

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Globalisasi dari sisi ekonomi merupakan suatu perubahan dunia yang bersifat mendasar atau struktural dan berlangsung secara berdampingan dengan laju kemajuan teknologi yang semakin pesat. Dalam era digitalisasi, transportasi dan komunikasi tidak luput dari perkembangan teknologi yang menjadi suatu keniscayaan. Hal ini sudah terbukti dalam beberapa bidang usaha, antara lain transportasi dan komunikasi yang lebih mudah diakses, lebih efisien dan produktif, dan pada akhirnya menguntungkan masyarakat, baik dari prespektif pengguna maupun penyedia barang dan jasa.<sup>1</sup>

Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi atau pasar secara nasional atau regional. Globalisasi dan digitalisasi dalam tingkat yang optimal membuat arus produk baik jasa atau barang dan faktor-faktor produksi dalam suatu negara, atau desa di suatu kecamatan lebih mudah didistribusikan. Pada tingkat ini, seorang pengusaha yang mempunyai pusat bisnis di Jakarta dengan mudah membuka bisnis dalam bidang yang sama di setiap daerah dan setiap saat dapat mengendalikan usahanya di setiap daerah tanpa ada halangan baik logistik, administrasi, birokrasi dan halangan lainnya dari pihak pemerintah setempat akibat dari kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi. Selain itu kolaborasi teknologi juga telah mempercepat proses produksi baik barang maupun jasa dan memindahkan produk dari satu

---

<sup>1</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*(Yogyakarta:Graha Ilmu,2010), 3.

tempat ke tempat lain dengan biaya yang lebih murah atau efektif dan efisien. Namun kemajuan teknologi ini memiliki dampak positif dan negatif khususnya terhadap pengusaha yang masih konvensional dalam memproduksi jasa maupun barang, karena pengusaha konvensional perlu menyesuaikan diri dengan kemajuan teknologi untuk melayani pasar.<sup>2</sup>

Kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi saat ini, berakibat pada kebutuhan transportasi yang merupakan salah satu kebutuhan penting, yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat. Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain.<sup>3</sup> Transportasi online adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini. Transportasi online muncul di tengah kondisi transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. beberapa perusahaan diantaranya adalah Go-Jek, Grab maupun Uber. Bagi sebagian orang transportasi online merupakan solusi atas sistem transportasi yang masih buruk, namun di sisi lain merupakan masalah bagi orang-orang yang menggantungkan hidup dari jasa transportasi konvensional. Transportasi online menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi online.

---

<sup>2</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi...*,4.

<sup>3</sup> Ibid.,

Seiring berjalanya waktu, kehadiran transportasi online ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya. Baik ojek, taksi, bus dan lain sebagainya. Transportasi online dituding sebagai sumber masalah menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes, penolakan, penghadangan dan puncaknya adalah demo besar-besaran yang menolak kehadiran Go-Jek, Uber dan Grab dilakukan oleh para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes yang dilakukan oleh pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis online melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri ini di cabut, karena pernyataan presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat. Selanjutnya Menteri perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, guna memberikan payung hukum yang jelas bagi transportasi berbasis aplikasi online.

Pengemudi angkutan online dalam perkembangannya merasa dirugikan dengan berlakunya beberapa pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, para pengemudi angkutan online dalam permohonan uji materiil mendalilkan bahwa beberapa materi muatan ayat, pasal

dan bagian dalam peraturan Menteri Perhubungan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, diantaranya:

1. Bahwa ketentuan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat 10 huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf b angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.<sup>4</sup> Bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan, serta bertentangan dengan prinsip pemberdayaan usaha Mikro, Kecil dan Menengah;
2. Adanya ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 Pasal 20 dan Pasal 21 terkait pembatasan wilayah dan jumlah kendaraan, dimana kedua ketentuan tersebut akan membatasi hak masyarakat dan khususnya Pemohon untuk menjadikan kegiatan angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online sebagai mata pencahariannya, karena:

---

<sup>4</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017

- a. Penetapan wilayah oprasional angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online akan membuat terbatasnya akses konsumen terhadap angkutan sewa khusus. Hal ini akan membuat ketersediaan penghasilan pengemudi angkutan sewa khusus menjadi terbatas; dan
- b. Penetapan jumlah kendaraan akan membatasi ketersediaan tempat bagi masyarakat yang ingin berusaha sebagai pengemudi angkutan sewa khusus mengingat ketidak jelasan mekanisme penentuannya.

Dengan demikian tanpa adanya dasar pertimbangan dari pemerintah terkait dengan dampak dari pembatasan jumlah dan wilayah pemberlakuan angkutan sewa khusus, yang mana mutlak harus didasarkan pada hasil penelitian terhadap kondisi sebagaimana diuraikan diatas. Maka jelas ketentuan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam Pasal 20 dan Pasal 21 ini sama sekali tidak mempertimbangkan fakta yang sesungguhnya di masyarakat.

3. Ketentuan Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 Pasal 19 ayat (2) terkait tarif angkutan. Dimana ketentuan tarif tersebut bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang isinya secara lengkap dapat dikutip sebagai berikut:

“Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan dikawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan

berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum”.<sup>5</sup>

Selain itu, penentuan tarif justru akan menghalangi kreativitas dari pelaku usaha untuk memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat. Pemberlakuan batas atas dan batas bawah jelas akan membatasi inovasi.

4. Ketentuan Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 terkait dengan pendaftaran Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dimana pada intinya dalam ketentuan ini mengharuskan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan sewa khusus terdaftar atas nama perusahaan atau badan hukum dan tidak diperbolehkan atas nama pribadi. Hal ini akan menghambat masyarakat yang ingin berpartisipasi dalam usaha angkutan sewa khusus. Sehingga, ketentuan ini akan menghambat pengembangan usaha dalam rangka pembangunan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah.
5. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 terkait penyedia aplikasi yang berkaitan dengan Para Pemohon, dimana dalam ketentuan Pasal 51 ayat (3) yang pada intinya melarang penyedia aplikasi transportasi online bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum mulai dari; menetapkan harga, merekrut pengemudi, memberikan layanan akses aplikasi kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa, dan memberikan layanan akses aplikasi kepada perusahaan angkutan

---

<sup>5</sup> Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

umum yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Bahwa ketentuan tersebut membatasi kesempatan bagi para pengemudi perorangan yang menggunakan kendaraan atas nama pribadi untuk mendapatkan layanan akses aplikasi.

6. Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 terkait Penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) untuk keperluan perizinan dan pelaksanaan uji berkala.
7. Ketentuan Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 terkait dengan tarif argometer dalam Pasal 5 ayat (1) bagian kalimat “Tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi”.<sup>6</sup> Kalimat tersebut memberikan ketidak pastian dalam interpretasi bahwa taksi, yang tarifnya berdasarkan argometer, dapat menggunakan tarif taksi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
8. Ketentuan Permenhub Nomor PM.26 Tahun 2017 terkait dengan nomor kendaraan sesuai domisili cabang perusahaan angkutan. Ketentuan ini membatasi pemilik kendaraan angkutan sewa khusus untuk berusaha, sebab mereka hanya dapat mengembangkan usaha dikabupaten/kota lain dengan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai domisili.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tersebut dianggap merugikan pengemudi transportasi online, sebagai warga negara Indonesia yang memiliki hak sebagai pengusaha mikro, kecil dan menengah untuk

---

<sup>6</sup> Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017

menumbuhkan, mengembangkan dan memberdayakan usahanya guna membangun perekonomian Indonesia yang berdasarkan demokrasi ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 huruf c UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, yang masing-masing isinya sebagai berikut:

Pasal 3 : “Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah bertujuan menumbuhkan dan mengembangkan usahanya dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan”.

Pasal 4: “Prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah :

- a. Penumbuhan kemandirian, kebersamaan, dan kewirausahaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah untuk berkarya dengan prakarsa sendiri;
- b. Perwujudan kebijaksanaan publik yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan;
- c. Pengembangan usaha berbasis potensi daerah dan berorientasi pasar sesuai kompetensi Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah;
- d. Peningkatan daya saing Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah; dan
- e. Penyelenggaraan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian secara terpadu;

Pasal 5 huruf b: “ Tujuan pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah :

- b. Meningkatkan peran Usaha Mikro, Kecil dan Menengah dalam pembangunan daerah, penciptaan lapangan kerja, pemerataan pendapatan, pertumbuhan ekonomi, dan pengentasan rakyat dari kemiskinan;<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 huruf b, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah.

Sejumlah pengemudi angkutan berbasis aplikasi online mengajukan permohonan uji materiil terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017. Antara lain; Sutarno, Endru Valianto Nugroho, Lie Herman Susanto, Iwanto, Johannes Bayu Sarwo Aji, Antonius Handoyo. Selanjutnya memberi kuasa kepada Perry Cornelius Sitohang dan Co Law Office, melawan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Para Pemohon dengan surat permohonannya tertanggal 2 Mei 2017 diterima Kepanitraan Mahkamah Agung pada tanggal 4 Mei 2017 dan diregistrasi dengan Nomor 37P/HUM/2017.<sup>8</sup>

Rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Selasa, tanggal 20 Juni 2017 oleh Dr. H Supandi, S.H., M.Hum., Ketua Muda Mahkamah Agung Urusan Lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Is Sudaryono, S.H., M.H. dan Dr. H. M. Hary Djatmiko, S.H., M.S., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota Majelis, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota Majelis tersebut dan dibantu Maftuh Effendi, S.H., M.H., Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri para pihak.

Putusan Mahkamah Agung, menyatakan menerima permohonan keberatan hak uji materiil dari para pemohon dengan membatalkan Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, Pasal 20, Pasal 21, Pasal 27 huruf a, Pasal 30 huruf b, Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 36 ayat (4) huruf c, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat 10 huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10)

---

<sup>8</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017

huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, Pasal 51 ayat (3) dan Pasal 66 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Menyatakan ke 14 (empat belas) pasal diatas tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Mahkamah Agung dalam putusannya juga memerintahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia untuk mencabut ke 14 (empat belas) pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Serta menghukum termohon untuk membayar biaya perkara sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta Rupiah).<sup>9</sup> Dalam memberikan pertimbangan putusan, hakim Mahkamah Agung memiliki 4 (empat) pendapat diantaranya:

Angkutan berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah; Fakta menunjukkan bahwa kehadiran angkutan berbasis aplikasi online telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli kepersaingan pasar kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep *sharing economy* yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan

---

<sup>9</sup> Putausan Mahakamah Agung Nomor 37P/HUM/2017

sebagaimana amanat pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945; Penyusunan regulasi dibidang transportasi berbasis aplikasi teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh *stakeholder* dibidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

Mahkamah Agung menilai objek permohonan keberatan hak uji materiil bertentangan dengan peraturan UU yang lebih tinggi, diantaranya: Bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha, Mikro, Kecil dan Menengah. Karena tidak menumbuh kembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah; Bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena penentuan tarif berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan Direktur Jendral atas nama Menteri, dan bukan didasarkan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Berbasis Aplikasi Online.<sup>10</sup>

Berdasarkan pendapat Mahkamah Agung di atas penulis akan menganalisa dasar pertimbangan hukum yang digunakan hakim Mahkamah Agung dalam putusan MA No.37P/HUM/2017. Pertentangan kepentingan antara keberatan pengemudi transportasi online atas berlakunya Permen Perhubungan Nomor 26 Tahun 20017 yang mana Kementerian Perhubungan menetapkan Permen

---

<sup>10</sup> Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017

Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 dimaksudkan untuk memberi payung hukum yang jelas atas beroperasinya transportasi online di Indonesia, agar dapat diakui secara administratif sekaligus dapat diawasi dan dilindungi oleh Pemerintah. Penulis melihat beberapa putusan hakim Mahkamah Agung diatas, belum sepenuhnya mempertimbangkan nilai-nilai hukum yang ada dalam masyarakat, diantaranya,

Dalam persaingan usaha angkutan online justru membentuk monopoli baru, dengan menggunakan warga, baik pemilik kendaraan atau pengemudi yang tidak memiliki kesadaran kritis. Pemegang kendali angkutan online hanyalah Uber, Grab, Go-Car saja. Sementara operator plat kuning di Jakarta saja saat ini berjumlah lebih dari sepuluh operator, belum lagi operator taksi lokal masing-masing daerah. Para pemilik kendaraan maupun pengemudi angkutan online hanyalah buruh yang mengusahakan moda produksinya sendiri namun tidak memiliki kedaulatan apapun.<sup>11</sup>

Menjadikan Undang-Undang Usaha Mikro Kecil dan Menengah sebagai dasar untuk memutus pembatalan Permen Perhubungan 26/2017 padahal, peraturan tersebut adalah peraturan menteri perhubungan mengenai angkutan umum tidak dalam trayek, yang pembuatanya didasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disini berlaku prinsip *lex special derogate legi generalis*, yaitu asas penafsiran hukum yang menyatakan bahwa hukum bersifat khusus (*lex special*) mengesampingkan hukum yang bersifat umum (*lex generalis*). Dimana Undang-Undang Lalu Lintas

---

<sup>11</sup> Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi...*,5.

Angkutan Jalan merupakan Undang-Undang *lex special* untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga Undang-Undang Usaha Mikro Kecil dan Menengah sebagai aturan yang tidak terkait langsung dengan angkutan jalan seharusnya di kesampingkan sebagai dasar dalam putusan terhadap keberadaan Permen Perhubungan No.26/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Dalam menjatuhkan putusan hakim haruslah bebas dan mandiri, bebas dari campur tangan pihak lain. Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman. Hakim dalam menjatuhkan putusan harus mempertimbangkan nilai-nilai hukum yang ada dalam masyarakat dan keputusan hakim adalah untuk mencari suatu kebenaran materiil, dan memperhatikan aspek keadilan, aspek kemanfaatan, dan aspek kepastian hukum. Disamping menggunakan keyakinannya sendiri dalam menjatuhkan suatu putusan, hakim haruslah mengacu pada perundang-undangan yang berlaku, agar tercipta suatu keadilan sebagaimana mestinya. Berdasarkan uraian diatas sebenarnya terjadi fenomena transisi dalam kegiatan ekonomi masyarakat, yaitu perpindahan dari kegiatan ekonomi konvensional menuju kegiatan ekonomi yang berbasis digital, sebagai akibat dari perkembangan teknologi informasi dalam kehidupan masyarakat khususnya di Indonesia yang belum bisa diantisipasi lebih awal oleh Pemerintah dalam hal ini adanya regulasi yang jelas terhadap beroperasinya transportasi berbasis aplikasi online, sehingga menimbulkan gesekan antara pelaku transportasi konvensional dengan transportasi berbasis aplikasi online.

Selanjutnya penulis bermaksud untuk mengetahui bagaimanakah pertimbangan hakim Mahkamah Agung dalam menggali dan menafsirkan dalil-dalil hukum, guna memutus perkara uji materiil Peraturan Menteri Perhubungan No.26/2017, dan bagaimana implikasi dari putusan Mahkamah Agung tersebut, penulis akan membahasnya dalam skripsi yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NO.37P/HUM/2017 TENTANG UJI MATERIIL PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2017”**.

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

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis sampaikan diatas, penulis mengajukan beberapa permasalahan yang akan penulis bahas dalam tulisan ini yakni:

1. Bagaimana dasar pertimbangan hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017?
2. Bagaimana implikasi putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017?

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

Tujuan penelitian ini didasarkan pada rumusan masalah yang telah disebutkan diatas, adapun tujuannya adalah:

1. Untuk mengetahui dasar pertimbangan hukum dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.
2. Untuk mengetahui implikasi putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian diharapkan dapat memberi sumbangsih pemikiran bagi disiplin keilmuan dan sangat berguna bagi penulis khususnya, serta masyarakat pada umumnya. Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

1. Kegunaan Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khasanah keilmuan khususnya dibidang hukum dalam melakukan studi analisis terhadap kebijakan Pemerintah terkait dengan peraturan perundang-undangan.

2. Kegunaan Praktis

- a. Dapat mengembangkan penalaran, pola pikir dinamis sekaligus mengembangkan kemampuan peneliti dalam mengkritisi persoalan-persoalan hukum tentang implikasi hukum yang ditimbulkan oleh suatu peraturan perundang-undangan maupun putusan pengadilan.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memeberi masukan serta tambahan pengetahuan bagi pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti dan bagi para pihak yang berminat pada masalah yang sama.

#### **E. Telaah Pustaka**

Dalam dunia akademis tidak ada satupun bentuk karya seseorang yang terputus dari usaha intelektual yang dilakukan oleh generasi sebelumnya. Penulis juga salah satu mata rantai dari karya-karya ilmiah sebelumnya.

1. Penelitian yang dilakukan oleh Cahyo Dwi Nughanto, Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, Surakarta, dengan judul “Hak Uji Materiil Oleh Kekuasaan Kehakiman (Judicial Review) Terhadap Peraturan Menteri Oleh

Mahkamah Agung Republik Indonesia”. Yang menyimpulkan bahwa peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia memiliki tingkatan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, dimana Peraturan Menteri diakui keberadaanya dalam pasal 8 ayat 1 merupakan peraturan yang kedudukanya dibawah peraturan presiden. Selanjutnya Mahkamah Agung memiliki kewenangan dalam melakukan pengujian terhadap peraturan menteri, karena merupakan salah satu jenis peraturan perundang-undangan. Disamping itu kedudukan peraturan menteri berada dibawah undang-undang sehingga menjadi kewenangan Mahkamah Agung untuk melakukan pengujian terhadapnya.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Ihsan Badarudin Nasution, Fakultas Syariah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, dengan judul “Pengujian Peraturan Kebijakan (*Beleidsregel*) Di Mahkamah Agung (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 23P/HUM/2009)” yang menyimpulkan bahwa peraturan kebijakan bukan merupakan peraturan perundang-undangan berdasarkan tata urutan perundang-undangan Indonesia. Kebijakan hanya untuk memberi peluang dan keleluasaan menjalankan kewenangan pemerintah. Secara yuridis normatif pengujian peraturan kebijakan bukan termasuk ruang lingkup kewenangan hak uji materiil Mahkamah Agung, akan tetapi dengan mengedepankan asas hukum *ius curia novit*, hakim tetap dapat dan bisa mengadili hak uji materiil

peraturan kebijakan untuk menegakkan asas kepastian hukum dan sebagai kontrol normatif.

Skripsi yang akan penulis bahas berbeda dari penelitian diatas dan belum ada, bahwa penulis akan menganalisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017 tentang Dasar Pertimbangan Hukum Mahkamah Agung Serta Implikasi Yang Timbul Dari Uji Materiil Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 yang berisi aturan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

## **F. Kajian Teoritik**

### **1. Pengertian Pengujian Peraturan Perundang-undangan**

Pengujian peraturan perundang-undangan secara terminologi terdiri dari dua kata yaitu “pengujian” dan “peraturan perundang-undangan”. Pengujian berasal dari kata “uji” yang memiliki arti percobaan untuk mengetahui mutu sesuatu, sehingga “pengujian” diartikan sebagai proses, cara, perbuatan, menguji.<sup>12</sup> Sedangkan pengertian peraturan perundang-undangan berdasarkan pada Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, pengertian dari peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

---

<sup>12</sup> Departemen Pendidikan dan kebudayaan RI, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Kedua(Jakarta: Balai Pustaka, 1996), 1096-1097.

Dengan demikian pengujian peraturan perundang-undangan merupakan proses untuk menguji suatu peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum yang dibentuk oleh lembaga atau pejabat yang berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pengujian peraturan perundang-undangan yang diartikan sebagai suatu proses menguji akan berkaitan dengan “siapa” (subjek) dan “apa” (objek) dalam proses pengujian peraturan perundang-undangan tersebut. Persoalan subjek dan objek dalam perspektif pengujian peraturan perundang-undangan dapat menimbulkan berbagai peristilahan yang sering terjadi kekeliruan dalam mengartikanya seperti istilah *toetsingsrecht*<sup>13</sup> yang dipersandingkan maknanya dengan *judicial review*. Padahal kedua istilah ini memiliki perbedaan pengertian, *toetsingsrecht* memiliki arti lebih luas dan masih bersifat umum, sedangkan istilah *judicial review* cakupan dan ruang lingkup terbatas pada kewenangan pengujian yang dilakukan melalui mekanisme *judicial* dan lembaganya hanya dilekatkan pada lembaga kekuasaan kehakiman.<sup>14</sup>

Dengan demikian pengertian *toetsingsrecht* perspektif *judicial review* dapat diartikan sebagai *toetsingsrecht* dalam arti sempit atau uji *judicial* yang subjeknya tertentu yaitu lembaga kekuasaan kehakiman dan objeknya juga tertentu yaitu peraturan perundang-undangan yang bersifat mengatur (*regels*).

---

<sup>13</sup> *Toetsingsrecht* berarti hak menguji, istilah ini digunakan untuk membicarakan kewenangan menguji peraturan perundang-undangan, yang dapat saja dimiliki oleh hakim, pemerintah, legislatif atau lembaga tertentu tanpa membedakan jenis peraturan perundang-undangan dalam tata urutan peraturan perundang-undangan. Jika diberikan kepada lembaga parlemen sebagai legislator, maka proses pengujian disebut sebagai *legislative review*, bukan *judicial review* demikian pula jika hak menguji diberikan kepada pemerintah, maka pengujian semacam itu disebut sebagai *executive review*, bukan *judicial review* ataupun *legislative review*. Lihat Jimly Asshidqie, *Hukum Acara Pengujian Undang-Undang* (Jakarta: Konstitusi Press, 2006), 2.

<sup>14</sup> Asshidqie Jimly, *Model-Model Pengujian Konstitusi di Berbagai Negara* (Jakarta: Konstitusi Press, 2005), 4-7.

Sehingga dapat dibedakan dengan jelas bahwa *toetsingsrecht* dalam perspektif *judicial review*, *executive review* dilihat dari segi subjeknya. Demikian pula dalam segi objeknya, maka *toetsingsrecht* dalam perspektif *judicial review*, objek yang peraturan perundang-undangan yang bersifat mengatur.<sup>15</sup> Konsep *toetsingsrecht* dalam arti *judicial review* selanjutnya akan disebut “*judicial review*” merupakan bagian dari prinsip kontrol secara *judicial* atas produk peraturan perundang-undangan agar tidak bertentangan dengan norma hukum secara hirarkis.

Adapun pengertian *judicial review* itu sendiri, dalam beberapa literatur seperti dalam kamus *Black's Law Dictionary with Pronunciations*, *judicial review* diartikan sebagai, suatu kekuasaan lembaga peradilan atau kekuasaan kehakiman untuk menguji produk hukum dari berbagai cabang atau tingkatan pemerintahan. Sementara itu, Erick Barent mengemukakan pengertian *judicial review*, disebutkan sebagai salah satu keistimewaan dari konstitusi pada era modern ini, yang menunjukkan kekuatan dari lembaga peradilan sebagai kontrol dari setiap tindakan lembaga legislatif maupun eksekutif dalam menjalankan tugas berdasarkan konstitusi.<sup>16</sup> Menurut Jimly Asshidqie, *judicial review* merupakan upaya pengujian oleh lembaga yudisial terhadap produk hukum yang ditetapkan oleh cabang kekuasaan legislatif, eksekutif, ataupun yudikatif dalam

---

<sup>15</sup> Fatmawati, *Hak Menguji (Toetsingsrecht) yang dimiliki Hakim Dalam Sistem Hukum Indonesia*(Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2005),8.

<sup>16</sup> Zainal Arifin Hoesein, *judicial review di Mahkamah Agung RI, Tiga Dekade Pengujian perundang-undangan*(Jakarta:MA Press, 2010),41.

rangka penerapan prinsip *check and balances* berdasarkan sistem pemisahan kekuasaan negara (*sparation of power*).<sup>17</sup>

Dengan demikian dari paparan definisi para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa *judicial review* merupakan suatu proses upaya pengujian tingkat konstitusionalitas atau keabsahan suatu peraturan perundang-undangan terhadap peraturan perundang-undangan yang derajatnya lebih tinggi secara hirarkis oleh suatu badan kekuasaan kehakiman yang telah diberi kewenangan khusus oleh undang-undang dasar atau undang-undang.

Membahas mengenai konsep *judicial review* di Indonesia bukanlah perkara yang mudah, mengingat konsep ini baru mulai berkembang dalam prakteknya setelah terjadi amandemen UUD 1945. *Judicial review* pada prinsipnya merupakan upaya pengujian oleh lembaga yudisial terhadap produk hukum yang ditetapkan oleh cabang kekuasaan eksekutif, legislatif maupun yudikatif. Pemberian kewenangan terhadap hakim sebagai penerapan prinsip *check and balances* berdasarkan sistem pemisahan kekuasaan negara dan cita-cita negara hukum *rechstaat* maupun *rule of law*. Pada awalnya hak/kewenangan menguji peraturan perundang-undangan diberikan kepada Mahkamah Agung melalui Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman. Namun wewenang yang diberikan kepada Mahkamah Agung hanya untuk menguji peraturan dibawah undang-undang, seperti peraturan pemerintah, keputusan presiden, dan lain-lain. Sementara itu, undang-undang tidaklah dapat diuji. Padahal hakikat dari *judicial review* yang

---

<sup>17</sup> Jimliy Asshidqie, *Konstitusi dan Konstitualisme*(Jakarta:Konstitusi Press, 2004), 237.

dikenal dalam praktek hukum tata negara secara universal adalah untuk memberikan wewenang pengawasan oleh lembaga yudikatif kepada pembuat undang-undang. Disinilah salah satu inti dari apa yang disebut “*check and balances*”.<sup>18</sup>

## 2. Subjek Pengujian

Dilihat dari segi subjeknya yang melakukan pengujian, pengujian dapat dilakukan oleh hakim (atau lembaga peradilan) (*toetsingsrecht van de rechter* atau *judicial review*), pengujian oleh lembaga legislatif (*legislative review*) guna menguji peraturan perundang-undangan.<sup>19</sup> Meskipun pengujian oleh lembaga eksekutif (*executive review*), dalam prakteknya Indonesia menganut ketiga pengujian tersebut.

Pengaturan mengenai pengujian peraturan perundang-undangan oleh hakim pertamakali diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman, yang mengatur pengujian terhadap peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang terhadap undang-undang merupakan kewenangan Mahkamah Agung. Sementara kewenangan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 merupakan kewenangan Mahkamah Konstitusi setelah dilakukan amandemen terhadap UUD 1945.

Pengujian undang-undang oleh lembaga legislatif, dilakukan dalam kapasitas sebagai lembaga yang membentuk dan membahas serta menyetujui undang-undang (bersama-sama dengan Presiden). Sebelum perubahan UUD

---

<sup>18</sup> Hadisoeparto Hartono, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*(Yogyakarta: Liberty, 2001),26.

<sup>19</sup> H.A.S. Natabaya, *Sistem Peraturan Perundang-Undangan Indonesia*(Jakarta: Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, 2006), 187.

1945, pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 berada pada MPR berdasarkan Ketetapan MPR RI Nomor III/MPR/2000 Tentang Sumber Hukum dan Tata Urutan Peraturan perundang-Undangan. Menurut Padmo Wahjono hal ini didasarkan pada pemikiran bahwa undang-undang sebagai konstruksi yuridis yang maksimal untuk mencerminkan kekuasaan tertinggi pada rakyat, sebaiknya diuji oleh MPR.<sup>20</sup>

Sebagaimana pengujian oleh lembaga legislatif, pengujian oleh lembaga eksekutif dilakukan terhadap peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh lembaga eksekutif, salah satu contoh pengujian oleh lembaga eksekutif adalah dalam hal pengujian Peraturan Daerah (Perda). Berdasarkan Pasal 136 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, Perda dilarang bertentangan dengan kepentingan umum dan/atau peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Keputusan pembatalan Perda ditetapkan dalam Peraturan Presiden.

Dalam konteks pengajuan undang-undang berdasarkan waktu pengujianya, dikenal istilah *judicial review* dan *judicial preview* yang mana *review* berarti memandang, melalui, atau menguji kembali, yang berasal dari *re* dan *view*. Sedangkan *pre* dan *view* atau *preview* adalah kegiatan memandangi sesuatu lebih dulu dari sempurnanya keadaan objek yang dipandang itu. Dalam hubungannya dengan objek undang-undang Jimly Asshiddiqie mengemukakan perbedaan antara *judicial review* dan *judicial preview* sebagai berikut:

---

<sup>20</sup> Padmo Wahjono, *Indonesia Negara Berdasarkan Atas Hukum*, Cet, 2(Jakarta: Ghailia Indonesia, 2004),15.

Jika pengujian itu dilakukan terhadap norma hukum yang bersifat abstrak dan umum (*general and abstract norms*) secara “*a posteriori*”, maka pengujian itu dapat disebut sebagai “*judicial review*”. Akan tetapi jika pengujian itu bersifat “*a priori*”, yaitu terhadap rancangan undang-undang yang telah disahkan oleh parlemen tetapi belum diundangkan sebagaimana mestinya, maka namanya bukan “*judicial review*”, melainkan “*judicial preview*”.<sup>21</sup>

### 3. Waktu Pengujian

Dalam konteks pengujian undang-undang berdasarkan waktu pengujianya, dikenal istilah *judicial review* dan *judicial preview* yang mana *review* berarti memandang, melalui, atau menguji kembali, yang berasal dari *re* dan *view*. Sedangkan *pre* dan *view* atau *preview* adalah kegiatan memandangi sesuatu lebih dulu dari sempurnanya keadaan objek yang dipandang itu. Dalam hubungannya dengan objek undang-undang Jimly Asshiddiqie mengemukakan perbedaan antara *judicial review* dan *judicial preview* sebagai berikut:

Jika pengujian itu dilakukan terhadap norma hukum yang bersifat abstrak dan umum (*general and abstract norms*) secara “*a posteriori*”, maka pengujian itu dapat disebut sebagai “*judicial review*”. Akan tetapi jika pengujian itu bersifat “*a priori*”, yaitu terhadap rancangan undang-undang yang telah disahkan oleh parlemen tetapi belum diundangkan sebagaimana mestinya, maka namanya bukan “*judicial review*”, melainkan “*judicial preview*”.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Jimly Asshiddiqie, *Model-Model Pengujian Konstitusional Di Berbagai Negara*, cet 2 (Jakarta: Konstitusi Press, 2005), 6.

<sup>22</sup> Jimly Asshiddiqie, *Model-Model Pengujian Konstitusional Di Berbagai Negara*, cet 2 (Jakarta: Konstitusi Press, 2005), 6.

#### 4. Jenis Pengujian

Dalam teori tentang Hak menguji formal (*formale toetsingsrecht*) berpaut dengan pengujian terhadap cara pembentukan/pembuatan serta prosedur peraturan perundang-undangan, sedangkan hak menguji material (*materieel toetsingsrecht*) berpaut dengan pengujian terhadap substansi (materi) peraturan perundang-undangan. Di Indonesia penggunaan istilah *judicial review* mencakup pengujian terhadap semua jenis peraturan perundang-undangan. Adapun penamaan peraturan perundang-undangan, lazim disebut *algemene vaerbinding voorschriften* mencakup semua kaidah hukum tertulis. Dimulai dari undang-undang dasar hingga peraturan desa yang berkekuatan normatif, sedangkan dimaksud oleh Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Kaidah undang-undang (dalam arti formal). Pengujian atas materi muatan undang-undang adalah pengujian materiil, sedangkan pengujian atas pembentukannya adalah pengujian formil.

Jika pengujian undang-undang tersebut dilakukan atas materinya, maka pengujian demikian disebut pengujian materiil yang dapat mengakibatkan dibatalkannya sebagian materi undang-undang yang bersangkutan. Pada umumnya, Mahkamah Agung hanya membatalkan bagian-bagian saja dari materi muatan suatu undang-undang yang diuji itu dan dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat. Sedangkan selebihnya tetap berlaku sebagaimana adanya. Yang dimaksud dengan materi muatan undang-undang itu ialah isi ayat, pasal, dan/atau bagian-bagian tertentu dari undang-undang.

Harun Alrasid mengemukakan bahwa hak menguji materiil ialah mengenai kewenangan pembuat undang-undang dan apakah isinya bertentangan atau tidak dengan peraturan yang lebih tinggi.<sup>23</sup> Sementara Jimly Asshiddiqie berpendapat bahwa pengujian materiil berkaitan dengan kemungkinan pertentangan materi suatu peraturan dengan peraturan lain yang lebih tinggi ataupun menyangkut kekhususan-kekhususan yang dimiliki suatu aturan dibandingkan dengan norma-norma yang berlaku umum.<sup>24</sup> Beliau menjelaskan lebih lanjut, misalnya, berdasarkan prinsip *lex specialis derogate legi generalis*, maka suatu peraturan yang bersifat khusus dapat dinyatakan tetap berlaku oleh hakim, meskipun isinya bertentangan dengan materi peraturan yang bersifat umum. Sebaliknya suatu peraturan dapat pula dinyatakan tidak berlaku jikalau materi yang terdapat didalamnya dinilai oleh hakim nyata-nyata bertentangan dengan norma aturan yang lebih tinggi sesuai dengan prinsip *lex superior derogate legi inferior*.<sup>25</sup> Adapun pengertian formil menurut Sri Soemantri dan Harun Alrasid mendefinisikan pengujian formil sebagaimana yang dikemukakan dalam undang-undang Mahkamah Konstitusi. Sri Soemantri menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan hak menguji formal adalah wewenang untuk menilai, apakah suatu produk legislatif seperti undang-undang misalnya, terjelma melalui cara-cara (*procedure*) sebagaimana telah ditentukan/diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku ataukah tidak, sedangkan Harun Alrasid mengemukakan bahwa hak menguji formal ialah mengenai prosedur pembuatan

---

<sup>23</sup> Harun Alrasid, *Masalah "Judicial Review"* (Makalah ini Disampaikan Dalam Rapat Dengar Pendapat Tentang "Judicial Review" di Departemen Kehakiman dan HAM, Jakarta:2003)2.

<sup>24</sup> Jimly Asshiddiqie, *Hukum Acara...*,1.

<sup>25</sup> Jimly Asshiddiqie, *Hukum Acara...*,40.

undang-undang.<sup>26</sup> Akan tetapi apa yang dikemukakan oleh Jimly Asshiddiqie merupakan pendapat yang mencakup berbagai aspek mengenai pengujian formal. Jimly Asshiddiqie mengemukakan bahwa secara umum, yang dapat disebut sebagai pengujian formil tidak hanya mencakup proses pembentukan undang-undang dalam arti sempit, tetapi juga mencakup mengenai aspek bentuk undang-undang, dan pemberlakuan undang-undang. Juga dijelaskan bahwa pengujian formal biasanya terkait dengan soal-soal prosedural dan berkenaan dengan legalitas kompetensi institusi yang membuatnya.<sup>27</sup>

## **G. Metode Penelitian**

Untuk memperoleh suatu hal yang maksimal dari suatu karangan ilmiah, maka metode penelitian yang dijalankan akan memegang peranan yang sangat penting. Hal ini yang sangat mempengaruhi sampai tidaknya isi penulisan itu kepada tujuan yang ingin dicapai.<sup>28</sup> Untuk mempermudah proses penelitian dan pengumpulan data guna menjawab permasalahan dalam skripsi ini, maka penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

### **1. Jenis Penelitian dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengkaji, menganalisa serta merumuskan buku-buku, literatur dan lainnya, yang ada relevansinya dengan judul skripsi ini. Adapun jenis penelitian setelah melihat data-data yang dibutuhkan dan permasalahan yang diteliti, maka termasuk penelitian kualitatif dengan

---

<sup>26</sup> Harun Alrasid, *Masalah "Judicial Review...2.*

<sup>27</sup> Jimly Asshiddiqie, *Masalah Putusan...,1.*

<sup>28</sup> Mamudji, Sri, *Metode Penulisan dan Penelitian Hukum*(Depok : Badan Penerbit Alumni, 2005),29-30.

pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum, dilakukan dengan cara menelaah teori-teori, konsep, asas-asas hukum, serta peraturan perundang-undangan serta bahan pustaka yang berhubungan dengan penelitian ini. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan Undang-Undang (*statute approach*) kemudian menelaah semua Undang-Undang dan regulasi yang berhubungan dengan uji materiil peraturan perundang-undangan di Mahkamah Agung tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 yang berisi regulasi penyelenggaraan angkutan berbasis aplikasi online, serta Undang-Undang yang di jadikan dasar oleh hakim Mahkamah Agung dalam pertimbangan putusan dalam perkara uji materiil peraturan menteri perhubungan Nomor 26 Tahun 2017.

Dalam hal ini penulis akan menelaah peraturan perundang-undangan yang terkait dengan masalah yang penulis kaji diatas, diantaranya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Menengah, Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Mahkamah Agung, Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang pembentukan Peraturan Perundang-undangan, selain itu juga Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1

Tahun 2004 tentang Hak Uji Materiil dan juga Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil.

Sedangkan pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang telah menjadi putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap. Dalam hal ini penulis akan menelaah dan mengkaji putusan Mahkamah Agung yang terkait dengan masalah ini yaitu putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017.

## **2. Sumber Data**

Jenis data yang akan digunakan dalam penelitian hukum yang dilakukan oleh penulis adalah data primer, data sekunder, dan data tersier. Adapun bahan-bahan hukum yang penulis gunakan antara lain:

- a. Data primer, yaitu peraturan perundang-undangan terkait yang mengatur mengenai uji materiil peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang, tentang penyelenggaraan angkutan jalan, tentang pembentukan peraturan perundang-undangan dan lembaga peradilan yang menangani sengketa uji materiil peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang.
- b. Data sekunder, yaitu buku atau literatur yang membahas mengenai uji materiil peraturan perundang-undangan, dan regulasi penyelenggaraan angkutan umum. Dan juga artikel yang memuat mengenai informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

- c. Data tersier, yaitu bahan yang memberikan penjelasan terhadap sumber data primer dan sekunder, seperti: kamus dan ensiklopedia hukum.<sup>29</sup>

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini, dilakukan dengan cara, studi pustaka yakni kegiatan untuk mengkaji secara kritis bahan-bahan yang berkaitan dengan uji materiil peraturan perundang-undangan khususnya Peraturan Menteri di Mahkamah Agung berupa buku, surat kabar, media online, majalah, catatan, transkrip, putusan pengadilan, dan sebagainya. Bahan pustaka tersebut dikaji secara sistematis dan dianalisis secara deduktif.<sup>30</sup>

### 4. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan cara yang dipakai untuk menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber.<sup>31</sup> Sehingga data hukum yang telah dikumpulkan akan diolah, dianalisis, dan diinterpretasikan. Analisis data dilakukan dengan cara mendeskripsikan data-data tersebut secara jelas untuk kemudian dianalisis isinya, selanjutnya menginterpretasikan dengan menggunakan bahasa penulis sendiri, dengan demikian akan nampak rincian jawaban atas pokok permasalahan yang penulis teliti.<sup>32</sup> Dari sudut penerapannya maka penelitian ini adalah penelitian murni (atau disebut juga dengan penelitian dasar atau *pure research*), yaitu penelitian yang bertujuan untuk pengembangan ilmu atau teori.<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> Soerjono soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*(Jakarta: UI Press, 2014), 52.

<sup>30</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*(Yogyakarta:Pustaka Pelajar,2010), 161.

<sup>31</sup> Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian kuantitatif*(Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002), 190.

<sup>32</sup> Mardalis , *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*(Jakarta: Bumi Aksara, 2004), 21.

<sup>33</sup> Mamudji, Sri, *Metode Penulisan dan Penelitian Hukum...*,5.

## 5. Teknik Penulisan

Dalam penyusunan skripsi ini, secara teknik penulisan sesuai dan berpedoman pada prinsip-prinsip yang diatur dan dibukukan dalam Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Kediri.

### H. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas tentang materi yang menjadi pokok penulisan dan memudahkan para pembaca dalam memahami tata aturan penulisan skripsi ini, maka penulis menyusun sistematika penulisan sebagai berikut:

#### BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdapat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kajian teoritik, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

#### BAB II PENGUJIAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN OLEH MAHKAMAH AGUNG

Dalam bab ini dibahas tentang kewenangan Mahkamah Agung, prosedur, serta objek dalam uji materiil peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang oleh Mahkamah Agung.

#### BAB III TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE

Dalam bab ini dibahas tentang pengertian transportasi serta kemajuan dalam pengembangan transportasi berbasis teknologi informasi yang melahirkan sejumlah angkuyan bwebasis aplikasi online.

#### BAB IV ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 37P/HUM/2017

Dalam bab ini dibahas mengenai analisis dari dasar hukum pertimbangan hakim dalam putusan Mahkamah Agung NOMOR 37P/HUM/2017. Adapun dasar pertimbangan hukum yang digunakan hakim Mahkamah Agung adalah Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas, dan Angkutan Jalan, yang selanjutnya akan penulis analisis dalam bab ini. Dalam bab ini juga dibahas mengenai implikasi dari berlakunya putusan Mahkamah Agung NOMOR 37P/HUM/2017 terutama bagi pihak yang terkait langsung dengan putusan ini dan umumnya bagi masyarakat luas. Adapun implikasi putusan Mahkamah Agung secara garis besar penulis membagi menjadi 2 (dua) yakni implikasi hukum dan implikasi sosial.

#### BAB V PENUTUP

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran dari penulis