

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan di masa sekarang telah mengalami peningkatan yang luar biasa pesatnya. Pemerintah mempunyai peran penting dalam melakukan pembangunan di berbagai sektor. Salah satu sektor yang menjadi perhatian penting pemerintah saat ini adalah pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pembangunan infrastruktur yang utama adalah dengan pembangunan jalan, seperti jalan raya, jalan tol, dan jalan-jalan lainnya. Jalan berdasarkan Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.¹

Jalan berdasarkan penjelasan diatas bukan hanya jalan yang biasa dilalui kendaraan bermotor melainkan juga bangunan pelengkap dan perlengkapannya. Jalan menjadi infrastruktur yang sangat penting bagi kemajuan suatu bangsa. Roda perekonomian dapat bergerak dengan mudah dan cepat berkembang akibat pembangunan jalan yang merata di seluruh daerah. Beberapa daerah seperti DKI

¹ Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

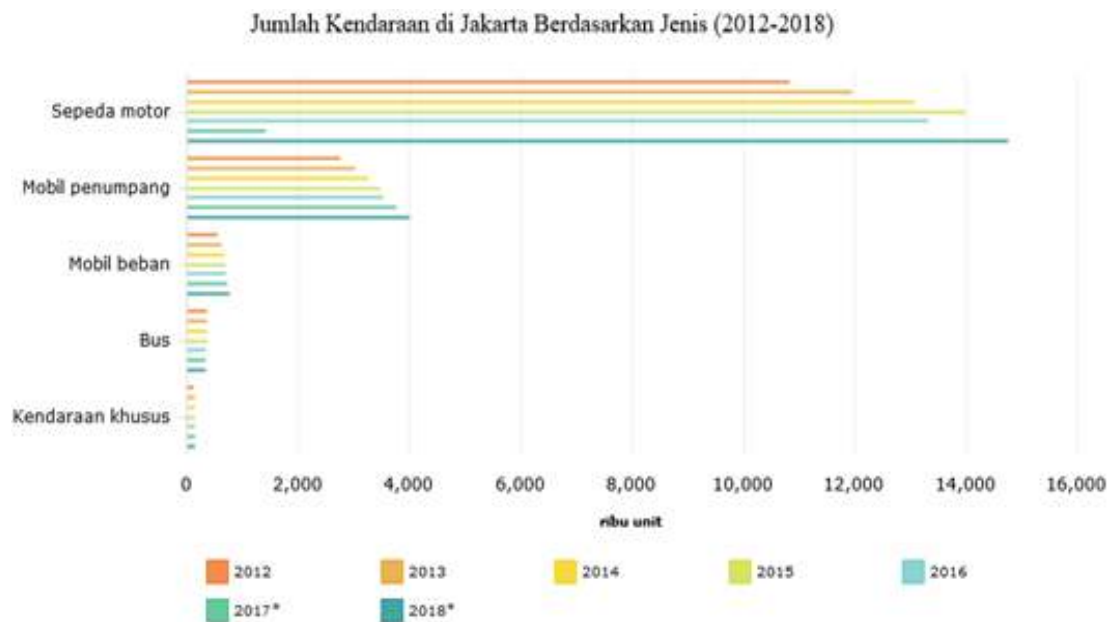
Jakarta telah memiliki jalan dengan kualitas yang sangat baik. Jalan-jalan yang dibangun tidak hanya jalan pada permukaan tanah dan di atas permukaan tanah, tetapi jalan di bawah permukaan tanah sudah di bangun dan jalan di atas permukaan air sedang dalam proses pengerjaan.

Disamping beberapa pembangunan jalan yang dilakukan oleh pemerintah, untuk saat ini moda transportasi telah mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Jalan dalam hal ini merupakan penunjang yang sangat penting bagi kemajuan moda transportasi di suatu negara dan berkembangnya moda transportasi ini juga tidak terlepas dari semakin cepat berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi. Untuk sekarang ini telah berkembang moda transportasi *online* yang menggantikan moda transportasi konvensional. Transportasi *online* ini berbeda dengan transportasi konvensional, yang mana dalam transportasi *online* telah menggunakan aplikasi *online* yang memudahkan masyarakat dalam hal ini penumpang jasa transportasi. Hal ini berbeda dengan transportasi konvensional yang mana penumpang harus menunggu di tempat-tempat tertentu sesuai rute perjalanan kendaraan dan itu merupakan salah satu penyebab kemacetan di berbagai titik kemacetan di DKI Jakarta.

Transportasi *online* saat ini telah mengembangkan berbagai fitur yang semakin mempermudah penumpang dalam menggunakan jasa transportasi. Beberapa fitur seperti lokasi penjemputan dan lokasi tujuan, membayar dengan uang elektronik, dan berbagai fitur lainnya. Bahkan pengangkut dalam hal ini pelaku usaha transportasi *online* juga memberikan berbagai macam diskon kepada para penumpang. Meskipun telah ada transportasi *online* tersebut tidak mengurangi kemacetan yang ada, kemacetan

tetap saja ada. Pemerintah yang saat ini sedang membuat solusi untuk mengatasi kemacetan dengan berbagai cara seperti menambah jumlah armada Bus, Kereta Komputer, dan pembangunan jalan, tetapi tetap saja tidak begitu signifikan dalam mengurangi kemacetan yang ada.

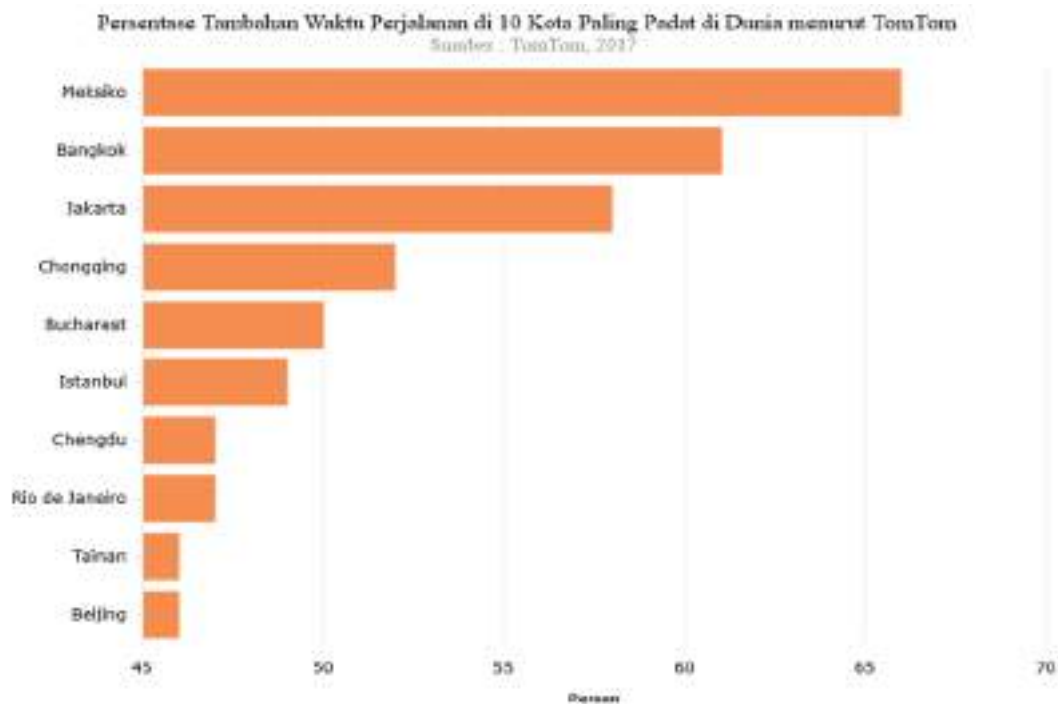
Berbagai pembangunan jalan yang dilakukan di DKI Jakarta tidak terlepas dari semakin meningkatnya kendaraan bermotor yang beroperasi dan melintas. Pada tahun 2014-2018 telah terjadi ketimpangan antara jumlah kendaraan bermotor milik pribadi dengan angkutan umum seperti dijelaskan dalam bagan berikut ini.



Bagan I sumber dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/08/02/berapa-jumlah-kendaraan-di-dki-jakarta>.²

² Hari Widowati, "Berapa Jumlah Kendaraan di DKI Jakarta?", 02 Agustus 2019, *katada.co.id*, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/08/02/berapa-jumlah-kendaraan-di-dki-jakarta>, dikunjungi pada pukul 14.47 tanggal 20 Agustus 2019.

Banyaknya kendaraan bermotor ini tidak diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana angkutan umum yang baik. Akibat dari meningkatnya volume kendaraan bermotor yang melintas membuat hampir di seluruh wilayah mengalami kemacetan yang cukup parah. Kemacetan ini biasanya terjadi pada pagi dan sore hari ketika sebagian masyarakat berangkat dan pulang dari berbagai aktivitas seperti sekolah, bekerja, dan berbagai aktivitas lainnya. DKI Jakarta menjadi salah satu kota dengan tingkat kemacetan yang cukup tinggi. Di bawah ini merupakan bagan tingkat kemacetan kota Jakarta dibanding dengan kota di berbagai negara.



Bagan II sumber dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/02/24/jakarta-kota-termacet-ketiga-di-dunia>.³

³ Jakarta, "Kota Termacet Ketiga di Dunia", 24 Februari 2017, *katada.co.id*, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/02/24/jakarta-kota-termacet-ketiga-di-dunia>, dikunjungi pada pukul 04.45 tanggal 20 November 2019.

Dominasi kemacetan ini diakibatkan masih rendahnya rasa kepekaan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum atau angkutan massal. Masih banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadinya dalam melakukan aktivitas pergi ke suatu tempat ke tempat lainnya. Penguraian arus lalu lintas yang dilakukan oleh Aparat seperti dari Kepolisian telah dilakukan, tetapi masih saja terjadi kemacetan. Solusi dari pemerintah untuk mengatasi kemacetan adalah dengan memberlakukan kebijakan sistem ganjil-genap yang direalisasikan pada tahun 2016 melalui Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap. Namun untuk sekarang telah menggunakan Peraturan Gubernur yang baru yaitu dengan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap sehingga Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap telah dicabut dan sudah tidak berlaku.

Pemberlakuan sistem ganjil genap ini sejatinya akan direalisasikan ketika terjadi acara-acara internasional seperti Sea Games 2011 yang dilaksanakan di DKI Jakarta. Namun baru terealisasi ketika penyelenggaraan acara internasional Asian Games 2018 yang dilaksanakan di DKI Jakarta.⁴ Pemberlakuan sistem ini dikarenakan kurang maksimalnya sistem 3 in 1 sebagai solusi untuk menekan tingginya angka kemacetan

⁴ Azwar Ferdian, "Ini Payung Hukum Perluasan Ganjil-Genap Asian Games 2018", *Kompas.com*, 31 Juli 2018, <https://otomotif.kompas.com/read/2018/07/31/193100715/ini-payung-hukum-perluasan-ganjil-genap-asian-games-2018>, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2019.

di DKI Jakarta.⁵ Banyaknya pelanggaran yang terjadi membuat pemberlakuan sistem 3 in 1 berjalan kurang efektif. Kebijakan pemerintah DKI Jakarta dalam hal ini Gubernur, telah mengeluarkan Instruksi Gubernur No 66 Tahun 2019 Tentang Pengendalian Kualitas Udara yang di dalamnya memuat juga pemberlakuan sistem ganjil genap pada ruas-ruas jalan tertentu.⁶ Dengan adanya sistem ini, maka akan dapat mengurangi polusi udara di DKI Jakarta. Menurut data statistik, bahwa penyumbang tertinggi polusi udara di Kota Jakarta adalah kendaraan bermotor. Seperti sebagaimana telah dijabarkan dalam data di bawah ini.

⁵ Raynaldo Ghiffari Lubabah, "Sejarah pemberlakuan 3 in 1 di Jakarta", *merdeka.com*, 29 maret 2016, <https://m.merdeka.com/jakarta/sejarah-pemberlakuan-3-in-1-di-jakarta.html>, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2019.

⁶ Amri Amrullah, "Perluasan Ganjil-Genap Efektif Perbaiki Kualitas Udara", *REPUBLIKA.co.id*, 20 Agustus 2019, <https://nasional.republika.co.id/berita/pwj5z9370/perluasan-ganjilgenap-efektif-perbaiki-kualitas-udara>, dikunjungi pada tanggal 22 Agustus 2019.



Bagan III sumber dari <https://katadata.co.id/infografik/2019/08/09/infografik-polusi-kepung-udara-jakarta>.⁷

Sistem ganjil genap adalah bentuk pembatasan penggunaan kendaraan bermotor dilihat dari dua nomor terakhir pada kendaraan bermotor tersebut.⁸ Jika dua nomor terakhir pada plat kendaraan bermotor ganjil maka kendaraan bermotor tersebut hanya dapat beroperasi pada hari ganjil, sedangkan dua nomor terakhir pada plat kendaraan

⁷ "Polusi Kepung Udara Jakarta", 09 Agustus 2019, *katada.co.id*, <https://katadata.co.id/infografik/2019/08/09/infografik-polusi-kepung-udara-jakarta>, dikunjungi pada pukul 17.15 tanggal 19 November 2019.

⁸ Henny Rachma Sari, "Apa itu sistem ganjil genap?", *merdeka.com*, 11 Desember 2012, <https://www.merdeka.com/jakarta/apa-itu-sistem-ganjil-genap.html>, dikunjungi pada tanggal 8 Agustus 2019.

bermotor genap maka kendaraan bermotor tersebut hanya dapat beroperasi pada hari genap. Penentuan hari ganjil dan hari genap telah ditentukan oleh Aparat dan Pemerintah. Sistem ini hanya diberlakukan pada jam dan hari-hari tertentu saja.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap, pembagian pembatasan ruas-ruas jalan dengan sistem ganjil genap adalah sebagai berikut :⁹

(1) Gubernur menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yaitu :

- a. Jalan Medan Merdeka Barat;
- b. Jalan M.H. Thamrin;
- c. Jalan Jenderal Sudirman;
- d. Sebagian Jalan Jenderal S. Parman (mulai dari simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan simpang Jalan KS. Tubun);
- e. Jalan Gatot Subroto;
- f. Jalan Jenderal M.T. Haryono;
- g. Jalan Jenderal D.I. Panjaitan;
- h. Jalan Jenderal Ahmad Yani
- i. Jalan H.R. Rasuna Said.

⁹ Pasal 1 ayat 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap

Namun berdasarkan berita dari Kompas.com terdapat perluasan sistem ganjil genap ini terhadap beberapa jalan yaitu Jalan Pintu Besar Selatan, Jalan Gajah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Majapahit, Jalan Sisingamangaraja, Jalan Panglima Polim, Jalan RS Fatmawati (mulai simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan simpang Jalan TB Simatupang), Jalan Suryopranoto, Jalan Balikpapan, Jalan Kyai Caringin, Jalan Tomang Raya, Jalan Pramuka, Jalan Salemba Raya, Jalan Kramat Raya, Jalan Senen Raya dan Jalan Gunung Sahari.¹⁰

Pemberlakuan sistem ganjil genap ini akan diterapkan mulai tanggal 9 September 2019 dengan ketentuan mulai berlaku pada pukul 06.00 – 10.00 WIB dan pukul 16.00 – 21.00 WIB.¹¹ Waktu pemberlakuan ini dalam sehari dapat mencapai 9 (sembilan) jam, jika dihitung waktu berlakunya dari pagi hari sampai siang hari lalu dari sore hari sampai malam hari. Selain lamanya waktu yaitu 9 (sembilan) jam, juga diberlakukan ketentuan untuk hari berlakunya sistem ganjil genap yang hanya berlaku pada hari senin sampai dengan hari jumat, kecuali hari libur yang ditetapkan oleh Keputusan Presiden. Setelah dikeluarkannya Instruksi Gubernur oleh Gubernur DKI Jakarta, maka

¹⁰ Sandro Gatra, “Ini 25 Ruas Jalan DKI yang Diterapkan Perluasan Ganjil Genap “ , *Kompas.com*, 7 Agustus 2019, <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/08/07/11191901/ini-25-ruas-jalan-dki-yang-diterapkan-perluasan-ganjil-genap?page=all>, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2019.

¹¹ Jagat Alfath Nusantara, “4 Fakta Terbaru soal Perluasan Ganjil Genap Jakarta”, *liputan6.com*, 8 Agustus 2019, <https://www.liputan6.com/news/read/4032425/4-fakta-terbaru-soal-perluasan-ganjil-genap-jakarta>, dikunjungi pada tanggal 10 Agustus 2019.

akan dilakukan sosialisasi tentang pemberlakuan sistem ganjil genap mulai tanggal 8 Agustus 2019 sampai dengan tanggal 8 September 2019.

Sistem ganjil genap ini sendiri saat ini telah berlaku sejak tanggal 9 September 2019. Dasar keberlakuan sistem ini adalah berdasar pada Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap. Peraturan ini telah diundangkan pada tanggal 6 September 2019. Sejak berlakunya peraturan ini, maka segala pelanggaran lalu lintas berkaitan dengan sistem ini akan merujuk pada Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Dalam pemberlakuan kebijakan sistem ganjil genap , tidak semua kendaraan bermotor dikenakan pembatasan, hanya kendaraan bermotor beroda 4 (empat), sehingga kendaraan bermotor beroda 2 (dua) tidak tunduk pada kebijakan ini. Selain kendaraan bermotor roda 2 (dua), sebagaimana yang diatur dalam Pasal 4 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap adalah sebagai berikut :¹²

Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap tidak diberlakukan untuk:

a. kendaraan Pimpinan Lembaga Tinggi Negara Republik Indonesia yakni

1. Presiden/Wakil Presiden;

¹² Pasal 4 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap.

2. Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat/Dewan Perwakilan Rakyat/ Dewan Perwakilan Daerah; dan
 3. Ketua Mahkamah Agung/Mahkamah Konstitusi/Komisi Yudisial/ Badan Pemeriksa Keuangan.
- b. kendaraan Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga Internasional yang menjadi tamu negara;
 - c. kendaraan Dinas Operasional berplat dinas, TNI dan POLRI;
 - d. kendaraan Pemadam Kebakaran dan Ambulans;
 - e. kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas;
 - f. kendaraan angkutan umum (plat kuning);
 - g. kendaraan angkutan barang Bahan Bakar Minyak dan Bahan Bakar Gas;
 - h. sepeda motor;
 - i. kendaraan yang membawa masyarakat disabilitas; dan
 - j. kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas POLRI, seperti kendaraan Pengangkut Uang (Bank Indonesia, antar Bank, pengisian ATM) dengan pengawasan dari POLRI.

Kebijakan pemberlakuan sistem ini, sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Gubernur dan Instruksi Gubernur masih terdapat problematika bagi pemilik kendaraan pribadi dan pihak pengangkut transportasi *online* dalam hal ini khususnya pemilik kendaraan bermotor roda 4 (empat) yang menggunakan kendaraannya sebagai moda transportasi *online*. Penumpang yang sudah mengatur lokasi penjemputan dan lokasi tujuan tidak mendapatkan haknya secara penuh, karena beberapa jalan yang terkena

dampak sistem ganjil genap. Transportasi *online* dalam hal ini mobil harus memutar atau menempuh rute perjalanan yang lebih jauh dan tidak sesuai dengan peta yang ada. Hal ini akan membuat penumpang merugi karena biaya yang dikeluarkan akan semakin mahal dan waktu perjalanan pun semakin lama.

Untuk fitur peta dari pengangkut transportasi *online* tidak terdapat jalan-jalan yang terkena dampak sistem ganjil genap. Sehingga sopir transportasi *online* dan penumpang banyak yang tidak tahu rute-rute mana saja yang terdampak dan pada akhirnya kerugian ada pada penumpang itu sendiri. Selain problema diatas, dampak dari sistem ganjil genap ini ada pada munculnya titik-titik kemacetan yang baru, dan masyarakat juga banyak yang membeli mobil baru dengan plat nomor yang berbeda sehingga semakin menambah kemacetan.

Secara hukum, kebijakan ini masih perlu dikaji lebih lanjut karena terdapat kerugian yang harus ditanggung oleh masyarakat. Hal ini tidak terlepas dari fungsi kendaraan bermotor sendiri sebagai moda pengangkutan, baik sebagai pengangkutan orang maupun pengangkutan barang. Pengangkutan sendiri adalah kegiatan memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk meningkatkan suatu nilai guna.¹³ Kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh masyarakat khususnya pemilik kendaraan bermotor roda 4 (empat) akan mengalami suatu problematika dengan adanya pemberlakuan sistem ganjil genap ini. Hal ini secara tidak langsung akan dapat memicu penurunan perekonomian masyarakat. Oleh sebab itu

¹³ Zahry Vandawati Chumaida, *Catatan Perkuliahan Hukum Transportasi*.

berbagai kebijakan tentang sistem ganjil genap ini harus mendapat perhatian penuh dari pemerintah dan aparat sehingga pada nantinya keberlakuan kebijakan ini dapat sesuai dengan amanat dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yaitu sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum dan dapat mewujudkan suatu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut :

- 1 Pemberlakuan sistem ganjil genap terhadap transportasi *online* di DKI Jakarta
- 2 Perlindungan hukum bagi penumpang transportasi *online* terhadap kebijakan pemberlakuan sistem ganjil-genap

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian Skripsi ini pada dasarnya untuk memberikan saran kepada pemerintah terkait adanya pemberlakuan kebijakan baru terutama terkait moda transportasi *online*. Dan secara khusus dapat ditarik 2 (dua) tujuan utama dalam penelitian ini dilihat berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuannya adalah sebagai berikut :

1. Menganalisa pemberlakuan sistem ganjil-genap pada transportasi *online* dalam Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas

Dengan Sistem Ganjil-Genap dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

2. Menganalisa bentuk perlindungan hukum yang dapat diperoleh oleh pengguna transportasi *online* akibat adanya kebijakan pemberlakuan sistem ganjil-genap ini.

1.4 Manfaat Penelitian

Setiap mahasiswa yang membuat suatu karya ilmiah seperti skripsi ini diharapkan mempunyai manfaat yang tidak hanya berlaku bagi diri mahasiswa tersebut, namun juga harus mempunyai manfaat bagi masyarakat di sekitarnya. Oleh sebab itu manfaat yang dapat saya berikan dalam penelitian ini akan terbagi menjadi dua aspek yaitu aspek teoritis dan aspek praktis sebagai berikut :

1. Aspek teoritis, dari hasil penulisan skripsi ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan keilmuan hukum yaitu terkait adanya kebijakan-kebijakan baru tentang pemberlakuan sistem ganjil-genap pada transportasi *online* yang sekarang diterapkan di DKI Jakarta dan pada nantinya akan diterapkan juga di beberapa kota-kota besar lainnya di Indonesia.
2. Aspek praktis, dari hasil penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan khususnya pemerintah sebagai pedoman dan petunjuk adanya pemberlakuan berbagai kebijakan baru tentang pemberlakuan sistem ganjil-genap pada transportasi *online* beserta bentuk perlindungan hukum pengguna transportasi *online* dengan adanya kebijakan pemberlakuan sistem ganjil-genap ini.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Penulisan penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis. Penelitian yuridis yaitu penelitian yang difokuskan untuk menganalisa suatu permasalahan hukum terhadap norma-norma atau kaidah-kaidah hukum positif yang berlaku. Penelitian yuridis dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.¹⁴

1.5.2 Pendekatan Masalah

Dalam beberapa literature banyak sekali tipe pendekatan masalah mulai dari Pendekatan Historis, Pendekatan Kasus, Pendekatan Perundang-undangan, dan Pendekatan Konseptual. Penelitian ini akan menggunakan dua pendekatan yaitu Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) dan Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*).

- Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan mengkaji semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.¹⁵ Dalam hal ini, pengkajian dilakukan terhadap semua peraturan perundang-undangan yang ada serta masih berlaku saat ini terkait hukum pengangkutan.

¹⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, hal. 13-14.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2016, hal.133.

- Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan acuan bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum untuk memecahkan permasalahan yang dikaji.¹⁶

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum dalam penelitian ini terbagi menjadi dua yaitu meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan yang masih berlaku serta berkaitan dengan judul dan permasalahan yang dibahas yaitu :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ;
2. BW (*Burgerlijk Wetboek*) ;
3. KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) atau (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*) ;
4. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ;
5. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ;
6. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik ;

¹⁶ *Ibid*, hal. 135-136.

7. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan;
8. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan ;
9. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia ;
10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ;
11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan ;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek ;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus ;
14. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap ;
15. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap ;
16. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap ;

17. Instruksi Gubernur No 66 Tahun 2019 Tentang Pengendalian Kualitas Udara ;
18. Kepmenperindag No. 350/MPP/Kep/12/2001.
19. Perma No. 1 Tahun 2006

Adapun bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah buku-buku/literatur hukum, jurnal hukum, tesis, skripsi, pendapat para ahli hukum dan ditunjang juga oleh artikel-artikel yang bersumber dari internet.

1.5.4 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan metode studi kepustakaan (*library research*) yang menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan-bahan hukum yang telah ada disesuaikan dengan isu dan problematika dalam penelitian ini. Setelah itu dilakukan penelitian berupa analisis terhadap semua bahan hukum dengan cara membagi bahan-bahan hukum sesuai materi yang akan dibahas dalam penelitian ini. Pada akhirnya hasil dari analisis bahan hukum tersebut dapat membantu mencari penjelasan dan solusi dari problematika hukum tersebut sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang merupakan jawaban atas isu hukum tersebut.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum yang telah ada dalam penulisan ini akan dianalisis secara deskriptif-analisis dengan mengkaji suatu problematika kebijakan sistem ganjil genap yang berkaitan dengan moda transportasi *online*, lalu dianalisis dengan bahan hukum primer serta bahan hukum sekunder. Kemudian disusun secara sistematis dan pada nantinya dapat ditarik suatu kesimpulan dari problematika yang ada.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Skripsi ini disusun mulai dari BAB I sampai dengan BAB IV dengan ketentuan sebagai berikut :

BAB I berisi tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, dan Pertanggungjawaban Sistematika.

BAB II berisi tentang pembahasan Rumusan Masalah yang pertama yaitu : Pemberlakuan sistem ganjil genap terhadap transportasi *online* ditinjau dari Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap yang diuraikan dengan pembahasan mulai dari sistem ganjil genap yang berlaku di Indonesia (DKI Jakarta) dengan pembahasan masalah mengenai sistem ganjil genap, para pihak yang terdampak pemberlakuan sistem ganjil genap, keuntungan dan kerugian adanya sistem ganjil genap, dan keberlakuan ganjil genap dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Kemudian pembahasan tentang transportasi *online* dalam pemberlakuan sistem ganjil genap.

BAB III berisi tentang pembahasan Rumusan Masalah yang kedua yaitu : perlindungan hukum bagi penumpang transportasi *online* terhadap kebijakan pemberlakuan sistem ganjil-genap yang diuraikan dengan pembahasan mulai dari perlindungan hukum bagi pengangkut dalam transportasi *online*. Kemudian pembahasan tentang perlindungan hukum bagi penumpang dalam transportasi *online*.

BAB IV berisi tentang kesimpulan dan saran yang pada nantinya diharapkan dapat menjadi masukan dan ilmu bermanfaat bagi akademisi, praktisi, pemerintah serta masyarakat.