya karena kita sudah mempunyai informasi tentang driver ketika memesan melalui aplikasi transportasi online sehingga mengurangi tindak kejahatan, serta kemudahan dalam pembayaran dan biaya yang pasti tidak memerlukan tawar-menawar. Hal ini yang menyebabkan transportasi online dianggap lebih unggul pada saat ini dimata masyarakat luas. Dengan adanya fenomena ini banyak dari pengemudi transportasi konvensional yang merasa dirugikan dengan munculnya transportasi online, mereka berkata bahwa pendapatan mereka menurun drastis sejak munculnya perusahaan transportasi online. Para pengemudi (sopir-sopir) transportasi online yang merasa dirugikan pun akhirnya melakukan aksi demo besar-besaran dan menuntut agar transportasi online ditiadakan, dikarenakan transportasi online di Indonesia dianggap ilegal dan belum ada undang-undang maupun peraturan pemerintah yang mengaturnya.

Pertumbuhan transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia, baik itu pengaruh yang mengarah kepada kebaikan maupun pengaruh buruk. Transportasi juga telah menciptakan persoalan-persoalan yang meliputi banyak dimensi dan banyak menyangkut kepentingan umum, sehingga pemerintah harus mengaturnya secara baik dan terarah. Keterlibatan pemerintah secara aktif dalam penyelenggaraan kegiatan transportasi sangat diperlukan terutama dalam tahap-tahap permulaan pembangunan.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup>Rahardjo Adisaswita. *Manajemen Pembangunan Transportasi* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), 6.

Di Indonesia peraturan mengenai transportasi online ini sudah ada dan juga sudah beberapa kali mengalami pergantian dan revisi. Pada awalnya peraturan transportasi online ini diatur di Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 tahun 2016, Menteri Perhubungan menetapkan Permenhub No. 32 tahun 2016 pada tanggal 1 oktober 2016 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian setelah dilakukan sosialisasi peraturan ini menerima banyak masukan dari berbagai pihak hingga perlu direvisi kembali yang kemudian menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017 dengan mengalami perubahan 11 poin yakni tentang jenis angkutan sewa, kapasitas silinder mesin kendaraan, batas tarif angkutan sewa khusus, kuota jumlah angkutan sewa khusus, kewajiban STNK berbadan hukum, pengujian berkala (KIR), Pool, menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel), akan dikenakan pajak, akses Dashboard dan terkait masalah sanksi.<sup>46</sup>

Setelah Menteri Perhubungan mengeluarkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, ternyata peraturan ini digugat ke Mahkamah Agung dan hakim Agung mencabutnya dengan mengeluarkan Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017, ada 14 poin atau pasal yang dicabut oleh Mahkamah Agung didalam putusan ini. Mahkamah Agung menilai pasal tersebut telah melanggar Undang-undang (UU) Nomor 20 Tahun 2008 tentang

---

<sup>46</sup>Muhammad Taufiqurrahman, "Aturan Transportasi Online Kembali Dicabut MA, Ini Kata Menhub", <http://m.detik.com/news/berita/d-4208705>, diakses pada tanggal 1 November 2018.

Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setelah dicabutnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 ini dicabut oleh Mahkamah Agung, Menteri Perhubungan kemudian membuat Permenhub lagi yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang lagi-lagi aturan ini digugat ke Mahkamah Agung oleh Daniel Lukas Rorong, Herry Wahyu Nugroho, dan Rahmatulloh Riyadi.

Mahkamah Agung memerintahkan kepada menteri perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut :<sup>47</sup> Pasal 6 ayat (1) huruf e, Pasal 27 ayat (1) huruf d, Pasal 27 ayat (1) huruf f, Pasal 27 ayat (2), Pasal 38 huruf a, Pasal 38 huruf b, Pasal 38 huruf c, Pasal 39 ayat (1), Pasal 39 ayat (2), Pasal 40, Pasal 48 ayat (10) huruf a angka 2, Pasal 48 ayat (10) huruf b angka 2, Pasal 48 ayat (11) huruf a angka 3, Pasal 48 ayat (11) huruf b angka 3, Pasal 51 ayat 9 huruf a angka 2, Pasal 51 ayat 10 huruf a angka 3, Pasal 56 ayat 3 huruf b angka 1 sub b, Pasal 57 ayat 10 huruf a angka 2, Pasal 57 ayat 11 huruf a angka 2, Pasal 65 huruf a, Pasal 65 huruf b, Pasal 65 huruf c, Pasal 72 ayat (5) huruf c, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Didalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 menyatakan bahwa pasal-pasal yang dicabut dalam Permenhub Nomor 108 tahun 2017 ini merupakan pemuatan ulang materi muatan norma yang telah dibatalkan oleh

---

<sup>47</sup>Putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/ 2018

Putusan Nomor 37/P HUM/2017, tanggal 20 juni 2017, dan/atau bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu pasal 4 dan pasal 5 Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, dan karenanya tidak sah dan tidak berlaku umum.<sup>48</sup>

Di dalam putusan MA No. 15/P/HUM/2018 ini terdapat beberapa pasal yang dianggap penting oleh beberapa pihak namun dimentahkan oleh Mahkamah Agung, setelah dimentahkannya beberapa pasal tersebut oleh Mahkamah Agung banyak dari pihak angkutan online atau driver-driver transportasi online yang bersyukur, namun di dalam Putusan Mahkamah Agung tersebut terdapat beberapa pasal yang menurut sebagian orang dianggap penting dan tidak seharusnya dimentahkan oleh Mahkamah Agung karena pasal-pasal tersebut juga menyangkut keselamatan dalam bertransportasi sehingga mengalami beberapa kritik. Aturan tersebut yaitu mengenai kewajiban uji KIR dan SRUT pada transportasi online yang terdapat dalam pasal 48, 51, 56, dan 57 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017.

Pencabutan atau pembatalan beberapa pasal-pasal penting dari Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek ini menuai beberapa reaksi dari berbagai pihak. Ada yang beranggapan MA kurang tegas dan tidak memperhatikan keselamatan baik itu konsumen maupun dari driver

---

<sup>48</sup>Putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/2018

transportasi online sendiri, dan ada pula yang setuju dengan keputusan MA ini.

Seperti wawancara berikut yang dilakukan oleh penulis.

*“Putusan Mahkamah Agung ini menurut kami sebagai driver angkutan online ya sangat menguntungkan bagi kami dan sangat baik. ini berarti pemerintah masih memperhatikan perkembangan usaha rakyat kecil seperti kami dan mempermudah, karena kan sudah tidak bisa di pungkiri lagi jaman sekarang ini kita hidup sudah berdampingan dengan teknologi jadi ya mau tidak mau harus diterima konsekuensinya”<sup>49</sup>*

*“Kalau kita lihat dari sisi pelayanan, transportasi online memang terbilang maju karena mengikuti perkembangan teknologi, namun jika kita lebih perhatikan lagi dari segi keselamatan transportasi online ini masih dianggap kurang ditambah lagi setelah dikeluarkannya putusan MA ini yang membuat payung hukum Transportasi Online masih belum ada kepastian”<sup>50</sup>*

Pasal-pasal yang dianggap penting dan dicabut oleh Mahkamah Agung yakni berkaitan tentang uji KIR dan SRUT yang terdapat dalam pasal 48, 51, 56 dan 57 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 . Pasal-pasal ini dicabut karena merupakan pemuatan ulang dari pasal yang telah dicabut dalam putusan MA no. 37/P/HUM/2017 sebelumnya.

Pelaksanaan uji KIR dan SRUT pada transportasi online ini ditujukan untuk memperhatikan keselamatan pihak-pihak yang terlibat dalam transportasi online baik itu pengguna maupun pemberi layanan transportasi online. Namun pihak driver dari transportasi online ini merasa bahwa pelaksanaan uji KIR dan SRUT tidak perlu untuk dituangkan dalam Permenhub Nomor. 108 tahun 2017 dan dianggap memberatkan para pengemudi angkutan online. Hal ini dinyatakan oleh salah satu driver angkutan online:

<sup>49</sup>Muhammad Gufron, *Wawancara* (Malang, 15 oktober 2018)

<sup>50</sup> Okky Y, *Wawancara* (Malang, 4 desember 2018)

*“iya menurut saya adanya uji kir ini memang penting, tapi kan untuk melakukan uji kir ini butuh biaya lagi yang harus dikeluarkan oleh para driver seperti kami, sedangkan pendapatan kami juga tidak seberapa, sekarang juga kendaraan yang kita gunakan kan juga kita servis ke bengkel, jadi menurut saya ya tidak uji kir seharusnya tidak apa-apa”<sup>51</sup>*

Dari wawancara yang dilakukan kepada salah satu driver transportasi atau angkutan online ini dapat disimpulkan bahwa alasan mereka berat untuk melakukan uji KIR adalah karena mereka menganggap jika melakukan uji kir maka mereka harus mengeluarkan biaya tambahan kembali, sedangkan kendaraan yang digunakan oleh mereka adalah kendaraan pribadi yang pasti diperhatikan perawatannya.

Pelayanan angkutan online memang terbaik sesuai dengan keinginan alias permintaan dari para konsumen/pengguna jasa transportasi online. namun pada kenyataannya faktor keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi adalah tetap sama atau standar. Maka jaminan keselamatan dan keamanan pada transportasi online selayaknya untuk lebih ditingkatkan mengingat banyak dari masyarakat yang menggunakan jasa tersebut. Contohnya seperti melakukan uji KIR demi keselamatan bertransportasi.

Pelaksanaan Uji KIR merupakan salah satu tugas dari Dinas Perhubungan Kota Malang, hal ini wajib dilaksanakan untuk menciptakan keamanan, kenyamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas. Seperti yang dinyatakan oleh salah satu staf di Dinas Perhubungan Kota Malang saat wawancara

*“Uji KIR ini sebenarnya sangat penting untuk dilakukan karena hal ini kan juga menyangkut keselamatan pengendara dan orang lain saat berlalu lintas sehingga dapat menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi orang-*

---

<sup>51</sup> Didik Setiawan, *Wawancara*, (Malang, 17 oktober 2018)

*orang yang berada di jalan raya, dan juga sudah menjadi tugas kami untuk mengawasi pelaksanaan uji KIR ini”<sup>52</sup>*

Dari wawancara tersebut dalam disimpulkan bahwa pelaksanaan uji KIR terhadap transportasi online yang ada saat ini sangat bermanfaat dan menguntungkan bagi semua pihak, karena menyangkut soal keselamatan dalam berkendara dan sangat disayangkan jika peraturan tersebut dicabut karena Menurut Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri pelaksanaan pengujian berkala merupakan salah satu dari tugas Dishub untuk mencapai tujuan berlalu lintas yang aman, sehingga sangat disayangkan jika peraturan ini harus dimentahkan oleh Mahkamah Agung.

Dan juga dalam wawancara yang dilakukan kepada bapak Berlian sebagai Staff Bidang Pelayanan Angkutan Tidak Dalam Trayek, mengatakan:

*“Seharusnya tetap harus ada dan tidak sesuai jika dicabut karena ini juga menyangkut keselamatan, sekarang jika kendaraan tidak diuji dan tidak sesuai dengan persyaratan yang berlaku trus mau bagaimana transportasi di Indonesia? Padahal kita sudah mengacu pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009. Nah disini contohnya persyaratan admin ada akta pendirian, memang angkutan umum itu harus berbadan hukum, 111 kendaraan kan kalo tidak ada surat uji tipe kita dasarnya apa untuk menguji.”<sup>53</sup>*

Menurut bapak berlian selaku selaku pengawas keselamatan jalan di Dinas Perhubungan Kota Malang, peniadaan aturan mengenai uji berkala sangat dikhawatirkan akan membahayakan keselamatan dalam bertransportasi, menurutnya memang transportasi online bukan merupakan kendaraan KBWU (Kendaraan Bermotor Wajib Uji) hal ini terdapat di dalam PP 55 Tahun 2012 tentang kendaraan. Dan didalam peraturan tersebut telah dijelaskan perihal

<sup>52</sup> Deni Kurniawan, *Wawancara* (Malang, 4 desember 2018)

<sup>53</sup> Berlian Kandha Wijaya, *Wawancara* (Malang, 5 desember 2018)

kendaraan wajib uji, memang disitu setiap kendaraan KBWU itu ada tandanya dan memang kendaraan transportasi online itu sebenarnya bukan kendaraan KBWU. Namun, kendaraan mereka kan juga berfungsi sama seperti angkutan konvensional yaitu digunakan untuk menjadi angkutan umum, jadi itu alasan mengapa diwajibkan untuk melampirkan SRUT dan melakukan uji KIR, agar kendaraan ini di cek dulu dan diregistrasi untuk dijadikan kendaraan KBWU. Karena, memang kendaraan mereka bukan kendaraan wajib uji namun kendaraan transportasi online sama halnya dengan kendaraan angkutan umum yang juga mementingkan keselamatan yang paling utama sehingga wajib diuji, dan memang uji tipe ini harus ada SRUT, yang mana transportasi online harus berbentuk badan hukum terlebih dahulu, karena jika tidak ada SRUT kan ini menyangkut keselamatan bersama.

Jika dilihat dari segi pelayanan yang ada, pelayanan transportasi online dianggap lebih maju dibandingkan transportasi konvensional, karena mempunyai tarif yang terbilang murah dan terjangkau dan juga mudah dalam mengaksesnya. Akan tetapi jika dilihat dari segi keselamatan masih kurang karena tidak adanya uji berkala oleh transportasi online dan juga tidak ada asuransi. Walaupun dengan harga yang murah dan terjangkau namun transportasi online bukan merupakan angkutan umum melainkan angkutan khusus yang tidak berbadan hukum juga belum adanya perlindungan yang pasti, jadi jika terjadi kecelakaan tidak mendapatkan asuransi dari jasa raharja (jika menyebabkan kematian) sedangkan pada angkutan umum hal itu sudah diatur dengan adanya pembayaran pajak yang mereka lakukan.

*“Karena tidak dilakukannya uji KIR dalam angkutan online ini maka masih diragukan keselamatan dan pengawasan akan kendaraan yang mereka gunakan setiap harinya. Sebenarnya tujuan untuk dilakukannya uji KIR ini untuk menghindari kecelakaan yang terjadi di jalan, karena biasanya para pemilik kendaraan ini banyak yang kurang memperhatikan hal-hal pada mesin kendaraan mereka karena yang mereka kejar yaitu keuntungan. Sehingga tidak banyak dari mesin-mesin mereka yang terbengkalai atau dikesampingkan perawatannya yang bisa membahayakan bagi mereka maupun pengguna jasa.”<sup>54</sup>*

Alasan Mahkamah Agung untuk memudahkan bisnis transportasi adalah karena Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu. Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil.<sup>55</sup>

Meskipun MA mengatakan bahwa transportasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi, pihak Dinas Perhubungan Kota Malang menganggapi hal itu dengan pandangan lain. Dari kesimpulan yang diambil setelah melakukan wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Malang terkait pendapatnya terhadap Putusan Mahkamah Agung no. 15 P/HUM/2018 akan berdampak negative, karena hal ini menyangkut juga dengan keselamatan banyak pihak, bukan hanya sekedar mencari keuntungan semata. Menurut

---

<sup>54</sup>Berlian Kandha Wijaya, *Wawancara* (Malang, 5 desember 2018)

<sup>55</sup>Andi Saputra, “Alasan MA Bolehkan Taksi Online Tak Perlu Badan Hukum-Non Stiker”, <http://m.detik.com/news/berita/d-4211094>, diakses pada tanggal 20 september 2018.

Bapak Berlian pihak transportasi online juga seharusnya menata para mitranya agar taat dan patuh pada peraturan yang dibuat oleh pemerintah, karena jika dari pihak perusahaan aplikasi sendiri tidak menata dari dalam maka peraturan transportasi online akan terus seperti ini tidak akan mencapai hasil akhir karena adanya oknum-oknum yang hanya mementingkan kepentingan sendiri tanpa memikirkan keuntungan bersama. Sedangkan dari pihak Pemerintah membuat peraturan tersebut untuk keuntungan semua pihak baik itu untuk pengemudi angkutan online, konvensional, pengguna jasa dan juga untuk pengguna jalan raya.

Untuk memudahkan dalam melihat bagaimana Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 akan dijelaskan dengan tabel seperti dibawah :

**Tabel 4.1 : Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang**

<b>Ketentuan</b>	<b>Dasar Pertimbangan MA</b>	<b>Persepsi Dinas Perhubungan Kota Malang</b>
Pasal 48, 51, 56, dan 57 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017	Pasal-pasal ini dicabut karena merupakan pemuatan ulang materi muatan norma yang telah dibatalkan oleh putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM/2017	Pasal-pasal yang dicabut oleh MA ini terkait masalah KIR dan SRUT. Menurut pandangan Dinas Perhubungan Pasal-pasal ini tidak seharusnya dicabut karena menyangkut keselamatan dan juga akan menimbulkan banyak dampak negatif. Selain itu manfaat dengan diadakannya uji KIR dan SRUT yaitu untuk mengurangi dan menghindari kecelakaan, menjaga mesin pada kendaraan, agar tidak

		<p>diragukannya kesehatan kendaraan yang beroperasi di jalanan sehingga mengurangi angka kecelakaan, menuntut kepada driver yang malas dan tidak memperhatikan keadaan mesin kendaraannya untuk lebih memperhatikan lagi karena diwajibkannya uji KIR, memberi jaminan keselamatan baik kepada pengemudi, penumpang, maupun pengguna jalan yang lain.</p>
--	--	---

Sumber : Hasil Wawancara di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang

Dari tabel diatas dapat kita simpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri sebenarnya menyayangkan dicabutnya pasal-pasal yang sangat penting tersebut, karena yang diperhatikan dari Dinas Perhubungan sendiri bukan hanyalah keuntungan dari satu pihak saja melainkan keuntungan semua pihak, karena visi dan misi Dinas Perhubungan sendiri yaitu untuk meningkatkan sarana dan prasarana dalam upaya keselamatan berlalu lintas, sehingga peraturan mengenai uji KIR ini juga sangat penting dalam mewujudkan visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menata lalu lintas, Jika peraturan transportasi online ini selalu mengalami perubahan maka akan berdampak buruk bagi perkembangan transportasi online di Indonesia.

Pengaturan mengenai kewajiban untuk melakukan uji KIR merupakan bentuk perlindungan yang bukan saja ditujukan kepada penyedia jasa namun juga kepada pengguna jasa, sebagaimana diatur dalam pasal 4 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang berbunyi :<sup>56</sup>

<sup>56</sup>Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa
2. barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
4. Hak untuk didengad pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau sebagaimana mestinya
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya

Dalam undang-undang perlindungan konsumen diatas telah dijelaskan bahwa konsumen sebagai pengguna jasa transportasi mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ atau jasa. Sehingga salah satu tujuannya uji KIR yaitu untuk menjamin kenyamanan, keamanan serta keselamatan pengguna barang

dan/jasa yang digunakannya, hal ini juga ditujukan untuk menghindari dan mencegah hal-hal yang ditakutkan akan mengganggu dan merusak hak-hak konsumen yang telah disebutkan tadi.

Pihak Dinas Perhubungan kota Malang juga menyampaikan beberapa pesan kepada pengguna jalan yang disampaikan oleh bapak Berlian :

*“intinya ya harus mengutamakan keselamatan , tolong lah kita sebagai pemerintahan jangan dijadikan main-main jadi kita pihak dinas dapat mengawasi jalannya transportasi di jalan dengan lebih baik. dan adanya peraturan ini untuk dipatuhi dan dimohon untuk sesuai standart pelayanan minimal demi kenyamanan dan keselamatan baik untuk pengemudi, pengguna dan pengguna jasa lainnya”<sup>57</sup>*

Dapat disimpulkan Pada intinya kita sebagai pengguna jalan sebaiknya mengutamakan keselamatan saat berada di jalan raya dan mematuhi peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah, bukan hanya untuk kepentingan pribadi tetapi juga kepentingan bersama.

### **C. Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 Ditinjau dari sudut pandang Kemaslahatan**

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

Permasalahan-permasalahan yang terjadi dimana sering melibatkan transportasi online dan transportasi konvensional pastinya juga tidak lepas dari peran Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai manajemen transportasi yang

<sup>57</sup> Berlian Kandha Wijaya, Staf Bidang Pelayanan Angkutan Tidak Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang, *Wawancara* (Malang, 5 desember 2018)

memiliki kewenangan khusus untuk mengatur segala permasalahan transportasi termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek sesuai dengan ketentuan ekonomi daerah yang diperkuat dengan adanya peraturan daerah yang mengatur tentang kewenangan Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya.

Pada mulanya munculnya permasalahan yang sering terjadi didalam transportasi ini berawal sejak hadirnya transportasi online ditengah-tengah masyarakat, pengemudi transportasi konvensional merasa dirugikan karena akibat dari munculnya transportasi online berbasis aplikasi ini menggeser jauh transportasi konvensional yang menyebabkan pendapatan mereka menurun. Selain itu juga mereka menuntut agar transportasi online dihapuskan dari Kota Malang, menurut mereka transportasi online tidaklah memiliki kekuatan hukum yang tetap dan jelas, tidak berbadan hukum dan masih banyak alasan lainnya. Bahkan sempat terjadi demo besar-besaran yang dilakukan oleh supir-supir transportasi konvensional sebagai wujud penolakan transportasi online.

Dengan munculnya permasalahan-permasalahan tersebut akhirnya pemerintah tidak tinggal diam, pemerintah mulai membuat regulasi yang mengatur transportasi online, aturan transportasi online dimulai dengan dibuatnya Permenhub No. 32 tahun 2016 pada tanggal 1 oktober 2016 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian setelah dilakukan sosialisasi peraturan ini menerima banyak masukan dari berbagai pihak hingga perlu direvisi kembali yang kemudian menjadi Permenhub No. 26 Tahun 2017. Setelah Menteri

Perhubungan mengeluarkan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, ternyata peraturan ini digugat ke Mahkamah Agung dan hakim Agung mencabutnya dengan mengeluarkan Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017. Kemudian Menteri Perhubungan kemudian membuat Permenhub lagi yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 yang selanjutnya saat ini dicabut lagi dengan dikeluarkannya putusan MA nomor 15/P/HUM/2018 dengan mencabut 23 pasal yang ada didalamnya.

Disini penulis mengaitkan persoalan yang terjadi dalam ruang lingkup *Maslahah* (kemaslahatan). Pengertian dari masalah adalah sesuatu yang mengandung manfaat dan menolak mudharat, masalah (kemaslahatan) merupakan kebaikan-kebaikan yang tidak menyimpang dari tujuan syaria tanpa melepaskan tujuan pemenuhan kebutuhan manusia, serta mengambil manfaat dan menolak mudharat (bahaya) dalam rangka memelihara tujuan syara' (hukum Islam).<sup>58</sup> Pada intinya masalah merupakan maslahat atau kemaslahatan yang sejalan dengan tujuan syariah yang dapat dijadikan dasar pijakan dalam mewujudkan kebaikan yang dibutuhkan oleh manusia serta terhindar dari kemudharatan.

Dalam menggunakan masalah sebagai hujjah, para ulama bersikap sangat berhati-hati, sehingga tidak menimbulkan pertumbuhan syariat berdasarkan nafsu dan keinginan tertentu, karena Allah SWT melarang hambanya untuk

---

<sup>58</sup>Harun, *Pemikiran Najmudin at-Thaufi Tentang Konsep Masalah Sebagai Teori Istibath Hukum Islam* (Jurnal Digital Ishraqi vol.5, 2009), 24.

menentukan suatu perkara berdasarkan hawa nafsu, hal ini telah di firmankan dalam al-Qur'an surat yusuf ayat 53:

..... إِنَّ النَّفْسَ لَأَمَّارَةٌ بِالسُّوءِ إِلَّا مَا رَحِمَ رَبِّي ۗ إِنَّ رَبِّي غَفُورٌ رَحِيمٌ

Artinya : Sesungguhnya nafsu itu selalu menyuruh kepada kejahatan, kecuali nafsu yang diberi rahmat oleh Tuhanku. Sesungguhnya Tuhanku Maha Pengampun lagi Maha Penyanyang. (QS. Yusuf : 53)<sup>59</sup>

Maka dari itu, para ulama menyusun syarat-syarat masalah mursalah yang dipakai sebagai dasar pembentukan hukum, antara lain:

1. Kemaslahatan itu sejalan dengan kehendak syariat dan termasuk kemaslahatan yang didukung oleh nas secara umum.
2. Kemaslahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan. Sehingga benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindari kemudharatan.
3. Kemaslahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi apabila masalah itu bersifat individual,
4. Pembentukan hukum yang mengambil kemaslahatan itu tidak bertentangan dengan dasar keterangan Al-Qur'an, hadist dan ijma'
5. Yang dinilai akal sehat sebagai masalah yang hakiki dan telah sejalan dengan tujuan syarat dalam menetapkan hukum. Tidak berbenturan dengan dalil syariat yang telah ada, baik dalam bentuk Al – Qur'an, hadist dan ijma' ulama terdahulu.<sup>60</sup>

<sup>59</sup>Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah*, (Bandung: Sygma, 2010), 242.

<sup>60</sup>Amir syarifuddin, *Ushul fiqh* (Jakarta: Kencana, 2011), 383.

Jika dilihat dari syarat-syarat masalah seperti yang telah dijelaskan diatas, Putusan Mahkamah Agung No. 15/P/HUM/2018 ini ada yang telah memenuhi syarat dan ada pula yang keluar dari ketentuan dari syarat-syarat kemaslahatan.

Syarat dari masalah yang pertama yaitu “Kemaslahatan itu sejalan dengan kehendak syariat dan termasuk kemaslahatan yang didukung oleh nash secara umum”

Transportasi online didalam hukum Islam sendiri, tidak ada larangan mengenai hal itu namun juga tidak ada dalil yang mengharamkannya. Berdasarkan kaidah fiqh yang berbunyi:

لَأَصْلُ فِي الْمَعَامَلَةِ الْإِبَاحَةُ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى تَحْرِيمِهَا

“Pada dasarnya semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya”<sup>61</sup>

Dari kaidah diatas dapat dipahami dalam dunia termasuk didalam muamalah, islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan mereka. Oleh karena itu semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara’. Selain itu dijelaskan pula didalam QS. Al Baqarah: 198 yang berbunyi :<sup>62</sup>

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِنْ رَبِّكُمْ

“Bukanlah suatu dosa bagimu mencari karunia dari tuhanmu”

<sup>61</sup> Ahmad Wardi Muaslich, *Fiqh Muamalat* (Jakarta: Amzah, 2010), 4.

<sup>62</sup> Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah* (Bandung: Sygma, 2010), 6.

Dari ayat diatas dijelaskan bahwa dibolehkan dalam mencari rizki dengan cara apapun, selama tidak bertentangan dengan syara’.

Dalam pencarian rizki, transportasi online juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantar sekolah, mengantar dokumen, serta belanja dengan menggunakan layanan fasilitas kurir. dan hal ini sejalan dengan kehendak syariat sebagaimana yang dijelaskan dalam syarat masalah yang pertama.

Putusan Mahkamah Agung yang memperbolehkan transportasi online untuk beroperasi dengan mudah pun sangat sesuai dengan syarat pertama karena transportasi online adalah termasuk salah satu cara mengais rizki dengan jalan yang telah diridhai oleh Allah dan juga tidak bertentangan dengan kehendak syariat

Syarat masalah yang kedua yaitu “Kemaslahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan. Sehingga benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindari kemudharatan”

Wahbah Zuhaili mengartikan masalah dengan sangat sederhana yaitu menarik kemanfaatan dan menghindarkan kemudharatan. Adapun dalam pembahasan ini maksud dari pada masalah ialah melestarikan tujuan-tujuan syariat yang mencakup lima hal pokok yang berupa hifdz al-din, hifdz al-nafs, hifdz al-‘aql, hifdz al-mal, hifdz al-nasl. Jadi setiap hal yang didalamnya terkandung pemeliharaan terhadap lima prinsip tersebut maka disebut dengan masalah. Setiap sesuatu yang meniadakan lima dari prinsip dasar tersebut

maka itu disebut mafsadah, sedangkan menghilangkan mafsadah itu merupakan masalah.

Sementara itu dicabutnya beberapa pasal dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 dengan dikeluarnya putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 mempunyai beberapa pengaruh bagi transportasi online di Indonesia.

Dari sudut pandang masalah yang dikemukakan oleh Wahbah Zuhaili, dalam hal mendatangkan kemanfaatan memang Putusan Mahkamah Agung Nomor. 15/P/HUM/2018 berdampak baik atau membuahkan manfaat yang besar bagi bisnis transportasi online karena dengan dicabutnya Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 ini memudahkan para pihak pengemudi Transportasi online dalam menjalankan pekerjaannya dan juga tidak perlu lagi mengeluarkan biaya untuk melakukan uji KIR. Tetapi jika dilihat dari sudut pandang mudharatnya, putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 ini berpotensi membahayakan driver dan penumpang juga karena tidak dilakukannya uji KIR.

Dari keadaan yang ada diatas memang putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/2018 ini mempunyai manfaat yang banyak bagi kemajuan transportasi online di Indonesia juga untuk menumbuh kembangkan usaha mikro, kecil dan menengah. Namun, yang perlu digaris bawahi adalah putusan yang mencabut Permenhub Nomor 108 tahun 2017 ini juga memberikan dampak negatif bagi jalannya bisnis transportasi online dikalangan masyarakat contohnya yaitu terkait masalah keselamatan manusia. Karena didalam kaidah

fiqh kita diwajibkan untuk hifdz an-nafs yang mana menjaga keselamatan ini termasuk dari hifdz nafs. Sedangkan menghilangkan aturan mengenai uji KIR ini berarti telah mengabaikan salah satu dari lima konsep masalah mursalah yaitu hifdz nafs. Dan hal ini akan merujuk kepada kemudharatan saat berkendara.

Maslahah ini merupakan masalah Dharuriyyah yakni berhubungan dengan kebutuhan pokok manusia didunia dan diakhirat, yakni memelihara agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Maslahah ini merupakan masalah yang wajib ada pada kehidupan manusia karena menyangkut aspek agama dan akidah.

Maslahah adalah kemanfaatan yang diberikan oleh syari' (Allah SWT) sebagai pembuat hukum untuk hambanya yang meliputi upaya untuk penjagaan terhadap agama, jiwa, akal, keturunan dan harta, sehingga akan terhindar dari kerugian baik didunia maupun di akhirat.

Untuk itu Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 belum memenuhi dari syarat kemaslahatan yang kedua yaitu menghindari kemudharatan dan menghasilkan kemanfaatan.

Dapat dilihat dari kaidah fiqh

درء المفاسد مقدم على جلب المصالح

Didalam kaidah tersebut dijelaskan bahwa tujuan dari hukum islam tidak lain adalah untuk menolak kerusakan dan menarik kebaikan, hanya saja menolak kerusakan lebih didahulukan dari pada menarik kebaikan.<sup>63</sup>

Syarat masalah mursalah yang ketiga yaitu “Kemaslahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi apabila masalah itu bersifat indiviusal”,

Islam selalu mengajarkan kepada kita jika dalam bermuamalah haruslah memikirkan kemaslahatan bersama, bukan hanya kemaslahatan atau kepentingan diri sendiri saja akan tetapi, dalam kenyataannya putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 yang mencabut 23 pasal didalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2018 ini menurut dinas perhubungan Kota Malang akan berdampak negatif, karena masih terdapat beberapa pasal penting yang dicabut dalam Permenhub Nomor 108 tahun 2017 ini yaitu terkait pelaksanaan uji KIR dan SRUT. Yang mana tujuan dari peraturan ini yaitu untuk keselamatan dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 15 P/HUM/2018 dalam mencabut pasal 48,51,56 dan 57 dari Permenhub Nomor 108 tahun 2017 mengenai SRUT dan KIR tersebut banyak menuai kontra dari beberapa pihak karena tujuan dari dilakukannya KIR adalah untuk keselamatan baik driver, penumpang juga seluruh masyarakat pengguna jalan raya. Seperti yang dikatakan bapak Berlian tujuan dari dilakukannya uji KIR yaitu:<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup>Aminudin Slamet Widodo, “*Konsep Masalah Mursalah Wahbah Zuhaili Relevansinya dengan Pernikahan Siri Di Indonesia*”, <http://etheses uin-malang.ac.ic>. diakses pada tanggal 5 oktober 2018.

<sup>64</sup>Berlian Kandha Wijaya, *Wawancara* (Malang, 5 desember 2018)

*“Uji KIR ini tujuannya untuk menghindari kecelakaan di jalan, karena driver sendiri tidak tau bagian mana yang rusak, karena tidak dipungkiri lagi namanya pengusaha akan memikirkan keuntungan dan jarang yang memperhatikan keselamatan sehingga bisa saja menyervis kendaraannya menjadi lebih jarang sehingga membahayakan, jika dilakukan uji KIR mau tidak mau mereka harus memeriksakan kendaraannya. Dan hal ini juga untuk mengingatkan kepada masyarakat bahwa pentingnya keselamatan itu harus diutamakan dalam menjalankan kegiatan usaha”*

Kemaslahatan sendiri ini sebenarnya bukan hanya dipandang dari sudut pandang kita saja atau yang menguntungkan bagi diri sendiri saja melainkan keuntungan bersama.

*“Peraturan yang dibuat oleh pemerintah disini kan bukan hanya memandang salah satu pihak tetapi juga mempertimbangkan dari sudut pandang semua pihak, karena kadang-kadang tiap orang itu lebih mendahulukan kepentingan sendiri, sedangkan dishub mementingkan kepentingan umum, yaitu orangnya, kendaraannya, sampai kepenupangnya, bukan semata-mata untuk kepentingan pribadi”<sup>65</sup>*

Putusan yang telah dikeluarkan Mahkamah Agung ini dirasa masih kurang memenuhi dari syarat kemaslahatan karena masih kurang memperhatikan keselamatan atau kemaslahatan bersama.

Syarat yang keempat dan kelima dari masalah mursalah disini hampir sama yaitu pembentukan hukum yang dianggap sebagai kemaslahatan disini tidak boleh bertentangan dengan al’qur’an, hadist maupun ijma’.

Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018 disini tidak diatur baik didalam alqur’an, maupun hadist. Karena memang transportasi online adalah memang merupakan fenomena baru yang mana tidak terdapat hal yang mengaturnya baik itu didalam alqur’an maupun hadist, sehingga putusan

---

<sup>65</sup>Berlian Kandha Wijaya, *Wawancara* (Malang, 5 desember 2018)

Mahkamah Agung disini tidak bisa dibilang bertentangan dengan Al-Qur'an maupun Hadist.

Dari kelima syarat yang telah dijelaskan diatas, dalam mencari rizki haruslah memperhatikan kemaslahatan umat manusia, karena itu praktek transportasi online tidaklah boleh hanya mengikuti hawa nafsu untuk mendapatkan keuntungan semata perlu juga memperhatikan hal-hal lain dan mengutamakan keselamatan

Sebenarnya hadirnya transportasi online di era globalisasi ini banyak mendatangkan manfaat bagi masyarakat, namun juga tidak bisa dipungkiri bahwa keamanan yang ada pada transportasi online ini masih kurang karena dengan dikeluarkannya putusan Mahkamah Agung Nomor 15 P/HUM/2018 berarti sama saja mengabaikan keselamatan baik itu driver maupun penumpang karena tidak perlunya lagi diadakan uji KIR dan ini berarti sangat jauh dari konsep masalah yang selalu mendahulukan kemaslahatan dan mencegah mafsadah, sedangkan pencabutan beberapa pasal penting dalam putusan tersebut mendatangkan kemudharatan yang akan berdampak bagi banyak orang banyak, yaitu kurang terjaminnya keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas, karena Allah selalu menyeru kepada hambanya untuk menghindari kemudharatan yang akan merugikan baik diri sendiri maupun orang lain. Serta agar bisnis transportasi online ini menjadi berkah dan sesuai dengan konsep masalah yang ditujukan untuk semua pihak dalam dunia transportasi online.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pemaparan data dan hasil penelitian serta analisis pembahasan di atas, maka penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Persepsi Hukum dari sudut pandang Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Nomor 15/P/HUM/2018 atas dicabutnya PM No. 108 tahun 2017 akan berdampak negatif bagi keselamatan bertransportasi, karena didalam 23 pasal yang dicabut oleh Mahkamah Agung tersebut terdapat pasal-pasal yang dianggap penting bagi Dinas Perhubungan Kota Malang dan juga bagi sebagian masyarakat, pasal tersebut yaitu mengenai pelaksanaan Uji KIR dan SRUT dikarenakan hal ini menyangkut keselamatan tidak hanya bagi driver dari Transportasi Online sendiri melainkan juga keselamatan Penumpang, dan masyarakat pengguna jalan raya, agar dapat terciptanya sistem transportasi tertib.
2. Sebenarnya hadirnya transportasi online di era globalisasi ini banyak mendatangkan manfaat bagi masyarakat, namun juga tidak bisa dipungkiri bahwa keamanan yang ada pada transportasi online ini masih kurang karena terdapat pasal penting yang dicabut terkait uji KIR dan SRUT, dan ini berarti sangat jauh dari konsep masalah yang selalu mendahulukan kemaslahatan dan mencegah mafsadah, sedangkan pencabutan beberapa pasal penting tersebut mendatangkan kemudharatan yang akan berdampak bagi banyak orang banyak, yaitu kurang terjaminnya keamanan dan keselamatan dalam

berlalu lintas, karena Allah selalu menyeru kepada hambanya untuk menghindari kemudharatan yang akan merugikan baik diri sendiri maupun orang lain.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan, penulis ingin menyampaikan saran-saran sebagai berikut:

1. Sebuah Keputusan atau Putusan yang dibuat oleh lembaga yang berwenang seharusnya lebih memperhatikan akibat baik dan buruk bagi masyarakat, dan pemerintah sebagai pembuat kebijakan Transportasi Online sebaiknya membuat peraturan dengan lebih baik lagi dan dianggap adil bagi seluruh pihak yang mentaatinya. Hal ini bertujuan agar sistem transportasi di Indonesia menjadi tertib dan aman.
2. Setiap peraturan yang dibuat oleh pemerintah alangkah baiknya juga harus memperhatikan prinsip-prinsip kemaslahatan dalam hal tersebut jika belum ada dalil yang mengaturnya, karena setiap kebijakan itu pasti ada manfaat dan mudharatnya. Namun, menghindari kemudharatan dalam hukum Islam disini lebih diutamakan daripada mendahulukan manfaatnya.

## DAFTAR PUSTAKA

### **Kitab dan perundang-undangan**

Al-Qur'an dan Terjemah. Departemen Agama RI.

Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/P/HUM/2018

Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pasal 4, Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

### **Buku-buku**

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

Akbar, Husain Usman dan Purnomo Setiady. *Metode Penelitian Sosial*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1996)

Amiruddin, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2006)

Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010)

Al- Ghazali, Abu Hamid, *al-Musyhasfa Min 'Ilmi al-Ushul*, (Beirut : Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1980)

Corbin, Anselm Strauss dan Juliet. *Dasar-dasar penelitian Kualitatif Prosedur, Teknik, dan Grounded, Teori*. (Surabaya: PT.Bina Ilmu, 1997)

Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah*, (Bandung: Sygma, 2010)

Dillah, Suratman dan Phillips. *Metode Penelitian Hukum*, (Bandung: Alfabeta, 2013)

Ghofar Shidiq, *"Teori Maqoshid Al-Syariah"*,

- Karim, A.Syafi'l. *Ushul Fiqh*, (Bandung: Pustaka Setia, 2006)
- Lestari, Ningrum. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, (Bandung: PT Citra Aditya Bhakti, 2004)
- Muaslich, Ahmad Wardi. *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Amzah, 2010)
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1998)
- Munawwir, Ahmad Warson. *Kamus AL-Munawwir Arab-Indonesia*, (Surabaya: Pustaka Progresif, 1997)
- Nasution. *Manajemen Transportasi*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008)
- Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 2003)
- Rahardjo Adisaswita. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2014)
- Ruslan Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003)
- SA, Romli. *Muqorohah Mazahib Fil-Ushul*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 1999)
- Salim, Abdul. *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT.Raja Grafindo, 2000)
- Setiawan, Comy R. *Metode Penelitian Kualitatif-Jenis, Karakter, dan Keunggulannya*, (Jakarta: Grasindo, 2010)
- Setiawan, Widagdo. *Kamus Hukum*, (Jakarta: PT Prestasi Pustaka, 2012)
- Soekanto, Soejono. *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UII Press, 1996)
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2008)
- Syarifuddin, Amir. *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2011)

Tanzeh, Ahmad. *Pengantar Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Sukses Offset, 2009)

### **Jurnal/hasil peneliti**

Anwar Afandi, “*Peran Dinas Perhubungan Provinsi DIY Atas Legalitas Jasa Ojek Online Berdasarkan PERDA DIY No. 1 tahun 2008 tentang perubahan atas PERDA DIY No. 10 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan umum di Provinsi DIY*”. Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun (2016).

Bagus Setya Nugroho, “*Implementasi Permenhub Nomor 32 Tahun 2016 Terhadap Pengaturan Transportasi Online di Kota Malang (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)*” fakultas Syariah di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang tahun 2017.

Mahendra Arga Giantama, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Pnumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan GO-Ride Yang Diselenggarakan PT Gojek Indonesia)*”, fakultas Hukum di Universitas Islam Indonesia Yogyakarta tahun 2018

Nana Sudjana dan Ahwal Kusumah, *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*, (Bandung: Sinar Baru Algesindo, 2000).

Aminudin Slamet Widodo, “*Konsep Masalah Mursalah Wahbah Zuhaili Relevansinya dengan Pernikahan Siri Di Indonesia*”, <http://etheses uin-malang.ac.ic>. diakses pada tanggal 5 oktober 2018 jam 11.43

Ghofar Shidiq, “*Teori Maqoshid Al-Syariah Dalam Hukum Islam*”, Jurnal Universitas Islam Sultan Agung. Diakses pada tanggal 21 September 2018

Harun, “*Pemikiran Najmuddin at-Thaufi Tentang Konsep Masalah Sebagai Teori Istinbath Hukum Islam*”, Jurnal Digital Ishraqi vol.5, h. 242

### **Website**

Haryanto, Agus Tri. “Aturan Transportasi Online Dicabut MA, Ini Komentar Grab”, <http://m.detik.com/inet/law-and-policy/d-4209164>, diakses pada tanggal 11 Oktober 2018

Pambagio, Agus. “Dilema Gagalnya Mengatur Transportasi Daring”, <http://m.detik.com/news/kolom/d-4215301>, diakses pada tanggal 11 Oktober 2018

Taufiqurrahman, Muhammad. “Aturan Transportasi Online Kembali Dicabut MA, Ini Kata Menhub”, <http://m.detik.com/news/berita/d-4208705>, diakses pada tanggal 1 November

Saputra, Andi. “Alasan MA Bolehkan Taksi Online Tak Perlu Badan Hukum-Non Stiker”, <http://m.detik.com/news/berita/d-4211094>, diakses pada tanggal 20 september 2018.

## LAMPIRAN-LAMPIRAN



Gambar 1. Wawancara dengan bapak Deni Kurniawan



Gambar 2. Wawancara dengan bapak Berlian Kandha Wijaya



Gambar 3. Wawancara dengan ibu Okky



PEMERINTAH KOTA MALANG  
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK  
Jl. A. Yani No. 98 Telp. ( 0341 ) 491180 Fax. 474254  
MALANG

sm. Arghk 371

Kode Pos 65125

Malang, 3 Desember 2018

Kepada

Yth. Kepala Dinas Perhubungan

kota malang

di Malang

**SURAT PENGANTAR**  
NOMOR : 072/23.12.P/35.73.406/2018

Nomor	Jenis yang dikirim	Banyaknya	Keterangan
1.	Rekomendasi Permohonan Ijin Penelitian  An. AYU SHANTY PRATIWI. (peserta : - orang terlampir).	1 (satu) lembar	Di kirim dengan hormat untuk mendapatkan proses lebih lanjut.

An. KEPALA BAKESBANGPOL  
KOTA MALANG  
Sekretaris,



HERG Mulyono, SIP., MT.

Pembina Tingkat I

NIP. 19720420 199201 1 001



**PEMERINTAH KOTA MALANG**  
**BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**  
Jl. A. Yani No. 98 Telp. ( 0341 ) 491180 Fax. 474254  
**MALANG**

Kode Pos 65125

**REKOMENDASI PELAKSANAAN PENELITIAN**  
**NOMOR : 072/23.12.P/35.73.406/2018**

Berdasarkan pemenuhan ketentuan persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Walikota Malang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Pelayanan Pemberian Rekomendasi Pelaksanaan Penelitian dan Praktek Kerja Lapangan di Lingkungan Pemerintah Kota Malang Oleh Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Malang serta menunjuk surat Wakil Dekan Bidang Akademik Fak. Syariah Univ. Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang No. B-5173/F.Sy/TL.01/11/2018 tgl. 3 Desember 2018 perihal : Pra-Penelitian, kepada pihak sebagaimana disebut di bawah ini :

- a. Nama : AYU SHANTY PRATIWI. (peserta : - orang).
- b. Nomor Identitas : 14220144.
- c. Judul Penelitian : Persepsi Hukum Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap Putusan Makamah Agung No. 15/P/HUM 2018 tentang Pencabutan PM No. 108 tahun 2017.

dinyatakan memenuhi persyaratan untuk melaksanakan penelitian skripsi yang berlokasi di:  
- Dinas Perhubungan Kota Malang.

Sepanjang yang bersangkutan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Tidak melakukan penelitian yang tidak sesuai atau tidak ada kaitannya dengan judul, maksud dan tujuan penelitian;
- b. Menjaga perilaku dan mentaati tata tertib yang berlaku pada Lokasi tersebut di atas;
- c. Mentaati ketentuan peraturan perundang-undangan.

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya, dan masa berlaku rekomendasi ini adalah sejak tanggal *ditetapkan s/d 28 Desember 2018*.

Malang, 3 Desember 2018  
An. KEPALA BAKESBANGPOL  
KOTA MALANG  
Sekretaris,



**HERI MULYONO, SIP., MT.**  
Pembina Tingkat I  
NIP. 19720420 199201 1 001

Tembusan :  
Yth. Sdr. - Wakil Dekan Bidang Akademik Fak.  
Syariah Univ. Islam Negeri Maulana  
Malik Ibrahim Malang;

## HASIL WAWANCARA

Nama : Muhammad Gufron

Pekerjaan : Driver Transportasi Online

Tanggal : 15 Oktober 2018

T: Sejak kapan ikut bermitra dengan Transportasi Online?

J: *sudah hampir setahun*

T: apakah masih terjadi kisruh atau cekcok antara driver ojek online dan konven?

J: *Sekarang sudah mulai membaik, dari pada dulu, sekarang menurut saya sudah jarang terjadi pertengkaran antara kami, ya mungkin hanya satu dua saja, masalah kecil-kecil.*

T: Apakah bapak sebagai Driver Transportasi online susah mengikuti aturan dalam PM 108 yang diwajibkan untuk uji KIR dan pemasangan stiker?

J: *saya tidak ikut uji KIR, karena toh kendaraan saya juga saya servis setiap bulannya jadi kan sama saja, dari pada untuk uji kir nanti saya kena biaya lagi, karena kan sekarang bonus pada aplikasi gojek sendiri semakin tidak jelas, tidak seperti dulu.*

T: Bagaimana menurut Bapak mengenai dikeluarkannya Putusan oleh Mahkamah Agung baru-baru ini?

J: *Putusan Mahkamah Agung ini menurut kami sebagai driver angkutan online ya sangat menguntungkan bagi kami dan sangat baik. ini berarti pemerintah masih memperhatikan perkembangan usaha rakyat kecil seperti kami dan mempermudah, karena kan sudah tidak bisa di pungkiri lagi jaman sekarang ini kita hidup sudah berdampingan dengan teknologi jadi ya mau tidak mau harus diterima konsekuensinya*

T: Apa harapan bapak untuk peraturan baru yang akan mengatur Transportasi online?

J: *ya semoga saja peraturan baru nanti akan bisa memeluk semuanya baik driver online, angkutan umum dan para penggunanya.*

Nama : Didik Setiawan  
Pekerjaan : Driver Transportasi Online  
Tanggal : 17 Oktober 2018

T: Sejak kapan menjadi mitra Transportasi Online?

J: kira-kira kalau tidak salah sudah setengah tahun

T: apakah masih terjadi kisruh atau cekcok antara driver ojek online dan konven?

J: Tidak, Sekarang semuanya sudah lebih aman.

T: Apakah bapak mengetahui tentang Putusan dari Mahkamah Agung yang mencabut PM 108 tahun 2017?

J: iyaa kemarin saya denger dari teman saya, alhamdulillah Mahkamah Agung masih memperhatikan rakyat kecil seperti kami dan tidak menyalahi kemajuan teknologi.

T: Bagaimana menurut bapak tentang uji KIR yang diwajibkan kepada Transportasi online?

J: *iya menurut saya adanya uji kir ini memang penting, tapi kan untuk melakukan uji kir ini butuh biaya lagi yang harus dikeluarkan oleh para driver seperti kami, sedangkan pendapatan kami juga tidak seberapa, sekarang juga kendaraan yang kita gunakan kan juga kita servis ke bengkel, jadi menurut saya ya tidak uji kir seharusnya tidak apa-apa.*

T: apa harapan untuk peraturan Transportasi Online selanjutnya?

J: emoga pemerintah bisa lebih bijak lagi dalam membentuk peraturan, ya semoga menguntungkan bagi semua, tidak ada yang dirugikan dan lebih memperhatikan dan tidak memungkirinya bahwa teknologi sekarang sudah semakin maju, apa-apa harus menggunakan teknologi, jadi ya yang tidak mampu bersaing siap-siap untuk menerima konsekuensi, dan semoga transportasi di Indonesia menjadi lebih baik lagi.

Nama : Okky Y  
Tempat : Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang  
Jabatan/Bagian : Staff Bidang Angkutan Jalan  
Tanggal : 4 Desember 2018

T: Bagaimana Perkembangan Transportasi Online sejauh ini?

J: *Perkembangan Transportasi Online saat ini memang bisa dibilang cukup pesat dan meningkat, sehingga masyarakat banyak yang mulai beralih dari angkutan konvensional ke angkutan online, namun, ya pasti masih terdapat untung dan ruginya*

T : Apakah masih sering terjadi kisruh antara Transportasi Online dan Konvensional?

J : *Kalau sejauh ini hubungan antara Transportasi Online dan Konvensional sudah membaik dan sudah jarang terjadi kisruh antara keduanya. Dan juga keadaan jalanan juga lebih kondusif, nanti seiring berjalannya waktu mereka semua akan menyadari akan hak-haknya masing-masing.*

T: Apakah menurut Dinas Perhubungan sendiri Transportasi Online ini lebih baik dari pada Transportasi konvensional?

J: *Kalau kita lihat dari sisi pelayanan, transportasi online memang terbilang maju karena mengikuti perkembangan teknologi, namun jika kita lebih perhatikan lagi dari segi keselamatan transportasi online ini masih dianggap kurang ditambah lagi setelah dikeluarkannya putusan MA ini yang membuat payung hukum Transportasi Online masih belum ada kepastian*

T: Menurut ibu Okky, bagaimana tanggapan atas Putusan Mahkamah Agung yang mencabut PM No. 108 Tahun 2017?

J: *Menurut saya PM No. 198 Tahun 2017 sudah baik, karena sebelum membuat peraturan menteri tersebut telah dilaksanakan koordinasi dari berbagai daerah untuk mengetahui permasalahan angkutan online dari berbagai daerah, jadi ya sangat disayangkan jika peraturan tersebut harus dicabut dan juga pasal yang disabut dalam peraturan tersebut terdapat pasal-pasal penting yang juga untuk keuntungan bersama*

Nama : Berlian Kandha Wijaya  
Tempat : Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang  
Jabatan/Bagian : Staff Bidang Pelayanan Angkutan Tidak Dalam Trayek  
Tanggal : 5 Desember 2018

T: Bagaimana menurut Bapak Berlian tentang Putusan Mahkamah Agung yang mencabut peraturan dalam PM No. 108 Tahun 2017 mengenai SRUT dan KIR?

J: *Seharusnya tetap harus ada dan tidak sesuai jika dicabut karena ini juga menyangkut keselamatan, sekarang jika kendaraan tidak diuji dan tidak sesuai dengan persyaratan yang berlaku trus mau bagaimana transportasi di Indonesia? Padahal kita sudah mengacu pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009. Nah disini contohnya persyaratan admin ada akta pendirian, memang angkutan umum itu harus berbadan hukum, kendaraan kan kalo tidak ada surat uji tipe kita dasarnya apa untuk menguji.*

T: Apakah Transportasi Online ini lebih baik dalam hal menjaga keselamatan dari pada angkutan Konvensional, karena seperti yang saya lakukan dengan wawancara ke beberapa driver Transportasi Online, banyak yang mengatakan konsumen lebih memilih Transportasi Online karena kebanyakan Kendaraan Transportasi Online dianggap lebih baik dari Angkutan Konvensional?

J: *Karena tidak dilakukannya uji KIR dalam angkutan online ini maka masih diragukan keselamatan dan pengawasan akan kendaraan yang mereka gunakan setiap harinya. Sebenarnya tujuan untuk dilakukannya uji KIR ini untuk menghindari kecelakaan yang terjadi di jalan, karena biasanya para pemilik kendaraan ini banyak yang kurang memperhatikan hal-hal pada mesin kendaraan mereka karena yang mereka kejar yaitu keuntungan. Sehingga tidak banyak dari mesin-mesin mereka yang terbelengkalai atau dikesampingkan perawatannya yang bisa membahayakan bagi mereka maupun pengguna jasa*

T : Memangnya tujuan dari uji KIR ini seperti apa?

J : *Uji KIR ini tujuannya untuk menghindari kecelakaan di jalan, karena driver sendiri tidak tau bagian mana yang rusak, karena tidak dipungkiri lagi namanya pengusaha akan memikirkan keuntungan dan jarang yang memperhatikan keselamatan sehingga bisa saja*

*menyervis kendaraannya menjadi lebih jarang sehingga membahayakan, jika dilakukan uji KIR mau tidak mau mereka harus memeriksakan kendaraannya. Dan hal ini juga untuk mengingatkan kepada masyarakat bahwa pentingnya keselamatan itu harus diutamakan dalam menjalankan kegiatan usaha*

T: Pesan-pesan apa yang ingin disampaikan oleh Dishub sendiri sebagai pengawas jalan Transportasi dan juga untuk semua pihak yang menggunakan jalan?

J: *intinya ya harus mengutamakan keselamatan , tolong lah kita sebagai pemerintahan jangan dijadikan main-main jadi kita pihak dinas dapat mengawasi jalannya transportasi dijalan dengan lebih baik. dan adanya peraturan ini untuk dipatuhi dan dimohon untuk sesuai standart pelayanan minimal demi kenyamanan dan keselamatan baik untuk pengemudi, pengguna dan pengguna jasa lainnya*

*Dan juga Peraturan yang dibuat oleh pemerintah disini kan bukan hanya memandang salah satu pihak tetapi juga mempertimbangkan dari sudut pandang semua pihak, karena kadang-kadang tiap orang itu lebih mendahulukan kepentingan sendiri, sedangkan dishub mementingkan kepentingan umum, yaitu orangnya, kendaraannya, sampai kepenupangnya, bukan semata-mata untuk kepentingan pribadi*

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



### **INFORMASI PRIBADI**

Nama : Ayu Santi Pratiwi  
Tempat, Tanggal lahir : Klungkung, 18 September 1995  
Alamat : Jalan Dewi Sartika Gang III No. 7 Klungkung-Bali  
Pekerjaan : Mahasiswa  
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah  
No. HP : 085785560640  
Email : [ayusshanty@gmail.com](mailto:ayusshanty@gmail.com)

### **PENDIDIKAN**

- Taman Kanak-Kanak Santo Yusup, (Tahun 2000-2001).
- SD Negeri 2 Semarapura Tengah Klungkung Bali, (Tahun 2001-2007)
- Pesantren Al-fatah Klungkung-Bali (2001-2007)
- Pondok Modern Darussalam Gontor Putri 1 Sambirejo, Mantingan-Ngawi (Tahun 2007-2013).
- Ma'had Sunan Ampel Al-Aly UIN Maliki Malang, (Tahun 2014-2015).
- Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, (Tahun 2014-2019)