

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah penduduk yang besar dan tersebar luas di berbagai daerah. Keadaan geografis tersebut kemudian memunculkan kebutuhan masyarakat akan suatu alat yang dapat membantu manusia untuk menjangkau daerah lain ataupun untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat tujuannya. Kemajuan di bidang pengetahuan dan teknologi kemudian menciptakan suatu alat angkut yang dapat memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Kegiatan perpindahan tersebut kemudian disebut dengan pengangkutan. Kata pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang menurut KBBI berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa, atau mengirimkan.¹ Sedangkan menurut Black Law Dictionary, *transportation is the removal of goods or persons from one place to another, by a carrier.*² Sehingga, pengangkutan dalam segi bahasa dapat diartikan sebagai suatu perbuatan untuk mengangkut, membawa atau memindahkan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat angkut.

Abdulkadir Muhammad berpendapat bahwasanya pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan,

¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, <https://kbbi.web.id/angkut> dikunjungi pada 9 Juli 2019.

² The Law Dictionary, <https://thelawdictionary.org/transportation/> dikunjungi pada 9 Juli 2019.

membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.³ Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat ditarik unsur-unsur terciptanya suatu kegiatan pengangkutan, yaitu:

1. Adanya suatu perbuatan pengangkutan;
2. Pihak yang melakukan pengangkutan;
3. Alat yang digunakan untuk mengangkut;
4. Orang dan/atau barang yang diangkut;
5. Titik awal pengangkutan dan titik akhir atau tempat tujuan pengangkutan;
6. Fungsi dan tujuan pengangkutan.

Pengangkutan merupakan salah satu kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat. Dengan adanya pengangkutan, masyarakat dapat mencapai suatu tujuan baik untuk memenuhi kebutuhan hidupnya maupun dalam hal pemerataan pembangunan nasional. Pengangkutan menjadi suatu aktivitas yang mempermudah arus pergerakan manusia dan/atau barang sehingga dapat meningkatkan nilai kegunaan dari obyek yang diangkut ke tempat tujuan. Untuk menjamin kelancaran, ketertiban dan keadilan dalam pelaksanaan pengangkutan, maka dibuatlah suatu aturan yang disebut Hukum Pengangkutan. Hukum Pengangkutan dapat diwujudkan dalam bentuk tertulis berupa peraturan

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 19.

perundang-undangan maupun perjanjian pengangkutan, dan bentuk tidak tertulis berupa kebiasaan yang ada di masyarakat dalam melaksanakan pengangkutan.

Dalam Hukum Pengangkutan, pengangkutan dikenal atas 3 (tiga) jenis, yaitu pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan darat merupakan kegiatan perpindahan orang dan/atau barang menggunakan moda transportasi darat berupa kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan UULLAJ). Pengangkutan laut merupakan kegiatan perpindahan orang dan/atau barang menggunakan moda transportasi laut berupa kapal yang diatur dalam Bab V Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Sedangkan pengangkutan udara merupakan kegiatan perpindahan orang dan/atau barang menggunakan moda transportasi udara berupa pesawat dan/atau helikopter yang diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam pasal 1 angka 3 UULLAJ, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan pengertian tersebut, pengangkutan darat dapat dilakukan terhadap orang dan/atau barang sebagai obyek pengangkutan dengan menggunakan kendaraan sebagai alat angkut darat. Kendaraan dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.⁴ Kendaraan Bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan dengan mesin berupa sepeda motor, mobil, dan kendaraan khusus, sedangkan Kendaraan Tidak

⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025), Ps. 47 ayat (1).

Bermotor digerakkan dengan tenaga orang dan tenaga hewan. Berdasarkan pasal 47 ayat (3) UULLAJ, kendaraan bermotor jenis mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus dikelompokkan lagi berdasarkan fungsinya menjadi Kendaraan Bermotor perseorangan dan Kendaraan Bermotor Umum. Yang dimaksud dengan Kendaraan Bermotor Umum adalah kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut orang dan/atau barang dengan dipungut suatu biaya.⁵ Kendaraan bermotor umum dinilai menjadi suatu jalan keluar bagi permasalahan kepadatan lalu lintas di jalan, karena jenis kendaraan yang digunakan mampu untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah massal sekaligus sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan di jalan raya. Selain itu, kendaraan bermotor umum dihadirkan dalam rangka penyediaan dan pelayanan sarana transportasi bagi masyarakat dengan harga yang terjangkau berbagai kalangan. Dengan demikian, alat angkut yang termasuk dalam golongan kendaraan bermotor umum harus memenuhi aspek-aspek untuk menjaga keamanan dan kenyamanan bagi para penggunanya.

Seiring dengan perkembangan zaman, masyarakat saat ini dituntut untuk melakukan segala sesuatu secara cepat, praktis dan efisien. Kendaraan bermotor umum yang berjenis roda empat dinilai kurang mampu untuk menghindarkan masyarakat dari banyaknya waktu perjalanan yang terbuang akibat permasalahan kepadatan volume kendaraan di jalan. Masyarakat lebih memilih menggunakan alat angkut yang lebih efektif dan mampu menghindarkan mereka dari kemacetan

⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025), Ps. 1 angka 10.

di jalan, seperti sepeda motor. Berdasarkan Badan Pusat Statistik, jumlah sepeda motor di Indonesia pada tahun 2017 tercatat sebanyak 113.030.793.⁶ Di Jawa Timur, kondisi pertumbuhan kendaraan bermotor terus bertambah dengan rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor berkisar antara 5-10%, dalam data tersebut sepeda motor menjadi kendaraan bermotor yang memiliki peningkatan jumlah yang terbesar.⁷

Kepadatan volume kendaraan di perkotaan menjadikan sepeda motor sebagai kendaraan roda dua yang mampu menjadi solusi bagi masyarakat untuk menghindari kemacetan. Apabila dilihat dari peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ke tahun, kelebihan dari sepeda motor yang memiliki bentuk lebih kecil daripada kendaraan bermotor lainnya dan memiliki harga beli yang lebih terjangkau daripada kendaraan bermotor lainnya tersebut, mampu menarik minat masyarakat untuk menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut sehari-hari. Hal ini kemudian memunculkan berbagai macam jasa transportasi yang ditawarkan kepada masyarakat dengan menggunakan sepeda motor, seperti ojek dan yang sedang marak digunakan saat ini adalah ojek *online*.

Berdasarkan pasal 1 angka 20 UULLAJ, sepeda motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa

⁶Badan Pusat Statistik, 'Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1945-2017', <<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>>, dikunjungi pada tanggal 5 Agustus 2019.

⁷ Priyambodo, 'Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap PDRB di Provinsi Jawa Timur', *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol 30, Nomor 1, 2018, h. 60. <<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/download/634/388>>.

kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Menurut penggolongannya, sepeda motor tidak termasuk kendaraan bermotor umum berdasarkan pasal 47 ayat (3) UULLAJ. Namun, dengan fenomena ojek dan ojek *online* tersebut, seolah-olah menjadikan jenis kendaraan sepeda motor termasuk dalam golongan kendaraan bermotor umum. Jasa transportasi yang diberikan oleh ojek dan ojek *online* memenuhi unsur-unsur penyelenggaraan kendaraan bermotor umum, dimana ojek dan ojek *online* tersebut mengangkut orang dan/atau barang dengan dipungut biaya berdasarkan jarak tempuh dari titik penjemputan ke tempat tujuan pengangkutan.

Berdasarkan fenomena tersebut, Mahkamah Konstitusi mengambil sikap dengan dikeluarkannya Putusan Mahkamah Konstitusi No. 41/PUU-XVI/2018 tentang Pengujian Undang-Undang LLAJ terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 atas gugatan yang diajukan oleh 54 pengemudi ojek *online* yang menuntut penetapan status hukum sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Dalam putusan tersebut, Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwasanya sepeda motor tidak dapat dikategorikan sebagai jenis kendaraan bermotor umum dengan konstruksi dasar filosofis bahwasanya jenis kendaraan bermotor umum harus mewujudkan keamanan dan keselamatan, terlebih yang diangkutnya adalah orang. Pengaturan mengenai kendaraan bermotor umum tersebut untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan bagi angkutan jalan sesuai dengan dasar filosofis UULLAJ yang termuat dalam Konsiderans huruf a dan b sebagai berikut:

- a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian

- dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Sehingga berdasarkan penjelasan diatas, Mahkamah Konstitusi berpendapat bahwasanya sepeda motor bukanlah angkutan jalan yang diperuntukkan mengangkut orang dan/atau barang sehubungan dengan penggolongan kendaraan bermotor umum, karena tidak dapat mewujudkan keamanan dan keselamatan bagi pengemudi, penumpang dan pengguna jalan. Terlebih lagi angkutan umum berkaitan dengan pemungutan biaya pengangkutan, sehingga jenis kendaraan bermotor yang digunakan harus benar-benar tepat dan sesuai dengan peruntukannya.

Dengan dikeluarkannya Putusan Mahkamah Konstitusi kemudian memunculkan pro dan kontra diberbagai kalangan. Menurut Djoko Setijowarno sebagai pengamat transportasi, putusan Mahkamah Konstitusi tersebut dinilai telah sesuai karena jumlah kecelakaan di jalan raya yang didominasi oleh sepeda motor menjadi alasan ojek *online* tidak cocok sebagai kendaraan bermotor umum, sepeda motor sendiri sudah dikenal menjadi monster kematian di jalan raya.⁸ Tanggapan lain muncul pula di kalangan pengemudi ojek *online* yang kontra terhadap putusan tersebut karena merasa eksistensi ojek *online* tidak memiliki

⁸ Bima Putra, "Pengamat: Motor Dominasi Kecelakaan di Jalan Raya, Ojek Online Tak Cocok Jadi Transportasi Umum", *Tribun News* (online), 29 Juni 2018, <https://jakarta.tribunnews.com/2018/06/29/pengamat-motor-dominasi-kecelakaan-di-jalan-raya-ojek-online-tak-cocok-jadi-transportasi-umum>, dikunjungi pada tanggal 6 Agustus 2019.

dasar legalitas di Indonesia dan tidak ada status hukum yang jelas atas sepeda motor yang digunakan sebagai sumber penghasilannya. Kementerian Perhubungan kemudian menyikapi hal tersebut dengan memberikan kewenangan pengaturan teknis ojek *online* maupun ojek konvensional kepada pemerintah daerah melihat keberadaan ojek bermanfaat bagi masyarakat setempat.⁹ Namun, hal tersebut justru memicu gejolak karena terdapat peraturan yang tidak seragam antara satu daerah dengan daerah lainnya disebabkan Pemerintah Pusat tidak memberikan panduan dalam membuat peraturan daerah terkait ojek *online*.

Atas hal tersebut, maka Kementerian Perhubungan kemudian mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (selanjutnya disebut dengan Permenhub No. 12 Tahun 2019). Permenhub tersebut dikeluarkan dengan tujuan untuk memberikan perlindungan hukum bagi pengguna sepeda motor, khususnya pengemudi dan penumpang sepeda motor yang digunakan untuk jasa transportasi seperti ojek konvensional dan ojek *online*. Di dalam peraturan tersebut, terdapat pengaturan mengenai aspek-aspek keselamatan yang harus dipatuhi baik oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor, hingga pengaturan mengenai tarif yang ditetapkan oleh perusahaan penyedia aplikasi dan pengemudi ojek *online*.

Permenhub No. 12 Tahun 2019 tersebut kemudian memicu berbagai pendapat terlebih karena berkontradiksi dengan UULLAJ dan Putusan Mahkamah

⁹ Wendiyanto Saputro, "Kemenhub Serahkan Pengaturan Ojek Online ke Pemerintah Daerah", *Kumparan* (online), 3 April 2018, <https://kumparan.com/@kumparanbisnis/kemenhub-serahkan-pengaturan-ojek-online-ke-pemerintah-daerah>, dikunjungi pada tanggal 6 Agustus 2019.

Konstitusi. Ketua Bidang Advokasi Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) yang tergabung dalam pembuatan Permenhub tersebut menyatakan bahwasanya terdapat penolakan legalitas ojek *online* sebagai suatu kendaraan bermotor umum, maka dari itu kemudian nama peraturannya diganti dengan menggunakan istilah Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.¹⁰

Selain Permenhub tersebut juga tidak menyatakan secara jelas pengertian dari kepentingan masyarakat itu sendiri, UULLAJ yang dijadikan sebagai pertimbangan dalam pembuatan Permenhub tersebut juga memunculkan perspektif bahwasanya Permenhub No. 12 Tahun 2019 merupakan payung hukum pengesahan sepeda motor sebagai jenis kendaraan bermotor umum yang baru. Hal tersebut dilihat dari pengaturan sepeda motor dalam Permenhub No. 12 Tahun 2019 yang mencerminkan kriteria kendaraan bermotor umum, seperti adanya pelayanan jasa yang diberikan dan adanya unsur pemungutan biaya atas jasa transportasi sepeda motor. Padahal, UULLAJ tidak mengatur mengenai penggolongan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum, sehingga pemberlakuan Permenhub No. 12 Tahun 2019 patut dipertanyakan merujuk pasal yang mana dalam UULLAJ. Terlepas dari kontradiksi antara Permenhub No. 12 Tahun 2019 dengan UULLAJ dan Putusan MK No. 41/PUU-XVI/2018, regulasi untuk ojek *online* sangat diperlukan untuk mengakomodir pelaksanaan transportasi *online*. Terlebih lagi, ojek *online* saat ini sangat diminati dan membawa banyak manfaat bagi masyarakat di Indonesia.

¹⁰ Stanley Ravel, "Ada Regulasi, Ojol Legal Sebagai Transportasi Umum?", *Kompas* (online), 19 Februari 2019, <https://otomotif.kompas.com/read/2019/02/19/082200315/ada-regulasi-ojol-legal-sebagai-transportasi-umum->, dikunjungi pada tanggal 6 Agustus 2019.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis menganggap perlu untuk mengkaji legalitas sepeda motor dalam ojek *online* sebagai kendaraan bermotor umum ditinjau dari hukum pengangkutan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang tersebut, maka pokok permasalahan yang akan ditelaah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan Dalam Ojek *Online*
2. Urgensi Legalitas Sepeda Motor Sebagai Kendaraan Bermotor Umum dikaitkan dengan Transportasi *Online* di Indonesia.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk menghasilkan suatu karya ilmiah yang bermanfaat dan dapat digunakan oleh masyarakat, yang bertujuan untuk:

1. Menganalisis implementasi sifat-sifat hukum pengangkutan dalam ojek *online*.
2. Menganalisis dan mengetahui urgensi legalitas sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum dikaitkan dengan Transportasi *Online* Indonesia.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dengan dilakukannya penelitian ini, diharapkan dapat menjawab urgensi penetapan status hukum terhadap sepeda motor dan dapat

menjadi referensi untuk kajian dan penelitian ilmiah lainnya berkaitan dengan status hukum sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum ditinjau dari hukum pengangkutan.

2. Manfaat Praktis

Dengan dilakukannya penelitian ini, diharapkan dapat menjadi referensi bagi pemerintah dalam menentukan sikap atas penetapan status hukum sepeda motor, dan juga dapat menjadi bahan kajian perubahan UULLAJ. Penelitian ini juga dapat memberi manfaat pengetahuan bagi masyarakat dan akademisi berkaitan dengan pelaksanaan ojek *online*.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Apabila ditinjau dari judul dan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas, maka tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian hukum normatif yuridis. Penelitian hukum normatif (*normative law research*) menggunakan studi kasus hukum normatif berupa produk perilaku hukum dengan pokok kajiannya berupa hukum yang dikonsepskan sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan menjadi acuan perilaku setiap orang.¹¹ Penelitian hukum dengan pendekatan doktrinal yang bersifat normatif pada dasarnya merupakan suatu kegiatan yang akan mengkaji aspek-aspek untuk menyelesaikan masalah-masalah yang ada di dalam atau internal dari hukum

¹¹ R.A. Granita Ramadhani, *Analisis Aspek Legalitas Transaksi Efek Short-Selling Pada Masa Krisis Keuangan*, **Skripsi**, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, 2009.

positif.¹² Sehingga, masalah hukum yang akan diteliti terbatas pada masalah yang ada dalam sistem hukum positif itu.

Dalam penelitian ini, permasalahan hukumnya terletak pada penetapan status hukum sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum dalam hukum positif di Indonesia. Maka, digunakanlah bahan-bahan hukum yang berasal dari peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia untuk memperoleh kebenaran yang koherensi antara aturan hukum dengan norma hukum dan norma hukum dengan prinsip hukum.

1.5.2 Pendekatan Masalah

1. Pendekatan Undang-Undang (*statute approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berlaku dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Pendekatan undang-undang akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-undang lainnya atau antara undang-undang dan Undang-Undang Dasar atau antara regulasi dan undang-undang.¹³

2. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual biasanya digunakan untuk menguraikan dan menganalisis permasalahan penelitian yang beranjak dari adanya norma

¹² Khudzaifah Dimiyati, "Metodologi Penelitian Hukum (Buku Pegangan Kuliah)", www.researchgate.net, h. 4, dikunjungi pada tanggal 8 Juni 2019.

¹³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2005, h. 133.

kosong, artinya dalam sistem hukum yang sedang berlaku tidak atau belum ada norma dari suatu peraturan perundang-undangan yang dapat diterapkan pada peristiwa hukum atau sengketa hukum konkret.¹⁴ Dalam hal ini, peneliti akan menemukan pengertian hukum dan konsep hukum mengenai sepeda motor, kendaraan bermotor umum, kendaraan untuk kepentingan masyarakat, dan lain-lain.

3. Studi Kasus (*case study*)

Studi kasus merupakan suatu studi terhadap kasus tertentu dari berbagai aspek hukum.¹⁵ Dalam hal ini, kajian pokoknya adalah *ratio decidendi* dari Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 tentang Pengujian Undang-Undang LLAJ terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyikapi permasalahan pengaturan ojek *online* yang sedang marak digunakan oleh masyarakat. Pendekatan studi kasus dilakukan pula untuk mengkaji fenomena ojek dan ojek *online* di masyarakat.

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Penulisan ini menitikberatkan pada studi kepustakaan dengan menggunakan bahan hukum primer dan sekunder sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

¹⁴ I Made Pasek Diantha, "Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum", Prenada Media, Jakarta, 2016, h. 159.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, h. 134.

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif atau mempunyai otoritas yang terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.¹⁶ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Peraturan Menteri, dan Putusan Mahkamah Konstitusi.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder dalam arti sempit pada umumnya berupa buku-buku hukum yang berisi ajaran atau doktrin atau *treaties*; terbitan berkala berupa artikel-artikel tentang ulasan hukum atau *law review*; dan narasi tentang arti istilah, konsep, phrase, berupa kamus hukum atau ensiklopedi hukum. Sedangkan dalam arti luas adalah bahan hukum yang tidak tergolong bahan hukum primer termasuk segala karya ilmiah hukum yang tidak dipublikasikan atau yang dimuat di koran atau majalah populer.¹⁷ Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berupa semua publikasi tentang hukum yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti, antara lain artikel-artikel tentang ulasan hukum mengenai pengaturan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor di Indonesia, kamus hukum atau ensiklopedi

¹⁶ *Ibid*, h. 181.

¹⁷ I Made Pasek Diantha, *Op.Cit.*, h. 145.

hukum, jurnal-jurnal hukum dan komentar atas Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018 tentang Pengujian Undang-Undang LLAJ terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum primer dan sekunder dilakukan dengan studi kepustakaan melalui inventarisasi, identifikasi dan klasifikasi terhadap peraturan perundang-undangan, yurisprudensi dan literatur lainnya yang relevan dengan pembahasan dalam penelitian. Bahan hukum tersebut akan dianalisis untuk menjawab isu hukum yang dibahas dan menghasilkan kesimpulan penelitian yang menjadi solusi bagi isu hukum yang dihadapi.

1.5.5 Analisa Bahan Hukum

Logika berpikir yang digunakan untuk menganalisis bahan hukum tersebut adalah logika berpikir deduktif yaitu dengan berpangkal dari pengajuan premis mayor (aturan hukum) kemudian diajukan premis minor (fakta hukum) untuk ditarik suatu kesimpulan atau *conclusio*.¹⁸ Dalam penelitian ini, yang menjadi premis mayor adalah peraturan perundang-undangan dan yurisprudensi yang menjadi bahan hukum primer, kemudian premis minornya merupakan fakta

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, h. 89.

hukum mengenai status hukum sepeda motor. Dari premis mayor dan minor tersebut kemudian dianalisis dan diinterpretasikan untuk menghasilkan suatu kesimpulan yang menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika penulisan penelitian ini akan dibagi dalam 4 bab dengan setiap babnya terdiri dari beberapa sub bab sebagai berikut:

Bab I dalam penelitian ini merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang dari permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, pendekatan masalah, bahan hukum, prosedur pengumpulan bahan hukum, analisa bahan hukum, dan pertanggungjawaban sistematika. Sehingga, bab I dari penelitian ini akan menjadi dasar bagi pembahasan bab selanjutnya.

Bab II dalam penelitian ini merupakan bab pembahasan mengenai rumusan masalah yang pertama yaitu implementasi sifat hukum pengangkutan dalam ojek online. Dalam sub babnya, akan diuraikan mengenai analisis terhadap syarat keabsahan perjanjian dan sifat-sifat perjanjian pengangkutan, hubungan hukum dan perjanjian yang muncul dalam pelaksanaan ojek *online*, hingga hak dan kewajiban para pihak.

Bab III dalam penelitian ini merupakan bab pembahasan mengenai rumusan masalah yang kedua yaitu urgensi legalitas sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Dalam sub babnya, akan dianalisis mengenai kontradiksi antara

Permenhub No. 12 Tahun 2019 dengan UULLAJ dan Putusan MK No. 41/PUU-XVI/2018, serta menganalisis kepentingan ojek *online* dalam masyarakat.

Bab IV merupakan bab penutup dari penelitian ini yang memuat kesimpulan dan saran atas hasil penelitian yang telah dibahas di bab-bab sebelumnya.