

**DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM DAN  
ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

**PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018**

**(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

**SKRIPSI**

**Oleh:**

**Muhammad Zamroni Irsyad**

**NIM 13220158**



**JURUSAN HUKUM EKONOMI SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM**

**MALANG**

**2020**

**DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM DAN  
ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

**PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018**

**(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

**SKRIPSI**

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

**Oleh:**

**Muhammad Zamroni Irsyad**

**NIM 13220158**



**JURUSAN HUKUM EKONOMI SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM**

**MALANG**

**2020**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM DAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

**PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018**

**(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Benar benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan refrensinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 25 Mei 2020

Penulis,



Muhammad Zamroni Irsyad  
NIM 13220158

**HALAMAN PERSETUJUAN**

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi Muhammad Zamroni Irsyad NIM 13220158  
Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana  
Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM  
DAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS  
PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018  
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

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

Malang, 25 Mei 2020

Mengetahui,

Ketua Jurusan  
Hukum Ekonomi Syariah,

Dosen Pembimbing,

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

Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H.  
NIP : 1976060820009012007

**HALAMAN PENGESAHAN**

Dewan Penguji Skripsi saudara Muhammad Zamroni Irsyad NIM 13220158, mahasiswa Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM  
DAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS  
PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018  
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Dewan Penguji

1. Musleh Herry, S.H., M.Hum (.....)  
NIP : 196807101999031002 (Penguji Utama)
2. H. Khoirul Anam, Lc., M.H. (.....)  
NIP : 196807152000031001 (Ketua)
3. Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H. (.....)  
NIP : 1976060820009012007 (Sekretaris)

Malang, 26 Agustus 2021  
Dekan,

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

## PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudara/i MUHAMMAD ZAMRONI IRSYAD, NIM 13220158, mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan Judul:

**DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA  
UMUM DAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS PASCA  
DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018  
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai: B+

Malang, 27 Juni 2022

*Scan Untuk Verifikasi*



## BUKTI KONSULTASI

Nama : Muhammad Zamroni Irsyad  
 NIM / Jurusan : 13220158 / Hukum Ekonomi Syari'ah  
 Dosen Pembimbing : Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H.  
 Judul Skripsi : Dampak Hapusnya Uji Kir Terhadap Angkutan Sewa Umum  
 Dan Angkutan Sewa Khusus Pasca Diterbitkannya  
 Permenhub Nomor PM 118 Tahun 2018  
 (Studi Di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

No	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Senin, 10 Februari 2020	Proposal Skripsi	
2.	Kamis, 24 Februari 2020	ACC Proposal	
3.	Kamis, 19 Maret 2020	BAB I & BAB II	
4.	Kamis, 26 Maret 2020	Revisi BAB I & BAB II	
5.	Selasa, 31 Maret 2020	BAB III	
6.	Selasa, 7 April 2020	Revisi BAB III	
7.	Rabu, 22 April 2020	BAB IV & Revisi BAB II	
8.	Senin, 4 Mei 2020	Abstrak	
9.	Selasa, 12 Mei 2020	Revisi BAB IV & Abstrak	
10.	Kamis, 28 Mei 2020	ACC keseluruhan	

Malang, 25 Mei 2020  
 Mengetahui  
 a.n Dekan  
 Ketua Jurusan Hukum Ekonomi  
 Syari'ah

Dr. Fakhruddin, M.HI  
 NIP. 197408192000031002

## MOTTO

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

*Hai orang-orang yang beriman, janganlah kalian saling memakan harta sesamamu  
dengan jalan yang batil kecuali dengan jalan perniagaan berlaku dengan suka sama  
suka diantara kamu<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Q.S An- Nisa (4):29

## PEDOMAN TRANSLITERASI

### A. Umum

Transliterasi adalah pemindah alihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemah bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Araba, sedangkan nama Arab dari bangsa Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang standar 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 Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 22 Januari 1998, No. 159/1987 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	= tsa	ع	= ‘ (koma menghadap ke atas)
ج	= j	غ	= gh
ح	= h	ف	= f
خ	= kh	ق	= q
د	= d	ك	= k
ذ	= dz	ل	= l
ر	= r	م	= m
ز	= z	ن	= n
س	= s	و	= w
ش	= sy	ه	= h
ص	= sh	ي	= y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak diawal 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 (ء) untuk pengganti lambing "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 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

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

Diftong (aw) = قول misalnya menjadi qawlun

Diftong (ay) = خير misalnya menjadi khayrun

### D. Ta’ marbûthah (ة)

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

yang disambungkan dengan kalimat berikut, misalnya *في رحمة الله* menjadi *fi rahmatillâh*.

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

Kata sandang berupa “al” (ال) dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Perhatikan contoh-contoh berikut :

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan...
2. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...
3. *Masyâ'Allah kânâ wa mâlam yasyâ lam yakun*
4. *Billâh 'azza wa jalla*

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

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

## **KATA PENGANTAR**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah, segala puji Syukur kepada Allah yang telah melimpahkan segala nikmat dan rindho-Nya kepada kita semua, khususnya kepada peneliti sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul:

**“DAMPAK HAPUSNYA UJI KIR TERHADAP ANGKUTAN SEWA UMUM  
DAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS  
PASCA DITERBITKANNYA PERMENHUB NOMOR PM 118 TAHUN 2018”  
(Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**

Sholawat dan salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah membimbing kita menuju jalan yang dirahmati Allah yakni agama Islam. Semoga kita semua termasuk dalam golongan orang yang mendapatkan syafaat dari Nabi Muhammad SAW di ahirat kelak.

Peneliti mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung peneliti dalam menyelesaikan skripsi baik melalui bimbingan maupun arahan dan beberapa hasil diskusi dari berbagai pihak, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. M. Zainuddin, MA Selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

2. Dr. Saifullah, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Fakhruddin, M.Hi selaku Ketua Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H. selaku Dosen Wali dan Dosen Pembimbing yang senantiasa memberikan arahan, dukungan, saran, dan motivasi kepada peneliti selama menempuh perkuliahan dan menyelesaikan skripsi ini.
5. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pelajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT selalu memberikan ridlo-Nya kepada beliau semua.
6. Staf serta karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terimakasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Bapak Darsilan dan Ibu Sutinah, sebagai orangtua yang senantiasa memberikan doa, kasih sayang, dukungan dan pengorbanan yang sebesar-besarnya guna kesuksesan penulis..
8. K.H. Drs. Marzuqi Mustamar, M.Ag. dan Hj. Dra. Sa'idah Mustaghfiroh serta segenap keluarga besar Pondok Pesantren Sabilurrosyad Gasek Karangbesuki, Sukun, Malang. Terima kasih kami haturkan atas didikan dan *tarbiyyah ruhiyyah* semoga menjadi orang yang berguna bagi nusa, bangsa, dan agama.

9. Kepada semua pihak yang telah rela membantu dalam pengerjaan skripsi ini. yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu penulis haturkan terimakasih yang sebesar-besarnya.

Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dengan pahala yang berlipat ganda dan memberikan kemudahan dalam segala urusan para pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga semua ilmu dan pengalaman yang didapat oleh peneliti selama kuliah di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dapat bermanfaat bagi peneliti maupun orang lain. Peneliti juga berharap hasil penelitian ini dapat bermanfaat, khususnya bagi peneliti dan pembaca pada umumnya.

Peneliti menyadari bahwa peneliti hanya manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan, begitupun hasil penelitian ini masih jauh dari kata sempurna. Peneliti sangat berharap kritik dan saran dari pembaca demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 25 Mei 2020  
Penulis

Muhammad Zamroni Irsyad  
NIM 13220158

## DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
BUKTI KONSULTASI .....	v
MOTTO .....	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	vii
KATA PENGANTAR .....	xi
DAFTAR ISI.....	xiv
ABSTRAK .....	xvi
مستخلص البحث.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	6
E. Sistematika Penulisan .....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
A. Penelitian Terdahulu .....	10
B. Kajian Pustaka.....	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Jenis Penelitian.....	45
B. Pendekatan Penelitian .....	46
C. Lokasi Penelitian.....	46
D. Jenis dan Sumber Data.....	47
E. Metode Pengumpulan Data.....	48
F. Teknik Analisis Data.....	49

BAB IV PAPARAN DAN ANALISIS DATA.....	51
A. Paparan Data .....	51
1. Profil dan Sejarah Dinas Perhubungan Kota Malang.....	51
2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang .....	52
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang .....	54
4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang .....	54
5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Malang .....	54
6. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang .....	55
B. Analisis Data .....	56
1. Tanggapan dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang Terkait Perubahan Permenhub .....	56
2. Dampak Hapusnya Uji Kir Terhadap Kendaraan Angkutan Sewa Khusus ..	60
BAB V PENUTUP.....	66
A. Kesimpulan .....	66
B. Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA .....	69
LAMPIRAN .....	72

## ABSTRAK

Muhammad Zamroni Irsyad 13220158, 2020, *Dampak Hapusnya Uji Kir Pasca Diterbitkannya Permenhub Nomor PM 118 Tahun 2018 (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)*. Skripsi, Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Iffaty Nasyi'ah, M.H.

---

### **Kata kunci: Permenhub, Uji kir, Dinas Perhubungan Kota Malang**

Tujuan penelitian ini membahas dan mengetahui tentang bagaimana tanggapan dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang dan dampak dihapusnya uji kir pasca pencabutan Permenhub Nomor PM 108 tahun 2017 diganti dengan peraturan Nomor PM 118 tahun 2018.

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis, Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua kategori yaitu data primer dan data sekunder, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan wawancara, metode pengolahan data dengan memeriksa, klasifikasi, analisis, dan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peniadaan pasal yang mengatur uji kir pada PM 118 tahun 2018 agar keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan online lebih efektif dan efisien. Namun hal itu menimbulkan ketidakadilan dan kecemburuan sosial yang mengakibatkan ketidak kondusifnya uji kir pada angkutan sewa umum.

## ABSTRACT

Muhammad Zamroni Irsyad, 13220158 (2020), *Impact of the Abolition of KIR Test after the Minister of Transportation Regulation Number PM 118 of 2018 was issued ( Study at the Office of Transportation Department in Malang)*. Thesis, Sharia Economics Law Department, Sharia Faculty, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University, Malang.  
Supervisor : Iffaty Nasyi'ah, M.H.

---

---

**Keywords: Permenhub, kir test, office of Transportation Department in Malang**

The purpose of this research is to discuss and find out about how the response of the Malang City Transportation Service Office regarding the impact of the elimination of kir test after the revocation of Permenhub Number PM 108 of 2017 is replaced by regulation Number PM 118 of 2018.

This type of research is empirical legal research, using a sociological juridical approach. Data sources used in the research made up of two categories namely primary data and secondary data, the data collection techniques used were with interviews, data processed methods by checking, classifying, analyzing and conclusion.

The results of this study indicate that the elimination of the article that regulates the kir test on PM 118 of 2018 so that the order in the implementation of online transportation is more effective and efficient. However, this creates injustice and social jealousy which results in the non-conduciveness of the kir test on public rental transportation.

### مستخلص البحث

محمد زمرواني إرشاد 13220158 (2020)، تأثير إلغاء اختبار KIR بعد إصدار لائحة وزير النقل رقم PM 118 لعام 2018 (دراسة حالة في مكتب قسم النقل بمدينة مالانق). البحث العلمي، قسم الحكم الإقتصادي الإسلامي كلية الشريعة جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية بمالانق.  
المشرفة : عفتي ناشعة الماجستير

.الكلمات المفتاحية: الغنصصال، Permenhub، إختبر الدوري للمركبة، قسم النقل بمدينة مالانق  
هدف البحث أن يبحث ويعرف آراء و ظنات مكتب قسم النقل بمدينة مالانق انفصالاً  
Permenhub نمرة PM 108 سنة 2017 نُقل بشرة نمرة PM 118 سنة 2018 ويبيّن آثار الحكم تغيّر من  
Permenhub نمرة PM 108 سنة 2017 إلى Permenhub نمرة PM 118 سنة 2018 .

و نوع هذا البحث بحث الحكم التجريبي، باستخدام نهج حكمي إجتماعي . وتتكوّن مصادر البيانات على نوعين هي الأولى والثناوية . يستخدم جمع البيانات بالمقابلات، وطرق معالجة البيانات هي الفحص والتصنيف والتحليل والإستنتاج.

تبيّن نتائج البحث إلى أنّ إلغاء إختبار الدوري للمركبة على PM 118 سنة 2018 يؤثر على نقص مستوى إستحقاق المركب وضمان علي استخدام المركب، وكذلك على البيئة الخلود ثمّ خارج عن الموضوع بالمادة 53 الفقرة الأولى من القانون رقم 22 سنة 2009.

تشير نتائج هذه الدراسة إلى إلغاء المقال الذي ينظم اختبار kir على PM 118 لعام 2018 بحيث يكون الترتيب في تنفيذ النقل عبر الإنترنت أكثر فعالية وكفاءة. ومع ذلك ، فإن هذا يخلق الظلم والغيرة الاجتماعية مما يؤدي إلى عدم تشجيع اختبار kir على وسائل النقل العام المؤجرة.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengangkutan adalah bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya pengangkutan bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau-pulau besar dan kecil, perairan yang luas sebagian besar terdiri dari lautan kemudian sungai serta danau-danau. Perjalanan ke setiap wilayahnya dapat ditempuh dengan berbagai macam pengangkutan, yakni dapat

melalui darat, perairan, dan atau udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>2</sup>

Pengangkutan dan atau transportasi merupakan suatu perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari agar lebih efisien dalam hal waktu, tenaga, dan biaya.

Sistem transportasi dari waktu ke waktu mengalami perkembangan, sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia. Di sisi lain, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia secara tidak langsung menuntut perubahan dalam sistem transportasi.

Dewasa ini perkembangan teknologi, komunikasi dan informasi yang semakin canggih mendorong masyarakat untuk berkembang, baik dari sisi sosial maupun non sosial, lebih-lebih dalam jasa transportasi. Saat ini masyarakat memiliki mobilitas yang tinggi sehingga mereka membutuhkan jasa transportasi yang cepat, aman, dan nyaman. Kebutuhan akan sarana transportasi terus meningkat seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan pengiriman barang dan perpindahan manusia itu sendiri.

---

<sup>2</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998 h 7

Pengguna jasa transportasi semakin dipermudah dengan hadirnya penyedia jasa angkutan umum berbasis teknologi informasi. Semua aktifitas pemesanan hingga pembayaran jasa angkutan tersebut dapat dilakukan melalui telepon pintar para pengguna jasa transportasi.

Tidak hanya ojek *online*, pihak *aplikator* jasa angkutan umum berbasis aplikasi juga menyediakan angkutan sewa khusus berupa taksi *online*. Namun dalam prakteknya taksi *online* tentu berbeda dengan taksi konvensional, salah satunya dari segi penentuan tarif, tampilan kendaraan, hingga pelayanannya.

Kehadiran taksi *online* yang semakin berkembang pesat tentu mendorong pemerintah untuk membuat peraturan terkait praktik transportasi *online* agar terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan umum demi mendorong perekonomian masyarakat, hal tersebut diatur dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, akan tetapi sejak diberlakukannya Permenhub ini banyak penolakan dari pihak driver karena ada beberapa poin yang dianggap memberatkan para sopir atau driver. Adapun poin tersebut yaitu besaran tarif, kewajiban pemasangan stiker pada kendaraan, kelengkapan dokumen perjalanan, tulisan identitas kendaraan, jumlah minimal armada, kewajiban badan usaha sebagai pemilik armada taksi *online*, larangan aplikator merekrut pengemudi dan memberikan akses aplikasinya hingga perizinan, dan uji berkala kendaraan (uji kir).

Kemudian banyak aksi penolakan pula dari pihak mitra penyedia layanan angkutan *online* yang keberatan, hingga mereka melayangkan gugatan ke Mahkamah Agung. Setelah dihapuskannya beberapa point dalam Permenhub sebelumnya oleh Mahkamah Agung, kemudian Kementerian Perhubungan mengeluarkan aturan baru yang mengatur angkutan sewa khusus atau taksi online. Aturan baru itu tertuang dalam Peraturan Menteri Nomor 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Aturan ini ditandatangani Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi pada 18 Desember 2018 dan diundangkan sehari setelahnya. Direktur Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan, Ahmad Yani mengatakan, semua pasal dalam Permenhub Nomor PM 108 yang dibatalkan oleh Mahkamah Agung tak dimasukan lagi ke dalam aturan baru ini.<sup>3</sup>

Salah satu poin pasal yang dibatalkan dalam Permenhub Nomor PM 108 yaitu dihapusnya uji berkala kendaraan bermotor atau uji kir, padahal dengan adanya uji kir tersebut sangat menunjang keamanan serta kenyamanan penumpang, serta untuk menghindari adanya kemungkinan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan dari ketidaklayakan kendaraan. Setiap kendaraan angkutan umum harus melakukan uji kir atau uji berkala kendaraan bermotor. Uji kir ini diharuskan untuk mobil berpenumpang umum, bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Begitu pula uji kir ini juga berlaku pada

---

<sup>3</sup> <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/12/27/150616926/atur-taksi-online-pm-118-resmi-gantikan-pm-108> diakses tanggal 31 januari 2020

angkutan sewa khusus. Sebagaimana yang tertuang dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 pasal 48 ayat 10, dijelaskan bahwa setiap angkutan sewa wajib melaksanakan uji berkala kendaraan.

Oleh karena itu, dari penjelasan yang telah peneliti paparkan di atas, peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai dampak hapusnya uji kir yang terjadi setelah terjadi perubahan Permenhub yang mengatur tentang angkutan sewa khusus, yang semula dari Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 menjadi Permenhub nomor 118 Tahun 2018, khususnya pada Kota Malang.

Fenomena ini menjadi semakin menarik untuk dikaji karena di kota Malang sering kali terjadi perdebatan antara angkutan sewa umum dan angkutan sewa khusus. Penelitian ini dirasa penting karena dalam perubahannya Permenhub No.108 Tahun 2017 ke Permenhub No.118 Tahun 2018 terdapat perlakuan yang berbeda antara angkutan sewa umum dan angkutan sewa khusus.

Oleh kare itu, peneliti ingin mengkajinya dalam skripsi yang berjudul “**Dampak Hapusnya Uji KIR Terhadap Angkutan Sewa Umum dan Sewa Khusus Pasca Diterbitkannya Permenhub Nomor PM 118 Tahun 2018 (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)**”.

## **B. Rumusan Masalah**

Untuk mengarah kepada pembahasan maka permasalahan di atas dapat dirumuskan dalam beberapa pertanyaan berikut:

1. Bagaimana pandangan Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap hapusnya Uji Kelayakan Kendaraan bermotor atau Uji Kir pasca diterbitkannya Permenhub no.118 tahun 2018?
2. Bagaimana dampak hapusnya uji kir terhadap kendaraan angkutan sewa khusus pasca diterbitkannya Permenhub no.118 tahun 2018?

### **C. Tujuan**

1. Untuk mengetahui pandangan Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap hapusnya Uji Kelayakan Kendaraan bermotor atau Uji Kir pasca diterbitkannya Permenhub no.118 tahun 2018.
2. Untuk menggali bagaimana dampak hapusnya uji kir terhadap kendaraan angkutan sewa umum dan khusus pasca diterbitkannya Permenhub no.118 tahun 2018.

### **D. Manfaat Penelitian**

#### 1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan penulis dapat bermanfaat sebagai bahan tambahan khususnya untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan Hukum Bisnis Syariah, khususnya terkait permasalahan transportasi online. Agar pembaca bisa mengetahui bagaimana pengaturan dari transportasi online yang saat ini sedang berkembang di masyarakat.

#### 2. Manfaat Praktis

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

#### **E. Sistematika Penulisan**

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti membahas dan menguraikan permasalahan yang ada di dalamnya dan membagi menjadi bab-bab dan subbab-subbab dan menjelaskan permasalahan dengan baik dan benar sehingga diharapkan dapat menjadi rujukan dalam suatu permasalahan. Adapun yang dimaksud dalam bab dan subbab tersebut adalah, yaitu:

##### **BAB I : PENDAHULUAN**

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

##### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Berisikan penelitian terdahulu dan kerangka teori. Dimana penelitian terdahulu ini memberikan informasi tentang penelitian-penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya yang ada hubungannya dengan penelitian ini. Kemudian kerangka teori berisi

tentang teori yang dapat membantu dalam penelitian ini dengan tujuan agar dapat digunakan untuk membantu menganalisis data yang diperoleh.

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Berisikan penjelasan tentang tata cara penelitian yang digunakan dalam penelitian, terdiri dari jenis penelitian, yaitu menggunakan jenis penelitian empiris, kemudian pendekatan penelitian yang disesuaikan dengan judul yang dipilih, sumber data yang disesuaikan dengan jenis penelitian, lokasi penelitian, teknik pengumpulan data mengenai cara dalam memperoleh data dalam penelitian, dan teknik analisis data untuk menemukan jawaban dalam penelitian yang dilakukan.

### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

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

### **BAB V : PENUTUP**

Berisikan kesimpulan yang menguraikan secara singkat jawaban dari permasalahan yang diangkat peneliti, selanjutnya berisikan saran yang memuat beberapa saran atau anjuran akademik

baik bagi lembaga terkait maupun bagi peneliti dan selanjutnya untuk perbaikan di masa yang akan datang.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Penelitian Terdahulu**

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

*Pertama*, penelitian yang dilakukan oleh Naufal Muhammad Faaza di Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta pada tahun 2018 dengan judul, “ *Implementasi Permenhub Nomor 108 tahun 2017 tentang transportasi online (studi kasus PT. Grab Indonesia)* “.

Pada penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologis. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 dan bagaimana PT. Grab menjalankan peraturan tersebut. Studi ini termasuk pilihan kualitatif, yang mengumpulkan data dari berbagai sumber seperti buku-buku, jurnal, serta peraturan perundang-undangan yang lain yang berkaitan tentang transportasi online. Teknik pengumpulan data menggunakan metode observasi dan wawancara. Analisisnya sesuai dengan metode pendekatan yang diterapkan, maka data yang diperoleh dari penelitian ini selanjutnya akan dianalisis menggunakan analisis kualitatif.

Dari hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa dalam Permenhub Nomor 108 tahun 2017 itu ada peraturan baru yang dikhususkan untuk taksi online seperti tarif, TNKB, jumlah kendaraan, bukti kepemilikan kendaraan bermotor, wilayah operasi, sertifikat uji tipe (SRUT), kuota, peran aplikator, argometer taksi. Dan dari pihak PT. Grab sendiri setelah adanya peraturan tersebut meminta waktu untuk melaksanakan dan mengimplementasikan nilai-nilai dalam Permenhub tersebut.<sup>4</sup>

*Kedua*, skripsi yang ditulis oleh Nurimah Atsilah di Universitas Lampung pada tahun 2018 dengan judul “ *Analisis Yuridis tentang Penyelenggaraan*

---

<sup>4</sup> Skripsi Naufal Muhammad Faaza di Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta pada tahun 2018 dengan judul, “ *Implementasi Permenhub Nomor 108 tahun 2017 tentang transportasi online (studi kasus PT. Grab Indonesia)* “.

*Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor tidak dalam Trayek ( Studi Pada PT. Gojek Indonesia) ”*

Pada penelitian ini, merupakan penelitian normatif-empiris , dengan tipe penelitian deskriptif. Data yang digunakan dalam data primer dan sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Pengumpulan data dilakukan dengan studi pustaka, studi lapangan, dan studi dokumen. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara kualitatif.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengaturan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek yang diselenggarakan oleh PT. Gojek Indonesia sudah lengkap sesuai dengan ketentuan di dalam pasal 79 ayat (2) PP No. 74 tahun 2014 dan pasal 37 ayat (1) dan (2) Permenhub No 108 Tahun 2017 dan telah memenuhi aspek keamanan dan tanggungjawab pengangkutan pengguna jasa angkutan, sesuai dengan syarat perusahaan angkutan umum. Pelaksanaan angkutan orang pada PT. Gojek Indonesia sudah sesuai dengan Permenhub No. 108 tahun 2017 pada bab I pasal 1 ayat (3) dengan penerapan kegiatan pengangkutan GO-Car yang dilakukan PT. Gojek Indonesia, namun masih terdapat *driver* yang belum memenuhi ketentuan yang berlaku dan akan diperingatkan oleh PT. Gojek Indonesia.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Skripsi Nurimah Atsilah di Universitas Lampung pada tahun 2018 dengan judul “ Analisis Yuridis tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor tidak dalam Trayek ( Studi Pada PT. Gojek Indonesia) ”

*Ketiga*, penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Farhan di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun 2018 dengan judul “*Analisis Filosofis dan Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek*”.

Penelitian ini tersebut merupakan penelitian kepustakaan (*library research*) yang bertujuan untuk menganalisis secara filosofis dan yuridis Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 yang ditinjau dengan perspektif asas pembentukan peraturan perundang-undangan, undang-undang, dan putusan Mahkamah Agung. Penelitian tersebut bersifat deskriptif analitik, yaitu menjelaskan atau memberikan gambaran bagaimana pandangan atas pembentukan peraturan perundang-undangan, putusan Mahkamah Agung, dan terhadap pembentukan Permenhub yang mengatur taksi online.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa substansi hukum dalam permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tidak berpedoman terhadap asas pembentukan peraturan perundang-undangan dan telah inkonsistensi karena tidak menjadikan putusan Mahkamah Agung sebagai acuan dalam proses pembentukan Permenhub. Dimuatnya kembali beberapa ketentuan yang sebelumnya dinyatakan oleh Mahkamah Agung tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 telah bertentangan dengan pasal 3,4,5 dan 7

Undang-Undang UMKM dan pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>6</sup>

*Tabel 1 : Penelitian Terdahulu*

<b>No.</b>	<b>Nama Peneliti &amp; Perguruan Tinggi</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Jenis Penelitian</b>	<b>Persamaan</b>	<b>Perbedaan</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
1	Naufal Muhammad Faaza, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta (2018)	Implementasi Permenhub Nomor 108 tahun 2017 tentang transportasi online (studi kasus PT. Grab Indonesia)	Skripsi, yuridis sosiologis	Sama-sama membahas mengenai peraturan permenhub	Fokus kepada Permenhub Nomor 108 tahun 2017

<sup>6</sup> Skripsi Muhammad Farhan di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun 2018 dengan judul "Analisis Filosofis dan Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek".

2	Nurimah Atsilah, Universitas Lampung (2018)	Analisis Yuridis tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor tidak dalam Trayek ( Studi Pada PT. Gojek Indonesia)	Skripsi, normatif- empiris , dengan tipe penelitian deskriptif	Sama-sama meneliti aspek yuridis	Lebih kepada pelaksanaan peraturan oleh PT.Gojek Indonesia
3	Muhammad Farhan, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2018)	Analisis Filosofis dan Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang	Skripsi, penelitian ke pustakaan ( <i>library research</i> )	Sama-sama meneliti aspek yuridis	Merupakan penelitian ke pustakaan ( <i>library research</i> ) yang bertujuan untuk menganalisis secara

		dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek			filosofis dan yuridis Permenhub Nomor 108 Tahun 2017
--	--	---	--	--	--

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa banyak penelitian yang telah membahas terkait Permenhub Nomor PM 118 tahun 2018. Tentu dalam civitas akademika riset terdapat kemiripan, namun pasti juga ada perbedaan dalam penelitian tersebut dengan penelitian sebelumnya. Adapun kemiripannya yakni dalam objek pembahasan mengenai Permenhub dan meneliti aspek yuridis Permenhub yang telah di sahkan. Sedangkan perbedaannya dalam penelitian ini yakni lebih terfokus pada pencabutan Permenhub Nomor PM 108 Tahun 2017 atas diterbitkannya Permenhub Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus, disini peneliti mengambil salah satu point yang digugat mitra penyedia pelayanan online atau aplikator, yaitu dalam uji berkala kendaraan bermotor atau uji kir. Kemudian penelitian ini selain difokuskan pada DISHUB selaku badan hukumnya, penelitian ini juga difokuskan pada pelaku (pemilik kendaraan) yang diwajibkan dan atau dibebaskan uji kir, yaitu pengemudi angkutan sewa khusus dan angkutan sewa umum. Serta lokus dalam penelitian ini yakni berada di kota Malang.

## **B. Kajian Pustaka**

### **1. Tinjauan Umum tentang Hukum Pengangkutan**

#### **A. Pengertian pengangkutan**

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.<sup>7</sup>

Menurut lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.<sup>8</sup>

Menurut pendapat R. Soekardono, SH, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu

---

<sup>7</sup> Abdul Kadir Muhammad, SH, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, h 19

<sup>8</sup> Lesatri Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, h 134

untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.<sup>9</sup> Dapat diartikan bahwa pengangkutan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan<sup>10</sup>.

Dari berbagai pendapat mengenai pengertian pengangkutan di atas, dapat disimpulkan pengangkutan merupakan kegiatan atau peristiwa pemindahan orang ataupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan yang dilakukan secara efisien untuk mencapai manfaat tertentu.

## B. Klasifikasi Pengangkutan

Di dalam pengangkutan ada beberapa ruang lingkup atau klasifikasi dalam berjalannya suatu pengangkutan yang memang juga menentukan aspek pendukung juga peraturan perundang-undangan yang dapat di jalankan dalam pengangkutan tersebut klasifikasinya sebagai berikut:

### a. Pengangkutan Darat

Di dalam pengangkutan darat untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutannya, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa:<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981, h 5.

<sup>10</sup> Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999, h 195.

<sup>11</sup> Sri Rejeki Hartono, SH, 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. Penerbit: UNDIP, hlm 8.

- 1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*) , setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.
- 2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*), fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, bandar udara navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.
- 3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*), tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.
- 4) Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya

sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang berkelanjutan dan biaya pengangkutan yang murah.

b. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan Udara yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran.<sup>12</sup> Pesawat dalam hal ini sebagai angkutan udara dimana menjadi unsur dalam pengangkutan yaitu tersedianya alat angkut.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu

---

<sup>12</sup> Abdulkadir Muhammad.2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung. h 69.

bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sementara itu perusahaan angkutan udara atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan dapat didefinisikan yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Berdasarkan uraian di atas pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan undang-undang No 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa

orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>13</sup>

#### c. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran. Kemudian, Prof. Soekardono membagi Hukum Laut menjadi 2 (dua) yaitu Hukum Laut Keperdataan dan Hukum Laut Publik. Hukum laut bersifat keperdataan atau privat, karena hukum laut mengatur hubungan antara orang-perorangan. Dengan kata lain orang adalah subjek hukum.

#### C. Konsep Pengangkutan

Di dalam konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu:

- a. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
- b. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan
- c. Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying proses*).

Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan yang berakhir dengan pencapaian tujuan pengangkutan. Tujuan kegiatan usaha pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan/atau laba,

---

<sup>13</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung 1979, hlm 81.

tujuan kegiatan perjanjian pengangkutan adalah memperoleh hasil realisasi yang diinginkan oleh pihak-pihak, dan tujuan kegiatan pelaksanaan pengangkutan adalah memperoleh keuntungan dan tiba dengan selamat di tempat tujuan. Ketiga aspek pengangkutan tersebut menyatakan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan pelakunya. Tanpa kegiatan tidak mungkin tujuan dapat dicapai.

Kata yang paling tepat untuk menyatakan ketiga aspek kegiatan dan hasilnya itu adalah “pengangkutan” karena sesuai dengan kaidah bahasa Indonesia, bukan “angkutan”. Istilah angkutan artinya hasil dari perbuatan mengangkut atau menyatakan apa yang diangkut (muatan). Apabila dipakai dengan istilah hukum, yang tepat adalah “hukum pengangkutan” (*transportation law*), bukan “hukum angkutan”.<sup>14</sup>

#### D. Asas Hukum Pengangkutan

Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Asas hukum publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan dan pihak pemerintah (negara). Asas hukum perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku

---

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013, h.1

dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.<sup>15</sup>

#### E. Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan adalah proses memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna nilai.<sup>16</sup> Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan ditempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa.<sup>17</sup>

##### a. Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api,

---

<sup>15</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* h.12

<sup>16</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid III, Djambatan, cetakan II, 1984, h 10.

<sup>17</sup> Sri Rejeki Hartono, SH, 1980. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. Penerbit: UNDIP, h 8

kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

- b. Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, Bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

- c. Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.

#### F. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak, sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan

pengangkutan, perpindahan tersebut menjadi relatif singkat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.<sup>18</sup>

## G. Pengaturan Hukum Pengangkutan

### a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api ataupun kendaraan umum, yang pengaturannya terdapat dalam

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98.
- 2) Peraturan Perundang-Undangan, yakni Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

### b. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

---

<sup>18</sup> Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, 2003 h 1

- 1) KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab Va tentang Pengangkutan Barang-Barang, dan Buku II Bab Vb tentang Pengangkutan Orang.
- 2) Peraturan Perundang-Undangan, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan Udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara yang pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).

H. Subjek Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain<sup>19</sup>

- a. Pengangkut
- b. Pengirim
- c. Penumpang

---

<sup>19</sup> Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, h 140

- d. Ekspediter
- e. Agen perjalanan
- f. Perusahaan muat bongkar
- g. Perusahaan pergudangan
- h. Penerima

#### I. Objek Hukum Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas.<sup>20</sup>

- a. Barang Muatan (Cargo) Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu Barang sandang, Barang pangan, Barang rumah tangga dan Barang pendidikan, barang pembangunan, dan hewan
- b. Alat Pengangkut Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:
  - a) Kereta Api Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan

---

<sup>20</sup> Ningrum Lestari , *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, h. 144

kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. Menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang dan Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang

- b) Kendaraan Umum Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan, memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional

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

#### J. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan

Prinsip tanggung jawab merupakan hal yang sangat penting dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus-kasus pelanggaran hak konsumen diperlukan suatu kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang seharusnya bertanggung jawab dan seberapa tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.<sup>21</sup>

Di dalam ilmu hukum, khususnya hukum pegangkutan setidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:<sup>22</sup>

- a. Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*base on fault liability*)

---

<sup>21</sup> Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta: PT. Grasindo h. 72

<sup>22</sup> E. Saefullah wiradripadja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yohyakarta: Liberty, h. 19

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*base on fault liability*), prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum romawi termasuk dalam doktrin “*culpa*” dalam *lex aquilia* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan<sup>23</sup>

b. Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah

Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*), penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut sebab pengangkut telah dianggap bersalah.

c. Konsep tanggung jawab mutlak (*absolute liability principle*)

Berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan. Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk

---

<sup>23</sup> E. Saefullah wiradripadja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty, h. 21

dipermasalahan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan.

## **2. Angkutan Sewa Khusus**

Angkutan sewa khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.<sup>24</sup>

Peraturan terkait permasalahan angkutan sewa khusus diantaranya termuat dalam Permenhub Nomor PM 118 tahun 2018. Penyelenggaraan angkutan sewa khusus mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan untuk mewujudkan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

---

<sup>24</sup> Ketentuan Umum Permenhub Nomor PM 118 tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus

Dibentuknya peraturan terkait angkutan sewa khusus tersebut untuk menciptakan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan atas penyelenggaraan angkutan sewa khusus.

Sebagai tindak lanjut atas Putusan Mahkamah Agung Nomor 15/HUM 2018 tanggal 31 Mei 2018 maka perlu ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan tentang angkutan sewa khusus.<sup>25</sup>

### **3. Lembaga terkait Angkutan Sewa Khusus**

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui SEKDA. Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan.

Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

- a. Perumusan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- b. Pelaksanaan kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;

---

<sup>25</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018

- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, Jaringan Transportasi dan Perkeretaapian, dan Pelayaran;
- d. Pelaksanaan pembinaan administrasi dan kesekretariatan kepada seluruh unit kerja di lingkungan Dinas; dan
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur, sesuai tugas dan fungsinya.<sup>26</sup>

#### **4. Tinjauan Umum tentang Pengujian Kendaraan Bermotor**

##### **1. Pengerian Pengujian**

Berdasarkan Pasal 49 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 “Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: uji tipe dan uji berkala”. Pasal 50 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 “Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe”. Pasal 50 ayat (2) UU No 22 Tahun 2009 “Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

---

<sup>26</sup> <http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>, diakses tanggal 1 Mei 2020

- a. pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap; dan
- b. penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.<sup>27</sup>

## 2. Pengertian Kendaraan Bermotor

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang dimaksud kendaraan “Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor”.<sup>28</sup>

Berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang dimaksud Kendaraan Bermotor yakni “Setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan diatas rel”. Berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan di sebutkan Kendaraan terdiri atas:

- a. Kendaraan bermotor; dan

---

<sup>27</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>28</sup> Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan

b. Kendaraan tidak bermotor<sup>29</sup>

Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan di sebutkan “Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan kedalam:

- i. Sepeda Motor;
- ii. Mobil Penumpang;
- iii. Mobil Bus;
- iv. Mobil Barang; dan
- v. Kendaraan Khusus<sup>30</sup>

Kendaraan Bermotor wajib Uji adalah setiap kendaraan bermotor jenis Bus, mobil barang, mobil penumpang umum dan kendaraan khusus, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan dan atau digunakan di jalan. Setiap kendaraan harus dilengkapi dengan surat-surat kepemilikan, di mana hal ini merupakan suatu bukti yang dapat dipertanggung jawabkan secara hukum. Kendaraan yang tidak dilengkapi dengan surat-surat atau bukti kepemilikan, maka dapat dikatakan bahwa kendaraan yang

---

<sup>29</sup> Pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

<sup>30</sup> Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

dipergunakan sebagai sarana transportasi tidak layak untuk dioperasikan. Setiap pengendara yang tidak dapat menunjukkan surat kelengkapan kendaraan, maka merupakan pelanggaran dan dapat dijera sesuai dengan hukum yang berlaku.

### 3. **Pengujian Kendaraan Bermotor**

Pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, bahwa pengujian kendaraan bermotor dilakukan secara berkala enam bulan sekali dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan dan pelayanan umum.<sup>31</sup>

Kewajiban pemilik untuk mendaftarkan kendaraan bermotornya, dalam rangka mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan, serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan

---

<sup>31</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan

dan memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor dilakukan di Unit Pengujian Kendaraan Bermotor dan pemeriksaan dijalankan oleh penguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah. Bagi kendaraan yang memenuhi kelaikan akan disahkan oleh pejabat yang ditunjuk akan diberi tanda uji. Sasaran pengujian kendaraan bermotor meliputi kegiatan memeriksa, menguji, mencoba dan meneliti diarahkan kepada setiap kendaraan bermotor wajib uji secara keseluruhan pada bagian-bagian kendaraan secara fungsional dalam sistem komponen serta dimensi teknisnya berdasarkan persyaratan teknis yang obyektif.

#### **4. Sasaran Pengujian Kendaraan Bermotor**

Sasaran pengujian kendaraan bermotor meliputi kegiatan memeriksa, mencoba dan meneliti diarahkan kepada setiap kendaraan bermotor wajib uji berkala secara keseluruhan pada bagian-bagian kendaraan secara fungsional dalam sistem komponen serta dimensi teknisnya baik berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Kendaraan bermotor yang wajib uji berkala untuk memenuhi ambang batas laik jalan yang sesuai dengan ketentuan Peraturan

Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan meliputi:

- a. Sistem rem
- b. Sistem kemudi
- c. Posisi roda depan
- d. Badan dan kerangka kendaraan
- e. Pemuatan
- f. Klakson
- g. Lampu-lampu
- h. Penghapus kaca
- i. Kaca spion
- j. Ban
- k. Emisi gas buang
- l. Kaca depan dan kaca jendela
- m. Alat pengukur kecepatan
- n. Sabuk keselamatan
- o. Perlengkapan dan peralatan.<sup>32</sup>

#### **5. Tujuan Pengujian kendaraan Bermotor**

Uji berkala kendaraan bermotor dilaksanakan dengan tujuan untuk:

---

<sup>32</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan di jalan;
- b. Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.<sup>33</sup>

#### 6. Karakteristik Pengujian yang Efektif

1. Akurat, informasi tentang pelaksanaan kegiatan harus akurat. Data yang tidak akurat dari sistem pengujian dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan koreksi yang keliru atau bahkan menciptakan masalah yang seharusnya tidak ada
2. Tepat waktu, informasi harus dikumpulkan, disampaikan dan dievaluasi secepatnya bila kegiatan perbaikan harus dilakukan dengan segera
3. Obyektif dan menyeluruh, informasi harus mudah dipahami dan bersifat obyektif secara serta lengkap

---

<sup>33</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 pasal 2

4. Terpusat pada titik pengujian strategis, sistem pengujian harus memusatkan perhatian pada bidang-bidang dimana penyimpangan-penyimpanagan dari standar paling sering terjadi atau yang akan mengakibatkan kerusakan yang paling fatal
5. Realistis secara ekonomis, biaya pelaksanaan sistem pengujian harus lebih rendah, atau paling tidak sama dengan sistem yang diperoleh dari sistem tersebut
6. Realistis secara organisasional, sistem pengujian harus cocok dengan kenyataan-kenyataan organisasi
7. Terkoordinasi, informasi pengujian harus terkoordinasi dengan aliran kerja organisasi dikarenakan setiap tahap dari proses pekerjaan dapat mempengaruhi sukses atau tidaknya keseluruhan operasi, dan informasi pengujian harus sampai pada keseluruhan personalia yang memerlukan
8. Fleksibel, pengujian harus fleksibel untuk memberikan reaksi terhadap ancaman ataupun kesempatan dari lingkungan
9. Bersifat sebagai petunjuk dan operasional, sistem pengujian afektif harus menunjukkan baik deteksi atau deviasi dari standar, tindakan korelasi apa yang sebenarnya diambil
10. Diterima para anggota organisasi, sistem pengujian harus mampu mengarahkan pelaksanaan kerja para anggota organisasi

dengan mendorong perasaan otonomi, tanggungjawab, dan berprestasi.<sup>34</sup>

#### 7. Perbedaan Uji Kir Antara Angkuta Sewa Umum Dan Khusus

Hal yang membedakan uji Kir kendaraan umum lainnya dengan taksi online adalah penempelan stiker pada mobil atau kendaraan yang telah dinyatakan lulus uji kir. Sedangkan pada taksi online tidak dilakukan penempelan stiker dengan mengetok badan mobil, melainkan dengan tanda uji kir berupa plat aluminium berukuran kecil yang diemboss dan ditempelkan pada mesin mobil.<sup>35</sup>

#### 8. Tinjauan Umum tentang Uji Laik Jalan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Laik berarti : memenuhi persyaratan yang ada, patut, pantas, layak.<sup>36</sup> Sedangkan dalam kamus hukum, kata laik berarti: pantas, patut, layak, memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh undang-undang, memenuhi persyaratan yang harus ada atau dipenuhi.<sup>37</sup> Menurut ketentuan umum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan, laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya

---

<sup>34</sup> T. Hani Handoko, *Manajemen*, Yogyakarta: BPFE,,2000 h 133

<sup>35</sup> <https://www.google.com/amp/s/economy.okezone.com/amp/2017/11/05/320/1808795/ini-bedanya-uji-kir-taksi-online-dengan-kendaraan-umum-lainnya>, diakses pada 11.00 WIB, 17 Juli 2021.

<sup>36</sup> Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, 2008 h .794

<sup>37</sup> Sudarsono, *Kamus Hukum*, Jakarta: PT Rineka Cipta ,2005, h 239

keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan pada waktu dioperasikan di jalan.<sup>38</sup> Di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lau Lintas dan Angkutan Jalan, pengujian dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan termasuk persyaratan ambang batas emisi gas dan kebisingan yang harus dipenuhi.<sup>39</sup>

Kendaraan-kendaraan khusus harus diuji secara khusus, karena disamping memiliki peralatan standar yang dipersyaratkan untuk kendaraan bermotor pada umumnya, kendaraan khusus memiliki penggunaan khusus, misalnya katup penyelamat, tangki bertekanan dan lain sebagainya. Pengujian tipe kendaraan bermotor dimaksudkan untuk melakukan pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum tipe kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/atau dirakit secara masal. Termasuk dalam uji tipe ini adalah uji samping yaitu pengujian terhadap salah satu dari seri produksi kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka diberlakukan uji berkala kendaraan dalam satu periode tertentu.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

<sup>39</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lau Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>40</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditentukan tentang persyaratan laik jalan pada kendaraan bermotor, antara lain:

1. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
2. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri serta diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan
3. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji
4. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud diberikan tanda bukti.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris (yuridis empiris). Penelitian empiris yaitu penelitian dengan cara pendekatan fakta yang ada dengan jalan mengadakan pengamatan dan penelitian di lapangan, kemudian dikaji dan ditelaah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang terkait sebagai acuan untuk memecahkan masalah.<sup>42</sup>

Dalam hal ini peneliti melakukan penelitian di lingkungan tertentu yaitu dilakukan di lingkungan Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang. Selain itu penelitian ini juga didukung dengan berbagai sumber kepustakaan yang didapatkan dari berbagai literatur yang berkaitan.

---

<sup>42</sup> Ronny Hanitijo, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998, h.52

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

## **B. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan adalah persoalan yang berhubungan dengan cara seseorang meninjau dan dengan cara bagaimana dia menghampiri persoalan tersebut sesuai dengan disiplin ilmu yang dimilikinya.<sup>43</sup> Sebagai upaya melihat permasalahan yang diteliti, peneliti menggunakan pendekatan yuridis sosiologis.

Pendekatan yuridis sosiologis adalah bahwasanya suatu sistem hukum merupakan pencerminan dari sistem sosial, oleh karena itu suatu hukum akan berlaku apabila hukum tersebut terbentuk melalui prosedur-prosedur tertentu dan oleh lembaga-lembaga tertentu serta hukum tersebut dapat dipaksakan berlakunya terhadap masyarakat yang terkena oleh hukum tersebut.<sup>44</sup>

## **C. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian adalah tempat yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian untuk memperoleh data yang diinginkan. Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang, Jalan Raden Intan Nomor 1, Polowijen, Blimbing, Kota Malang, Jawa

---

<sup>43</sup> Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: CV Mandar Maju, 2008 h.127

<sup>44</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar penelitian Hukum*, (Jakarta:UI-Press,1996), h 151

Timur 65126. Alasan peneliti memilih lokus tersebut karena dalam 5 tahun terakhir kerap terjadi perselisihan antara angkutan sewa umum dengan angkutan sewa khusus dalam perebuatan wilayah operasi dan atau penumpang.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

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

##### **1. Sumber Data Primer**

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama.<sup>45</sup> Data primer diperoleh dari wawancara langsung kepada narasumber. Pada penelitian ini yang dijadikan sebagai data primer adalah pendapat Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai dampak dirubahnya Peraturan Menteri Perhubungan.

##### **2. Sumber Data Sekunder**

Sumber data sekunder adalah sumber data yang menguatkan sumber data primer meskipun tidak secara langsung terdapat kontak, namun data-data yang dikonsumsi mampu memperjelas wacana agar semakin hidup.<sup>46</sup>

Data sekunder juga merupakan sumber data yang membantu memberikan keterangan atau pelengkap sebagai bahan pembandingan.

---

<sup>45</sup> Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006, h 30

<sup>46</sup> Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006, h 30

Yakni bahan pustaka (seperti beberapa literatur buku), Permenhub, serta dari jurnal maupun website yang berhubungan dengan objek penelitian.

## **E. Metode Pengumpulan Data**

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

### **a. Wawancara (*Interview*)**

Wawancara merupakan suatu bentuk komunikasi verbal. Jadi semacam suatu percakapan yang bertujuan memperoleh informasi.<sup>47</sup> Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara bebas terpimpin, artinya penulisi diharuskan mempunyai daftar pertanyaan sebelum wawancara. Tujuannya agar jalannya wawancara tetap terfokus pada persoalan yang akan diteliti.

Wawancara merupakan metode yang paling efektif dalam pengumpulan data primer di lapangan, karena peneliti bertatap muka langsung dengan informan untuk menanyakan perihal yang sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 2004, h. 59

<sup>48</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Jakarta: Sinar Grafika, 2002, h. 57

## F. Teknik Analisis Data

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

1. Memeriksa (*editing*)

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

2. Klasifikasi (*classyfying*)

Proses klasifikasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah proses mengelompokkan data yang diperoleh disesuaikan dengan pola tertentu yang disusun oleh penulis yang berfungsi untuk mempermudah pembacaan dan pemahaman atas data yang diperoleh. Data yang dipilih untuk dianalisis dalam penelitian ini hanyalah data yang berhubungan dengan dampak dirubahnya permenhub terkait angkutan sewa khusus.

3. Analisis (*Analizing*)

Proses selanjutnya adalah menganalisis data-data yang sudah terkumpul dari proses pengumpulan data yaitu melalui wawancara

dan dengan sumber datanya seperti undang-undang, buku-buku, kitab-kitab, jurnal dan lain sebagainya untuk memperoleh hasil yang lebih efisien dan sempurna yang sesuai dengan yang peneliti harapkan.

Metode analisis yang digunakan oleh peneliti adalah deskriptif kualitatif yaitu analisis yang menggambarkan keadaan atau status fenomena dengan kata-kata atau kalimat, kemudian dipisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.<sup>49</sup>

Dalam penelitian ini analisis data meliputi analisis terhadap data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan dinas Perhubungan bagian angkutan umum. Langkah ini dilakukan penulis pada bab IV, yaitu dengan menganalisa hasil wawancara dinforman dengan tinjauan pustaka pada bab II.

#### 4. Kesimpulan (*concluding*)

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

---

<sup>49</sup> LKP2M, *Research Book for LKP2M*, Malang: Universitas Islam Negeri Malang, 2005, h. 60

## **BAB IV**

### **PAPARAN DAN ANALISIS DATA**

#### **A. Paparan Data**

##### **1. Profil dan Sejarah Dinas Perhubungan Kota Malang**

Sejarah singkat Dinas Perhubungan Kota Malang Pada awalnya Dinas Perhubungan Kota Malang bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat propinsi. Seiring dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Saat ini, kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jalan Raden Intan No. 1 Malang. Letak kantor Dinas Perhubungan Kota Malang sangat strategis karena dekat Terminal Anjosari sekaligus dapat melaksanakan fungsi pengaturan, Pengendalian dan pengawasan langsung terhadap operasional Transportasi/perhubungan darat yang terpusat di terminal tersebut.

Karena itu Terminal Arjosari berperan sebagai pintu gerbang dan cermin wajah Kota Malang, karena bagaimanapun juga masyarakat yang masuk Kota Malang yang menggunakan transportasi darat pasti awalnya akan melihat terlebih dahulu lingkungan Terminal Arjosari tersebut sebelum melihat keseluruhan wilayah Kota Malang lainnya.<sup>50</sup>

## **2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang**

Dinas Perhubungan Kota Malang Memiliki tugas dan fungsi yang didasarkan atas surat keputusan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2012 tentang Uraian tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang, yaitu :

- a. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan
- b. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja
- c. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi
- d. Pengembangan manajemen dan rekayasa jaringan transportasi
- e. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal
- f. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan bandar udara
- g. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas
- h. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran
- i. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor

---

<sup>50</sup> Buku Profil Dinas Perhubungan Kota Malang

- j. Pemberian pertimbangan teknis perjanjian di bidang perhubungan
- k. Pemberian dan pencabutan di bidang perhubungan
- l. Pelaksanaan kegiatan di bidang pemungutan retribusi
- m. Penetapan jaringan transportasi jalan
- n. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas
- o. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos, dan telekomunikasi
- p. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perhubungan
- q. Pemberdayaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan
- r. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi
- s. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya
- t. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Buku Profil Dinas Perhubungan Kota Malang

### **3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang**

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

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

### **4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang**

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

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

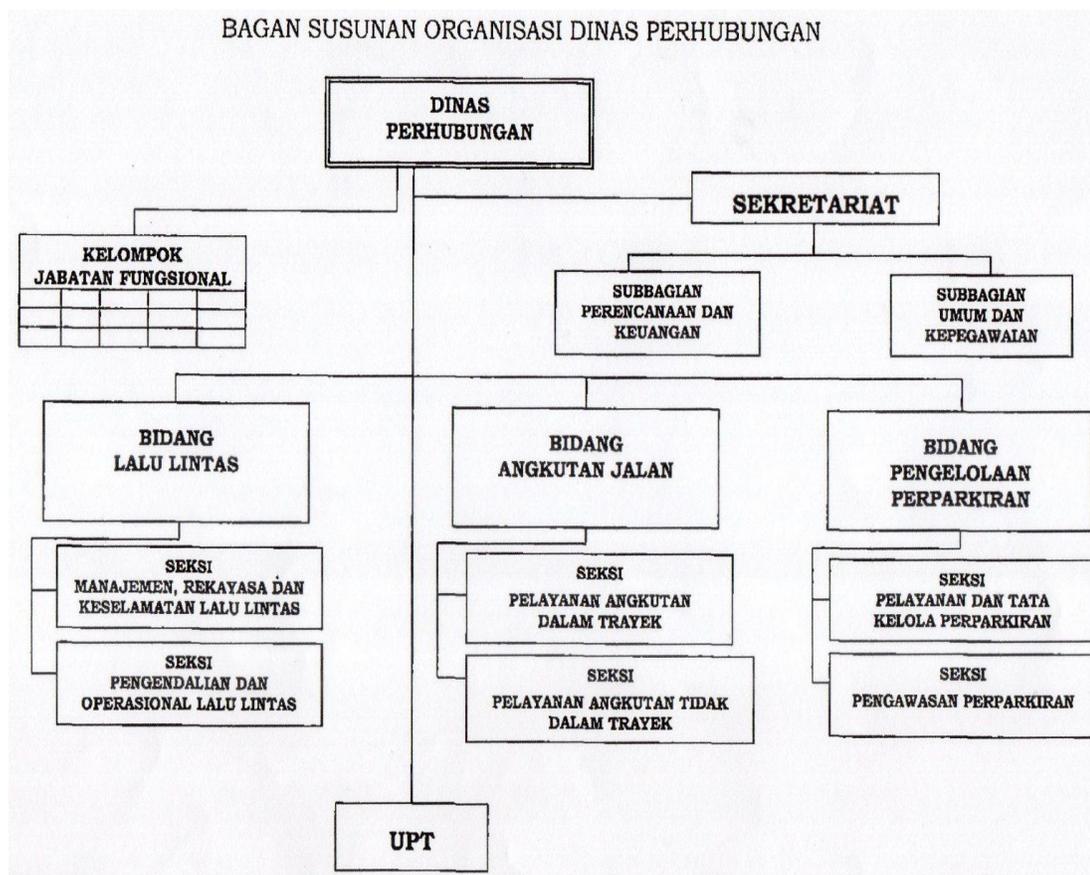
### **5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Malang**

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

- a. Meningkatnya sarana dan prasarana dalam upaya keselamatan

- b. Meningkatnya penggunaan sarana perhubungan
- c. Meningkatnya kualitas pelayanan perhubungan
- d. Meningkatnya pelayanan parkir yang tertib<sup>52</sup>

## 6. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>53</sup>



<sup>52</sup> Buku Profil Dinas Perhubungan Kota Malang

<sup>53</sup> <https://dihub.malangkota.go.id/profil/struktur-organisasi/> diakses tanggal 3 Mei 2020

## **B. Analisis Data**

### **1. Tanggapan dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang Terkait Perubahan Permenhub**

Kemajuan teknologi di berbagai lini seperti saat ini tentu memudahkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Tak terkecuali dalam bidang pengangkutan, terbukti dengan kehadiran taksi berbasis aplikasi atau taksi *online* yang semakin berkembang pesat, tentu hal tersebut mendorong pemerintah untuk membuat peraturan terkait praktik transportasi *online* agar terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan umum untuk mendorong perekonomian masyarakat, hal itu diatur dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017. akan tetapi beberapa pasal dalam Permenhub ini menuai banyak penolakan dari pihak driver karena ada beberapa poin yang dianggap memberatkan para sopir atau driver. Adapun poin tersebut yaitu besaran tarif, kewajiban pemasangan stiker, kelengkapan dokumen perjalanan, tulisan identitas kendaraan, jumlah armada, kewajiban badan usaha sebagai pemilik armada taksi *online*, larangan aplikator merekrut pengemudi dan memberikan akses aplikasinya hingga perizinan, dan uji kir.

Dikarenakan ada beberapa mitra yang telah menggugat beberapa point ke Mahkamah Agung dengan alasan peraturan tersebut masih menguntungkan salah satu pihak. Dari pencabutan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 dan telah

diganti dengan Permenhub 118 Tahun 2018. Dengan dikeluarkannya Permenhub yang baru menyangkut angkutan sewa khusus, peneliti melakukan penelitian di lapangan yang menjadi objek peneliti yaitu pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang, dan melakukan wawancara untuk memperoleh data pada bagian Kepala Bidang Angkutan Umum Dinas perhubungan Kota Malang.

Masalah perubahan Permenhub tersebut dilakukan dalam upaya untuk memperbaiki kembali penyelenggaraan praktik angkutan sewa khusus. Seperti yang dijelaskan oleh staff kepala bidang angkutan umum Dinas Perhubungan Kota Malang.

*Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 tahun 2017 yang resmi diberlakukan tanggal 1 November 2017. Aturan ini merupakan hasil revisi dari PM 26 tahun 2017 yang diputuskan untuk dilakukan uji materi oleh Mahkamah Agung. Terkait dengan perubahan kembali dari PM 108/2017 menjadi PM 118/2018 dirasa sudah cukup. Regulasi ini dibuat dan diperbaiki kembali agar penyelenggaraan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan bertransportasi khususnya pada angkutan sewa khusus semakin baik dan tepat sasaran.*

*Alasan dilakukannya revisi pada PM 108 tahun 2017 adalah terkait dengan tuntutan sopir taksi online yang dirasa oleh mereka terlalu berat. Padahal pada kenyataannya pemerintah justru membantu dengan memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan online.<sup>54</sup>*

*Pada wilayah lain tidak sedikit pengemudi ASK yang melakukan demo karena mereka menganggap PM 118/2018 masih memberatkan. Namun juga tidak sedikit pengemudi ASK yang mendukung tentang aturan pemerintah ini, sebagai contoh pada akhir tahun lalu di Sidoarjo*

---

<sup>54</sup> Fitria, ( Staf Kepala Bidang Angkutan Jalan ), wawancara (2 Mei 2020)

*paguyupan pengemudi ASK menggelar deklarasi sebagai upaya untuk mendukung pemerintah. Deklarasi tersebut bertujuan mendukung serta mempertahankan peraturan tersebut untuk mengurangi resiko penolakan terhadap PM 118/2018.*

*Perihal keberatan atau dirugikan kembali ke pada individu masing-masing pengemudi ASK. Pemerintah di sini berupaya untuk membantu dengan memberikan payung hukum. Sebab tanpa aturan ini, angkutan sewa khusus yang menjadi mata pencaharian mereka akan kembali ilegal di Indonesia.<sup>55</sup>*

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah di bidang perhubungan yang di pimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah, dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maka tugas dan fungsi Dinas Perhubungan yaitu:<sup>56</sup>

- a. Penetapan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan
- b. Manajemen dan rekayasa laulintas
- c. Persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor
- d. Perijinan angkutan umum
- e. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana prasarana laulintas dan angkutan jalan
- f. Pembinaan sumberdaya manusia penyelenggara sarana prasarana laulintas dan angkutan jalan

---

<sup>55</sup> Fitria, ( Staf Kepala Bidang Angkutan Jalan ), *wawancara* (2 Mei 2020)

<sup>56</sup> Undang –Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- g. Penyidikan terhadap pelanggaran perijinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelayakan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Dari hasil penelitian di lapangan yang menjadi objek peneliti, tanggapan dari Dinas Perhubungan Kota Malang terkait revisi pada PM 108 tahun 2017 menitik beratkan pada tuntutan sopir taksi online yang dirasa oleh mereka terlalu berat, namun pada kenyataannya pemerintah justru membantu dengan memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan online. Dinas perhubungan Kota Malang disini hanya sebagai penegak peraturan di ruanglingkup suatu daerah dan menjalankan peraturan yang sudah dikeluarkan oleh Kementrian Perhubungan.

Kemudian dalam beberapa poin dalih yang pernah digugat ke Mahkamah Agung, salah satu poinnya yaitu keberatan dalam penempelan stiker uji kir pada badan mobil setelah lulus uji kir. Hal tersebut dirasa tidak ada korelasinya terhadap aturan Permenhub 108 tahun 2017, karena sejak awal aturan tersebut tidak menekankan penempelan stiker uji kir pada badan mobil, melainkan dengan mengetok badan mobil, melainkan dengan tanda uji kir berupa plat aluminium berukuran kecil yang diemboss dan ditempelkan pada mesin mobil.

## 2. Dampak Hapusnya Uji Kir Terhadap Kendaraan Angkutan Sewa Khusus

Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan aturan baru yang mengatur angkutan sewa khusus atau taksi online. Aturan baru itu tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 tahun 2018. Dalam PM 108 tahun 2017 ini diantaranya menghapus aturan mengenai kewajiban memasang stiker di kaca taksi online kewajiban uji KIR atau uji berkala kendaraan bermotor, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi online harus memiliki paling sedikit 5 kendaraan. Dari beberapa poin yang direvisi, penulis memfokuskan kepada peniadaan uji berkala kendaraan atau uji kir.

Pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Uji kir penting dilakukan untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan serta untuk Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan. Hal ini sesuai dengan pendapat dari Dinas Perhubungan kota Malang:

*Demi keselamatan, uji KIR diwajibkan bagi angkutan umum, yakni angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan berbayar. Hal ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena angkutan sewa online mengangkut penumpang umum dan berbayar, maka peraturan uji KIR juga berlaku atasnya. Mengingat aturan tentang uji berkala dilaksanakan setiap 6 (enam) bulan*

*sekali. Sehingga komponen keselamatan pada kendaraan bermotor dapat termonitor secara periodik. Selain itu dapat menjadi alat pencegahan terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan.*

*Uji KIR (berkala) adalah bagian yang harus dipenuhi karena berkaitan dengan keselamatan penumpang. Untuk itu seluruh taksi baik reguler dan online wajib melakukan uji KIR. Kementerian Perhubungan juga memberikan batas waktu selama maksimal tiga bulan terhitung sejak Peraturan Menteri (PM) 108 Tahun 2017 berlaku 1 November 2017. Dalam masa transisi itu, perusahaan aplikasi taksi online diharapkan terus mendorong agar koperasi dan mitra pengemudi melakukan uji berkala KIR. Dalam penerapannya kemenhub tidak hanya mengandalkan fasilitas dari pemerintah namun juga menggandeng pihak swasta (Perusahaan Agen Pemegang Merk) agar prosesnya bisa lebih cepat, mengingat jumlah ASK tidaklah sedikit.<sup>57</sup>*

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ ) Pasal 53 ayat 1 dijelaskan mengenai kewajiban uji berkala kendaraan atau uji kir bagi setiap mobil penumpang. Bunyi pasal tersebut antara lain “ *Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan*”.

Pentingnya uji kir juga dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015. Di dalam peraturan tersebut dijelaskan mengenai manfaat uji kir, diantaranya. Pertama, memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor. Kedua, mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan bahaya pencemaran

---

<sup>57</sup> Fitria, ( Staf Kepala Bidang Angkutan Jalan ), wawancara (2 Mei 2020)

yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor. Ketiga, memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Diantara manfaat Uji kir antara lain, memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat

Namun dalam peraturan yang menyangkut angkutan sewa khusus (ASK) yaitu Permenhub Nomor 118 tahun 2018, uji kir tersebut dihapuskan seperti keterangan berikut:

*Pada Permenhub Nomor 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (ASK), tidak ada lagi wajib uji KIR bagi pemilik mobil angkutan online. Selain itu, mobil angkutan online juga tidak harus menggunakan stiker ASK. Aturan ini dibuat untuk memudahkan pengemudi ASK atau pemilik mobil. Meskipun begitu, dihapuskannya KIR bukan berarti tidak ada pengawasan. Untuk memastikan kelaikan kendaraan, harus ada surat keterangan dari bengkel resmi sesuai dengan merek kendaraan atau agen pemegang merek (APM).<sup>58</sup>*

Seperti yang disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ ) Pasal 53 ayat 1, kewajiban uji kir berlaku terhadap mobil penumpang umum. “ Uji berkala diwajibkan untuk

---

<sup>58</sup> Fitria, ( Staf Kepala Bidang Angkutan Jalan ), wawancara (2 Mei 2020)

mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan”.

Dalam hal ini, angkutan sewa khusus atau taksi online adalah termasuk kedalam mobil penumpang. Maka tidak relevan jika uji berkala kendaraan tersebut dihapuskan, karena tidak sesuai dengan bunyi pasal 53 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tersebut.

Sebagaimana yang telah disinggung diatas bahwa keberatan yang didalihkan dalam gugatan ke Mahkamah Agung yaitu penempelan stiker dibadan mobil. Hal tersebut dirasa tidak ada korelasinya terhadap aturan Permenhub 108 tahun 2017, karena sejak awal aturan tersebut tidak menekankan penempelan stiker uji kir pada badan mobil, melainkan dengan mengetok badan mobil, melainkan dengan tanda uji kir berupa plat aluminium berukuran kecil yang diemboss dan ditempelkan pada mesin mobil.

Meninjau terkait pentingnya uji kir, maka dengan ditiadakannya uji kir pada angkutan sewa khusus, maka digantikan dengan standar pelayanan umum tentang keselamatan.

Selain itu dalam perubahan dan atau penghapusan aturan uji kir terdapat ketidakadilan antar angkutan sewa umum dan angkutan sewa khusus. Mengingat fleksibilitas wilayah operasi dan waktu operasi angkutan khusus yang lebih luas (seluruh wilayah Malang raya dengan retan waktu 24 jam)

dengan ditunjang teknologi yang modern. Sedangkan angkutan sewa khusus lebih kecil cakupannya, khususnya angkutan umum mikrolet yang wilayahnya dibatasi hanya di area kecamatan ke kecamatan lainnya dan waktu yang dimulai dari 04.00 hingga maksimal 21.00 WIB serta tidak didukung dengan teknologi modern (aplikasi).

Jika diperbandingkan, terlepas dari kemauan usaha tenaga yang dikeluarkan untuk mendapatkan hasil yang lebih besar, maka yang memiliki kesempatan untuk mendapat hasil lebih besar yaitu angkutan sewa khusus. Selain itu didukung dengan teknologi akan membuat pekerjaan tersebut lebih efektif dan efisien.

Kemudian perbedaan tersebut juga menimbulkan kecemburuan sosial dari angkutan sewa umum terhadap angkutan sewa khusus dan atau sebaliknya dari angkutan sewa khusus terhadap angkutan sewa umum. Beberapa kecemburuan tersebut yaitu:

1. Terkait wilayah operasi, kalau driver ojek online ada skemanya, skema malang berarti wilayah malang saja, untuk ke luar wilayah malang biasanya kita lakukan secara offline. Sedangkan Angkot; antar wilayah kecamatan (dari wilayah arjosari ke landungsari, arjosari ke tidar, dll) sesuai rutenya, untuk keluar Malang biasanya

ketika mendapat carteran (jama'ah ngaji, wisatawan, anak sekolah) dapat dilakukan secara kesepakatan tarif bersama).

2. Sistem perolehan penumpang, kalau *driver* ojek *online* ditunjang dengan aplikasi atau teknologi modern, sedangkan angkutan umum beroperasi tanpa dukungan teknologi modern (menunggu di pangkalan).
3. Uji kir, uji kelayakan kendaraan bermotor berkala. Dalam aturan terbaru hanya angkutan sewa umum yang diwajibkan uji kir, sementara angkutan sewa khusus tidak diwajibkan. Secara rasional, angkutan sewa umum yang beroperasi dari jam 04.00-21.00 wib dengan cakupan wilayah antar kecamatan, sedangkan angkutan sewa khusus yang waktu operasi lebih panjang yakni 24 jam dengan cakupan wilayah operasi yang lebih luas.

Sepatutnya uji kir tetap dianjurkan untuk angkutan sewa khusus mengingat waktu operasi yang lebih panjang dan wilayah operasi yang lebih luas tentu kendaraan itulah yang lebih beresiko mengalami kerusakan.

Selain itu dapat mempengaruhi kondusifnya efektivitas uji kir pada kendaraan angkutan sewa umum, karena peneliti lihat masih banyak kendaraan umum yang jatuh tempo tidak melakukan uji kir.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan di atas, dapat diambil beberapa poin kesimpulan, sebagai berikut:

1. Pencabutan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 dan diterbitkannya Peraturan Menteri perhubungan Nomor 118 Tahun 2018, dengan dihapuskannya beberapa point dalam Permenhub sebelumnya oleh Mahkamah Agung, kemudian Kementerian Perhubungan mengeluarkan aturan baru yang mengatur angkutan sewa khusus atau taksi *online*. Alasan

direvisinya Permenhub adalah menitik beratkan pada tuntutan sopir taksi *online* yang dirasa oleh mereka terlalu memberatkan, namun pada kenyataannya pemerintah justru membantu dengan memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan *online* lebih efektif dan efisien.

2. Diberlakukannya Permenhub Nomor 118 Tahun 2018 menimbulkan adanya ketidakadilan dan kecemburuan sosial antara angkutan sewa umum dan angkutan sewa khusus, antara lain dalam hal: a). wilayah operasi, b). sistem perolehan penumpang, dan c). uji kir (uji kelayakan kendaraan bermotor berkala), uji kir menjadi tidak kondusif terhadap angkutan sewa umum dalam arti banyak kendaraan angkutan sewa umum yang jatuh tempo tidak melakukan uji kir.

## **B. Saran**

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

1. Menurut peneliti perlu adanya korelasi atau hubungan kerja sama yang saling sinambung antara pemerintah (Menteri Perhubungan) dan badan penyedia jasa angkutan sewa khusus serta mitranya, untuk menciptakan formula yang sama rata meminimalisir celanya adanya ketidakadilan dan kecemburuan sosial.

2. Uji kir dirasa tidak terdapat masalah yang prinsipal jika diberlakukan wajib bagi seluruh kendaraan sewa, karena itu tetap penting menyangkut keselamatan jiwa maupun barang. Tinggal korelasi yang harus diciptakan membuahkan formula aturan yang adil dan tepat. Contoh, bekerja sama dengan pihak lain diluar pemerintahan untuk mempermudah uji kir bagi kendaraan sewa khusus dan atau mengganti stiker tanda lulus uji kir dengan simbol atau tanda yang simpel dan dapat diterima.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. BUKU

- Abdul Kadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara*. Bandung: Penerbit PT.Citra Aditya Bakti, 1991
- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung : PT Citra Aditya Bakti., 2008
- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013
- Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006
- Bahder Johan Nasution. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Bandung: CV Mandar Maju, 2008
- Bambang Waluyo. *Penelitian Hukum dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002
- Burhan Ashshofa. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004
- E. Saefullah wiradripadja. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989
- H.M.N. Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*. Jakarta: Djambatan, 1984
- Lesatri Ningrum. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung: PT. Citra Adtya Bakti, 2004
- LKP2M. *Research Book for LKP2M*. Malang: Universitas Islam Negeri Malang, 2005
- Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan, 2003
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2008

- R. Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: CV Rajawali, 1981
- R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Penerbit Alumni, 1979
- Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia Jilid 1*. Yogyakarta: Gama Media, 1999
- Ronny Hanitijo. *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998
- Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: PT. Grasindo, 2006
- Soerjono Soekanto. *Pengantar penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, 1996
- Sri Rejeki Hartono. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. Semarang: UNDIP, 1980
- Sudarsono. *Kamus Hukum*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005
- T. Hani Handoko. *Manajemen*. Yogyakarta: BPFE, 2000

## **2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015
- Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan
- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### **3. SITUS INTERNET**

<http://www.perhubungan.jatengprov.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan>

<https://ekonomi.kompas.com/read/2018/12/27/150616926/atur-taksi-online-pm-118-resmi-gantikan-pm-108>

<https://dishub.malangkota.go.id/profil/struktur-organisasi/>

## LAMPIRAN

### A. HASIL WAWANCARA

#### DINAS PERHUBUNGAN

Tanya : Bagaimana tanggapan mengenai perubahan Permenhub Nomor 108 tahun 2017?

Jawab : *Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 108 tahun 2017 yang resmi diberlakukan 1 November 2017. Aturan ini merupakan hasil revisi dari PM 26 tahun 2017 yang diputuskan untuk dilakukan uji materi oleh Mahkamah Agung. Terkait dengan perubahan kembali dari PM 108/2017 menjadi PM 118/2018 dirasa sudah cukup. Regulasi ini dibuat dan diperbaiki kembali agar penyelenggaraan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan bertransportasi khususnya pada angkutan sewa khusus semakin baik dan tepat sasaran.*

Tanya : Faktor dirubahnya PM 108/2017?

Jawab : *Alasan dilakukannya revisi pada PM 108/2017 adalah terkait dengan tuntutan sopir taksi online yang dirasa oleh mereka terlalu berat. Padahal pada kenyataannya pemerintah justru membantu dengan memberikan kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan online.*

Tanya : Dampak dari perubahan PM terhadap keberlangsungan praktek ASK?

Jawab: *Pada wilayah lain tidak sedikit pengemudi ASK yang melakukan demo karena mereka menganggap PM 118/2018 masih memberatkan. Namun juga tidak sedikit pengemudi ASK yang mendukung tentang aturan pemerintah ini, sebagai contoh pada akhir tahun lalu di Sidoarjo paguyuban pengemudi ASK menggelar deklarasi sebagai upaya untuk mendukung pemerintah. Deklarasi tersebut bertujuan mendukung serta mempertahankan peraturan tersebut untuk mengurangi resiko penolakan terhadap PM 118/2018.*

Tanya: Urgensi uji KIR terhadap ASK?

Jawab: *Demi keselamatan, uji KIR diwajibkan bagi angkutan umum, yakni angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan berbayar. Hal ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena angkutan sewa online mengangkut penumpang umum dan berbayar, maka peraturan uji KIR juga berlaku atasnya. Mengingat aturan tentang uji berkala dilaksanakan setiap 6 (enam) bulan sekali. Sehingga komponen keselamatan pada kendaraan bermotor dapat termonitor secara periodik. Selain itu dapat menjadi alat pencegahan terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan.*

Tanya : Apakah pada PM 108/2017 driver melakukan uji KIR?

Mekanismenya?

Jawab : *Uji KIR (berkala) adalah bagian yang harus dipenuhi karena berkaitan dengan keselamatan penumpang. Untuk itu seluruh taksi baik reguler dan online wajib melakukan uji KIR. Kementerian Perhubungan juga memberikan batas waktu selama maksimal tiga bulan terhitung sejak Peraturan Menteri (PM) 108 Tahun 2017 berlaku 1 November 2017. Dalam masa transisi itu, perusahaan aplikasi taksi online diharapkan terus mendorong agar koperasi dan mitra pengemudi melakukan uji berkala KIR. Dalam penerapannya kemenhub tidak hanya mengandalkan fasilitas dari pemerintah namun juga menggandeng pihak swasta (Perusahaan Agen Pemegang Merk) agar prosesnya bisa lebih cepat, mengingat jumlah ASK tidaklah sedikit.*

Tanya : Adakah sanksi terhadap taksi yang tidak melakukan KIR?

Jawab : Berdasarkan PM 108/2017 tidak menjelaskan perihal sanksi apabila tidak melakukan uji KIR, namun dari Kemenhub sendiri sedang membahas lebih lanjut perihal hal tersebut.

Tanya : Alasan uji KIR ditiadakan?

Jawab : Pada Permenhub Nomor 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (ASK), tidak ada lagi wajib uji KIR bagi pemilik mobil angkutan online. Selain itu, mobil angkutan online juga tidak harus menggunakan stiker ASK. Aturan ini dibuat untuk memudahkan pengemudi ASK atau pemilik mobil. Meskipun begitu, dihapuskannya KIR bukan berarti tidak ada pengawasan. Untuk memastikan kelaikan kendaraan, harus ada surat keterangan dari bengkel resmi sesuai dengan merek kendaraan atau agen pemegang merek (APM).

Tanya : Dampak ditiadakannya uji KIR?

Jawab : Pelaksanaan uji kir pada PM 108/2017 berupa kir emboss. Kemudian pada peraturan terbaru ditiadakan (tidak diatur), digantikan dengan standar pelayanan umum tentang keselamatan diantaranya :

- 1 Keamanan
  - a. Identitas pengguna jalan
  - b. Identitas pengemudi
  - c. Informasi gangguan keamanan
  - d. Kaca film
- 2 Keselamatan
  - a. Pengemudi
    - 1) Kondisi fisik
    - 2) Kompetensi
    - 3) Waktu kerja dan jam istirahat
  - b. Lampu senter
  - c. Fasilitas kesehatan
  - d. Alat Pemadam Api Ringan (APAR)
  - e. Sabuk keselamatan

- f. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan
- g. Asuransi kecelakaan lalu lintas
- e. Umur kendaraan
- 3 Kenyamanan
  - a. Kapasitas angkut
  - b. Fasilitas utama
  - c. Pakaian pengemudi
  - d. Perilaku pengemudi
  - e. Fasilitas tambahan
  - h. Larangan merokok
- 4 Keterjangkauan
  - a. Aksesibilitas
  - f. Tarif
- 5 Keteraturan
  - b. Waktu pelayanan

Tanya : Bagaimana pendapat anda terkait kecemburuan sosial Angkutan Umum terhadap ASK terkait penghapusan uji kir?

Jawab : *angkutan umum sempat melakukan demo terkait kesamarataan uji kir bagi angkutan sewa umum dan khusus.*

#### **ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

Tanya : Apa yang anda ketahui tentang uji kir?

Jawab : *Uji kir itu uji kelayakan kendaran angkutan*

Tanya : Pendapat anda tentang adanya uji kir?

Jawab : *Sebenarnya tidak masalah diadakan uji kir, tetap kita keberatan jika ada pemasangan stiker*

Tanya : Bagaimana pendapat anda tentang dihapuskannya uji kir? Apakah ada nilai positifnya?

Jawab : *Setuju sekali jika uji kir taksi online ditiadakan, dengan begitu akan menghemat pengeluaran.*

Tanya : Mulai dari jam berapa hingga jam berapa bapak bekerja?

Jawab : *Jam 05.00- maksimal 24.00 WIB*

Tanya : Berapa jauh wilayah bapak dalam beroperasi mencari atau mengantar penumpang?

Jawab : *Kalau driver ojek online ada skemanya, skema malang berarti wilayah malang saja, untuk ke luar wilayah malang biasanya kita lakukan secara offline.*

### **ANGKUTAN SEWA UMUM**

Tanya : Apa yang anda ketahui tentang uji kir?

Jawab : *Tau, tapi di Malang kami kemaren sudah sepakat dengan pihak Uji kir kalau taksi online, gojek, grab tidak diwajibkan Uji Kir, maka kami juga tidak diwajibkan uji kir juga. Hal itu sudah diterima ketika melakukan demo menuntut keadilan, oleh karena itu selama kurang lebih 3 tahun ini nggak Uji Kir.*

Tanya : Pendapat anda tentang adanya uji kir?

Jawab : *Uji Kir itu pengecekan kelayakan kendaraan,*

Tanya : Bagaimana pendapat anda tentang dihapuskannya uji kir? Apakah ada nilai positifnya?

Jawab : *Menurut saya, grab gojek tidak layak sebagai kendaraan angkutan, selain tidak Uji Kir mereka kan juga tidak mau dikasih identitas sebagai mobil angkutan.*

Tanya : Mulai dari jam berapa hingga jam berapa bapak bekerja?

Jawab : *05.00 maksimal 21.00 WIB*

Tanya : Berapa jauh wilayah bapak dalam beroperasi mencari/ mengantar penumpang?

Jawab : *Angkot; antar wilayah kecamatan (dari wilayah arjosari ke landungsari, arjosari ke tidar, dll) sesuai rutenya, untuk keluar Malang biasanya ketika mendapat carteran (jama'ah ngaji, wisatawan, anak sekolah) dapat dilakukan secara kesepakatan tarif bersama).*

### **PENUMPANG ANGKUTAN SEWA UMUM**

Tanya : Bagaimana pendapat anda tentang angkutan umum (angkutan sewa umum)?

Jawab : *Saya dulu sering menggunakan angkutan umum, tapi semenjak adanya grab saya lebih sering menggunakan grab karena bisa langsung dijemput ditempan dan tarifnya yang murah. Tapi kadang saya masih menggunakan angkutan umum setelah turun dari terminal bis.*

Tanya : Kenapa ketika turun di terminal bis tidak tetap menggunakan grab/gojek?

Jawab : *Saya pernah memesan grab, tapi pesanan saya sering kali disuruh membatalkan atau saya terlebih dahulu disuruh jalan menjauh dari terminal dengan alasan tidak berani menjemput penumpang karena zona merah.*

### **PENUMPANG ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

Tanya : Bagaimana pendapat anda tentang angkutan sewa khusus (ojek taksi online)?

Jawab : *Cukup memuaskan, saya sering menggunakan ojek online karena tarifnya yang murah dan banyak promonya.*

Tanya : Apakah anda pernah mengalami kesan yang tidak nyaman ketika menggunakan ajek online?

Jawab : *Saya pernah memesan grab car (mobil), seharusnya kapasitas mobilnya 6 penumpang, tapi ketika itu saya ada 8 orang. Ketika itu tetap diterima namun saya dikenai terif tambahan dengan alasan menanggung pelanggaran aturan kantor dan jika ada kerusakan kendaraan.*

**B. FOTO KEGIATAN**

Gambar 1, wawancara dengan staf Dinas Perhubungan Kota Malang



Gambar 2, wawancara dengan Bapak Lelanu pengemudi angkutan umum



Gambar 3, wawancara dengan Bapak Paino, Bapak Saipul pengemudi angkutan umum



Gambar 4, wawancara dengan Bapak Karim pengemudi taksi online

