

**SKRIPSI**

**LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM  
PENGAKUTAN DI KOTA METRO**

Oleh

**Adi Prasetyo  
NPM.1602090067**



**JURUSAN HUKUM EKONOMI SYARI'AH  
FAKULTAS SYARIAH**

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) METRO  
1443 H/ 2021 M**

**LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM  
PENGAKUTAN DI KOTA METRO**

Oleh

**Adi Prasetyo**  
**NPM.1602090067**



**JURUSAN HUKUM EKONOMI SYARI'AH**  
**FAKULTAS SYARIAH**

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) METRO**  
**1443 H/ 2021 M**

## NOTA DINAS

Nomor :  
Lampiran : 1 (satu) berkas  
Hal : **Pengajuan untuk Dimunaqsyahkan  
Saudara Adi Prasetyo**

Kepada Yth.  
Dekan Fakultas Syariah  
Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro  
Di \_\_\_\_\_  
Tempat

*Assalammu'alaikum Wr. Wb.*

Setelah Kami mengadakan pemeriksaan, bimbingan dan perbaikan seperlunya maka skripsi saudara:

Nama : **ADI PRASETYO**  
NPM : 1602090067  
Fakultas : Syariah  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah (HESy)  
Judul : **LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM  
PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN DI KOTA  
METRO**

Sudah dapat kami setuju dan dapat diajukan ke Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro untuk dimunaqsyahkan.

Demikianlah harapan kami dan atas perhatiannya, kami ucapkan terima kasih.

*Wassalammu'alaikum Wr. Wb.*

Metro, Juli 2021  
Pembimbing,

  
**Dr. H. Azmi Siradjuddin, Lc. M.Hum**  
NIP. 19650627 200112 1 001

## HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : **LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF  
HUKUM PENGANGKUTAN DI KOTA METRO**

Nama : **ADI PRASETYO**

NPM : 1602090067


Fakultas : Syariah

Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah (HESy)

## MENYETUJUI

Untuk dimunaqosyahkan dalam sidang munaqosyah Fakultas Syariah  
Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.

Metro, Juli 2021  
Pembimbing,

  
**Dr. H. Azmi Siradiuddin, Lc. M.Hum**  
NIP. 19650627 200112 1 001



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**  
**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO**  
**FAKULTAS SYARIAH**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
Telp. (0726) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.metrouniv.ac.id E-mail: iainmetro@metrouniv.ac.id

**PENGESAHAN SKRIPSI**

Nomor: B/2324/11.282/D/P.09/10/001

Skripsi dengan Judul: LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN DI KOTA METRO, disusun Oleh: ADI PRASETYO, NPM: 1602090067, Jurusan: Hukum Ekonomi Syari'ah telah diujikan dalam sidang munaqosyah Fakultas Syariah pada Hari/Tanggal: Kamis/02 September 2021.

**TIM PENGUJI**

Ketua / Moderator : Dr. H. Azmi Siradjuddin, Lc. M.Hum (.....)  
Penguji I : Nety Hermawati, MA.MH (.....)  
Penguji II : Elfa Murdiana, M.Hum (.....)  
Sekretaris : Saipullah, M.A (.....)

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syariah



**H. Husnul Fatarib, Ph.D**

NIP. 19740104 199903 1 004

## ABSTRAK

### LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGAKUTAN DI KOTA METRO

Oleh  
Adi Prasetyo  
NPM.1602090067

Kemajuan teknologi mendorong adanya inovasi dalam bidang transportasi, khususnya dalam penyediaan jasa pengangkutan yang efisien dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Di Indonesia, ojek yang merupakan jasa transportasi dengan menggunakan sepeda motor dinilai mampu menjadi transportasi publik alternatif yang dapat mengangkut orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat dan dengan biaya yang terjangkau. Dengan perkembangan teknologi dan transportasi di era digital seperti saat ini, ojek konvensional kemudian bertransformasi menjadi ojek *online*. Berdasarkan hal tersebut maka tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field reserch*) yang bersifat deskriptif analitik. Teknik pengumpulan data menggunakan metode observasi, wawancara dan dokumentasi. Sedangkan teknis analisis data menggunakan analisis kualitatif dengan berfikir induktif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Ojek Kuliah (Okul) jika dilihat dalam UULLAJ Pasal 137 ayat (2) yang pada intinya melarang sepeda motor untuk dijadikan angkutan barang dan orang karena sepeda motor bukan angkutan umum yang sah untuk digunakan sebagai angkutan barang dan orang. Walaupun demikian regulasi tersebut bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 Pasal 10 ayat (2) yang menjelaskan bahwa sepeda motor bisa dijadikan angkutan umum jika memenuhi beberapa syarat mulai dari muatan memiliki lebar yang tidak melebihi stang pengemudi, tinggi kurang dari 900 milimeter dan barang diletakkan di bagian belakang pengemudi. Ojek Kuliah (Okul) dilihat dari sisi hukum pengangkutan Ojek Kuliah (Okul) sebagai angkutan orang dan barang tidak sah karena kendaraan bermotor yang digunakan oleh driver Ojek Kuliah (Okul) merupakan kendaraan bermotor perorangan bukan kendaraan bermotor umum yang diberikan izin untuk mengangkut orang dan barang. Ditambah lagi Ojek Kuliah (Okul) dalam melakukan pemesanan menggunakan aplikasi *whatsapp* namun tanpa seizin perusahaan *whatsapp* sehingga Ojek Kuliah (Okul) digolongkan sebagai ojek *online* yang tidak legak dalam melakukan operasionalnya, hal ini menunjukkan bahwa selain melanggar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga melanggar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.

## ORISINALITAS PENELITIAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Adi Prasetyo

NPM : 1602090067

Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah

Fakultas : Syariah

Menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah asli hasil penelitian saya kecuali bagian-bagian tertentu yang dirujuk dari sumbernya dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Metro, Agustus 2021

Yang menyatakan,



Adi Prasetyo

## MOTTO

... إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنفُسِهِمْ ...

“Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum sebelum mereka mengubah keadaan diri mereka sendiri.”



## PERSEMBAHAN

Tiada kata yang pantas selain rasa syukur kepada Allah SWT dan ucapan *allhamdulillahirobbil 'alamin* rasa syukur dan memohon ridho kepada Allah SWT, sholawat dan salam tetap tucurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. Dengan rasa bahagia kupersembahkan skripsi ini sebagai ungkapan rasa hormat dan cinta kasihku yang tulus kepada:

1. Allah SWT yang telah menjadi tempat berkeluh kesah, dan memberikan pertolongan-Nya dengan hal-hal baik serta memberikan kelancaran dalam setiap proses penyusunan penelitian ini.
2. Bapak Suwarno dan Ibu Sri Insiah tersayang, yang selalu memberi doa disetiap selesai sholatnya, memberi bimbingan dan mencurahkan segalanya baik jiwa maupun raga untuk penyelesaian studiku.
3. Kakak-kakak ku Ari Susi Susanti dan Winda Saputri.
4. Kepada diri saya sendiri yang selama ini sudah kuat, tidak mudah menyerah, telah mau berjuang dan sabar dalam menghadapi apapun.
5. Temanku Susi Tsaniatin Suhartini, Abdul Muis Tamrin, Riski Adelia Budi Saputra dan Imam Rofii yang telah memberikan dukungan dan motivasi dalam proses penyelesaian peneitian ini.
6. Kanda, Yunda dan Dinda Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Kota Metro.

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, atas Taufik dan Inayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. penelitian ini adalah sebagai salah satu bagian dari persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan program strata satu (S1) jurusan Hukum Ekonomi Syariah, fakultas Syariah, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.

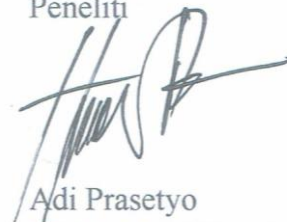
Dalam upaya menyelesaikan penelitian ini, peneliti telah menerima banyak bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, oleh karenanya peneliti mengucapkan terimakasih kepada:

1. Ibu Dr. Siti Nurjanah, M.Ag., selaku rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.
2. Bapak Husnul Fatarib, Ph.D., selaku dekan fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.
3. Bapak Muhamad Nasrudin, M.H., selaku ketua jurusan Hukum Ekonomi Syariah fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.
4. Bapak Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum. selaku Pembimbing yang mengarahkan dan memberikan motivasi kepada peneliti.
5. Saudara Alfanny Pratama, selaku pengelola Ojek Kuiah (OKUL).
6. Bapak dan Ibu Dosen/ Karyawan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro yang telah menyediakan waktu dan fasilitas dalam terealisasinya penelitian ini.

Kritik dan saran demi perbaikan penelitian ini sangat diharapkan dan akan diterima dengan kelapangan dada dan akhirnya semoga hasil penelitian yang telah dilakukan kiranya dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dibidang Hukum Ekonomi Syariah.

Metro, Agustus 2021

Peneliti

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Adi Prasetyo', written over a light blue horizontal line.

Adi Prasetyo

NPM. 1602090067

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL .....	ii
NOTA DINAS.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN .....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
HALAMAN ABSTRAK . .....	vi
HALAMAN ORISINALITAS PENELITIAN.....	vii
HALAMAN MOTTO .....	viii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	ix
HALAMAN KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
<b>BAB I      PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Pertanyaan Penelitian .....	8
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
D. Penelitian Relevan .....	9
<b>BAB II     LANDASAN TEORI</b>	
A. Legalitas .....	12
B. Jasa Transportasi <i>Online</i> .....	15
1. Pengertian Transportasi <i>Online</i> .....	15
2. Tujuan dan Manfaat Transportasi <i>Online</i> .....	16
3. Prosedur dalam Melaksanakan Jasa Transportasi <i>online</i> .....	17
C. Ojek Kuliah (OKUL).....	19
1. Pengertian Ojek .....	19
2. Perkembangan Ojek <i>Online</i> .....	20
3. Ojek Kuliah (Okul) Sebagai Kendaraan Bermotor Umum .....	21
D. Hukum Pengangkutan .....	23
1. Pengertian Pengangkutan.....	23
2. Jenis-Jenis Pengangkutan .....	24
3. Asas dan Tujuan Pengangkutan.....	26
4. Dasar Hukum Pengangkutan .....	32
<b>BAB III    METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis dan Sifat Penelitian.....	37
1. Jenis Penelitian .....	37
2. Sifat Penelitian.....	38
B. Sumber Data .....	39
C. Teknik Pengumpulan Data .....	40
D. Teknik Analisis Data .....	42

<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
	A. Gambaran Umum Kota Metro.....	43
	B. Gambara Umum Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro .....	45
	C. Legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam Perspektif Hukum Pengakutan di Kota Metro.....	46
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. Kesimpulan.....	71
	B. Saran .....	72
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
	<b>LAMPIRAN</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Pengangkutan memiliki arti penting untuk menunjang kehidupan masyarakat. Apabila melihat kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan, maka moda transportasi sangat dibutuhkan untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan jarak tempuh yang cukup jauh, contohnya untuk pengangkutan antar pulau. Dengan adanya suatu alat angkut untuk melancarkan dan mempermudah kegiatan perpindahan, dapat membawa manfaat dan meningkatkan nilai guna suatu objek yang diangkut tersebut. 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.

Berdasarkan objeknya, pengangkutan kemudian dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Tujuan dari pengangkutan orang adalah untuk memindahkan orang ke tempat yang hendak dituju dengan selamat agar dapat melakukan sesuatu yang bermanfaat baginya. Sedangkan tujuan dari pengangkutan barang adalah untuk menaikkan nilai guna dari barang yang diangkut ke tempat tujuan tersebut agar bisa digunakan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan UULLAJ) sebagai hukum pengangkutan darat yang berlaku di Indonesia telah memberikan pengertian pengangkutan dalam Pasal 1

angka 3, yaitu perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (selanjutnya disebut dengan PP No. 55 Tahun 2012), Pasal 1 angka 1 menyatakan yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. PP No. 55 Tahun 2012 Pasal 1 angka 4 memberikan pengertian sepeda motor, yaitu kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Dalam hal penggunaannya, sepeda motor dapat digunakan sebagai angkutan orang dan/atau barang. PP No. 55 Tahun 2012 Pasal 61 menjelaskan bahwa sepeda motor sebagai angkutan orang hanya dapat digunakan untuk pengemudi dan 1 (satu) penumpang.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan di atas maka sepeda motor kberoda dua merupakan salah satu bentuk angkutan hal itu dipilih oleh masyarakat karena sifatnya yang cepat dan efisien serta terjangkau, sepeda motor menjadi favorit masyarakat di kalangan tertentu karena kemampuan sepeda motor untuk menerobos kemacetan di kota-kota besar dan juga menjangkau tempat-tempat yang pelosok sekalipun. Kemudahan yang didapat dengan menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi kemudian menggeser fungsi utama sepeda motor yang awalnya hanya menjadi kendaraan yang digunakan untuk

kepentingan pribadi menjadi kendaraan yang dapat digunakan untuk jasa transportasi.<sup>1</sup>

Kebutuhan masyarakat yang cenderung dinamis kemudian menjadikan kendaraan bermotor roda dua sebagai transportasi umum yang dianggap dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang beroperasi secara fleksibel dengan biaya yang terjangkau. Atas dasar tersebut, masyarakat kemudian mencetuskan suatu jasa transportasi kendaraan roda dua untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan yang disebut sebagai ojek.

Untuk memudahkan akses ojek sebagai sarana transportasi angkutan darat maka sebagian orang berinovasi di sektor transportasi dengan melengkapai jasa ojek yang berbasis teknologi atau lebih dikenal dengan ojek *online*, dengan berkembangnya ojek *online* saat ini berangsur-angsur sudah mulai menggeseer ojek konvensional atau ojek pangkalan hal itu dikarenakan masyarakat lebih memilih menggunakan jasa ojek *online* dikarenakan merasa terjamin keamanan dan keselamatannya dengan menggunakan layanan ojek *online* karena data pengemudi ojek *online* telah terverifikasi oleh perusahaan aplikasi dan adanya asuransi selama perjalanan menggunakan layanan tersebut.

Berdasarkan hal tersebut maka masyarakat di daerah terus melakukan upaya pengembangan dan berinovasi menciptakan usaha ojek *online* untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari salah satu jasa layanan ojek *online* yang bisa diakses oleh masyarakat adalah Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro.

---

<sup>1</sup> Andriansyah. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo (Beragama), 2015), 93



Ojek Kuliah (Okul) merupakan salah satu layanan ojek *online* yang bisa di pesan melalui aplikasi *WhatsApp* ini sudah diketahui oleh sebagian masyarakat di Kota Metro. Fenomena Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro mulai digemari oleh sebagian masyarakat khususnya mahasiswa dan dosen yang ada di Kota Matro dikarenakan lebih efisien dari segi waktu, harga yang lebih murah dan terjangkau serta mampu melayani kapanpun di saat diperlukan.

Walaupun demikian keberadaan Ojek Kuliah (Okul) ternyata masih terdapat banyak permasalahan diantaranya, permasalahan *pertama*, terkait dengan aplikasi diketahui bahwa Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro hanya berbasiskan aplikasi *WhatsApp* sehingga Ojek Kuliah (Okul) tidak dikenal luas oleh masyarakat hanya orang-orang tertentu yang bisa mengakses Ojek Kuliah (Okul) dimana orang-orang yang akan memasan Ojek Kuliah (Okul) harus masuk ke dalam grub *WhatsApp* baru bisa melakukan pemesanan Ojek Kuliah (Okul) seharusnya Ojek Kuliah (Okul) harus memiliki aplikasi sendiri dalam mengembangkan ojek *online* dengan tujuan Ojek Kuliah (Okul) akan dikenal oleh masyarakat luas dan pemesanan lebih mudah sepertihalnya yang sudah dilakukan oleh kompetitornya yaitu Gojek, Grab dan Maxim selain itu aplikasi yang dibuat secara mandiri juga sebagai bentuk legalitas usaha jasa yang dikembangkan. Selain itu dengan hanya menggunakan aplikasi *WhatsApp* penumpang tidak bisa memantau keberadaan driver Ojek Kuliah (Okul) mengingat sebagian driver Ojek Kuliah (Okul) relatif cukup dalam proses penjemputan penumpang.

*Kedua*, driver tidak di lengkapi dengan identitas yang jelas seperti seragam dan kartu nama sebagai driver Ojek Kuliah (Okul), dengan tidak adanya identitas

yang jelas membuat masyarakat khawatir dengan keamanan penumpang mengingat akhir-akhir ini banyak tindak pidana yang dilakukan oleh oknum driver ojek *online*. *Ketiga*, minimnya fasilitas yang diterima oleh penumpang Ojek Kuliah (Okul) yang dilihat dari driver Ojek Kuliah (Okul) tidak membawa helm sebagai bentuk pengaman ketika sedang berkendara hal ini berdampak pada kurangnya kenyamanan bagi penumpang saat berkendara selain itu driver Ojek Kuliah (Okul) mengabaikan keselamatan dari penumpang. *Keempat*, dalam menjalankan bisnis pengelola Ojek Kuliah (Okul) tidak memiliki izin usaha dalam artian Ojek Kuliah (Okul) masuk usaha ilegal dengan adanya ketidakjelasan izin usaha Ojek Kuliah (Okul) membuat sebagian masyarakat ragu dan dan khawatir ketika menggunakan jasa Ojek Kuliah (Okul), kekhawatiran masyarakat terkait dengan Ojek Kuliah (Okul) tersebut didasarkan pada aspek keselamatan dan kenyamanan dan keamanan selain itu juga dengan tidak berizinnnya Ojek Kuliah (Okul) dalam melaksanakan operasional juga berdampak pada ketidak taatan Ojek Kuliah (Okul) dalam menetapkan tarif jasa ojek *online* diketahui bahwa tarif Ojek Kuliah (Okul) jauh dekat adalah Rp.5.000-.

Penetapan tarif Ojek Kuliah (Okul) secara pihak dan tidak merujuk pada Keputusan Menteri Perhubungan tersebut berdampak pada adanya kerugian yang bagi masyarakat atau pengguna Ojek Kuliah (Okul), selain itu juga Ojek Kuliah (Okul) yang belum memiliki kekuatan hukum dalam bentuk legalitas atau izin operasional berdampak pada ketidak pastian hukum bagi driver maupun konsumen jika terjadi permasalahan disuatu hari nanti. Hal itu dikarenakan kenyamanan dan keselamatan penumpang merupakan bagian dari bentuk

perlindungan hukum dan fasilitas yang harus diterima oleh penumpang atau pengguna ojek *online* khususnya pengguna Ojek Kuliah (Okul). Penyedia jasa ojek *online* termasuk Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro harus memiliki legalitas usaha dikarenakan dengan adanya legalitas usaha akan memberikan perlindungan bagi pengguna jika di suatu hari nanti ada pengguna yang di rugikan oleh drever Ojek Kuliah (Okul).

Berdasarkan hal tersebut maka Islam memberikan pedoman bagi manusia dalam memenuhi kehidupan sehari-hari baik materiil maupun spiritual, rohaniah, kebutuhan akan dunia. Dalam bidang kegiatan ekonomi Islam memberikan pedoman dalam bentuk aturan hukum yang secara umum dalam bentuk garis besar hal itu dikarenakan untuk memberikan peluang bai perkembangan ekonomi di masa yang akan datang. Selain itu Islam juga mengatur berbagai macam aspek mulai dari akidah, ibadah, ahlak maupun muamalah, salah satu ajaran yang sangat penting adalah bidang muamalah ekonomi Islam. Seperti hanya yang sudah dijelaskan dalam Surat Al-A'Raaf ayat 10 yang berbunyi:

وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ فِيهَا مَعَايِشَ قَلِيلًا مَّا تَشْكُرُونَ

Artinya: Sesungguhnya kami telah menciptakan kamu sekalian di muka bumi dan kami adakan bagimu di muka bumi (sumber) penghidupan, amat sedikit kamu bersyukur, (Q.S. Al-A'Raaf: 10)

Muamalah merupakan kegiatan yang mengatur tentang tata cara hidup sesama manusia untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, selain itu muamalah juga dapat diartikan sebuah aturan-aturan Allah SWT yang mengatur hubungan

manusia dengan manusia dalam usaha untuk mendapatkan alat-alat keperluan jasmani dengan cara yang paling baik dengan demikian muamalah merupakan aturan atau hukum Allah SWT untuk mengatur manusia untuk memenuhi kebutuhan duniawi baik ekonomi maupun dalam kehidupan sosial.

Salah satu bentuk untuk memenuhi kebutuhan duniawi dengan melaksanakan kegiatan ekonomi melalui kegiatan penyediaan jasa seperti halnya jasa Ojek Kuliah (Okul), tujuannya adalah mendapatkan keuntungan dari pelayanan jasa yang diberikan oleh driver Ojek Kuliah (Okul). Oleh karena jasa Ojek Kuliah (Okul) yang berhubungan dengan kemaslahatan masyarakat baik penyedia jasa maupun pengguna jasa maka pemerintah daerah selaku pihak yang memiliki kewenangan untuk memberikan izin harus memberikan kemudahan pelayanan perizinan karena selama ini proses perizinan yang berbelit-belit dan mahal masih menjadi alasan pelaku usaha untuk tidak enggan mengurus perizinan. Pemberian izin usaha yang mudah bagi pelaku usaha bagian dari cara pemerintah daerah memberikan kesejahteraan bagi masyarakat, sebagaimana hadir riwayat Ibn Majah dan Ibn Umar meriwayatkan dalam hadis Nabi yang artinya: *Rasullullah SAW bersabda berikanlah upah sebelum keringnya kering,* (HR. Ibn Majah dan Ibn Umar).

Jika dimaknai lebih luas dan dikorelasikan dengan penelitian ini maka pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk memberikan kesejahteraan melalui kemudahan dalam proses perizinan, dengan adanya pemberian izin yang mudah maka pelaku usaha atau penyedia jasa dalam hal ini adalah Ojek Kuliah (Okul) memiliki legalitas, dengan adanya legalitas maka pelaku usaha Ojek Kuliah

(Okul) akan mendapatkan keuntungan dari pelayanan jasa yang diberikan karena penyedia jasa tidak khawatir akan pelanggaran hukum yang dilakukan. Sehingga tidak ada salah satu pihak yang di rugikan baik pemerintah daerah, penyedia jasa Ojek Kuliah (Okul) maupun penumpang selaku pengguna jasa Ojek Kuliah (Okul).

Berdasarkan uraian tersebut maka dalam penelitian ini peneliti mengambil judul: **“Legalitas Ojek Kuliah (Okul) Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Kota Metro”**.

## **B. Pertanyaan Penelitian**

Pertanyaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: “Bagaimanakah legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro?”

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro.

### **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang akan diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### **a. Manfaat secara teoritis**

Hasil penelitian ini di harapkan bisa dijadikan bahwa untuk pengembangan keilmuan khususnya yang berkaitan legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan.

b. Manfaat secara praktis

Hasil penelitian bisa dijadikan informasi bagi penyedia jasa ojek *online* yaitu Ojek Kuliah (Okul) untuk melengkapai kegiatan operasionalnya dengan izin usaha sehingga layanan jasa ojek *online* yang diberikan kepada masyarakat dapat dilakukan secara legal serta sebagai bentuk perlindungan bagi pengguna jasa Ojek Kuliah (Okul). Selain itu hasil penelitian ini juga dapat bermanfaat untuk memenuhi persyaratan akademik dalam menyelesaikan studi di Jurusan Hukum Ekonomi Syari'ah, Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri Metro.

#### **D. Penelitian Relevan**

Untuk menambah pengayaan dalam pembahasan dalam penelitian ini, maka peneliti menambahkan beberapa peneliti terdahulu yang diambil dari berbagai jurnal yang sudah dipublikasikan melalui internet, berikut ini adalah jurnal-jurnal yang dijadikan rujukan:

1. Muhamad Jabir Zamzami, dengan judul penelitian “Analisis Hukum Islam Terhadap Tambahan Tarif Taksi *Online*”.<sup>2</sup> Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi taksi *online* dilarang merubah tarif di luar dari ketentuan peraturan perundang-undangan dan penumpang harus membayar tarif sesuai yang tertera di aplikasi, apabila dalam menentukan tarif tidak sesuai dengan regulasi maka pengemudi taksi *online* melanggar kebijakan yang di keluarkan oleh pemerintah dan ketentuan yang ada di perusahaan, hal itu dikarenakan

---

<sup>2</sup> Muhammad Jabir Zamzamy, *Analisis Hukum Islam Terhadap Tambahan Tarif Taksi Online di Wilayah Jawa Timur*, Jurnal Jurusan Hukum Perdata Islam, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, Univeristas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, 2018

perilaku pengemudi taksi *online* merugikan pengguna taksi *online*. Kesamaan dalam penelitian ini adalah mengkaji dan menganalisa angkutan *online*. Perbedaan pada penelitian ini peneliti memfokuskan legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan

2. Devi Tyas Saputri, dengan judul penelitian “Perlindungan Hukum Terhadap Diver Grab Bike Atas Orderan Fiktif Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Hukum Islam”.<sup>3</sup> Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya order fiktif yang dilakukan oleh oknum pengguna ojek *online* yang diterima oleh pengemudi Grab Bike menyebabkan kerugian secara materil, walaupun demikian hasil koordinasi peguyuban Grab di wilayah Tulungagung tidak melaporan ke pihak penegak hukum dan hanya melakukan upaya mediasi ke Lembaga Perlindungan Konsumen hal itu sesuai dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen dimana pengemudi juga memiliki hak yang juga harus ditaati oleh pengguna atau konsumen ojek *online*. Persamaan dengan penelitian terdahulu adalah, sama-sama meneliti tentang transportasi yang berbasis aplikasi yang membedakan adalah jenis aplikasi yang digunakan. Perbedaan peneliti dengan penelitian terdahulu adalah pada fokus permasalahannya, yakni peneliti meneliti legalitas Ojek Kuliah (Okul) yang masih menggunakan aplikasi *WhatsApp* untuk memesan pesanan ojek *online* yang dilihat dari pertauran hukum angkutan darat

---

<sup>3</sup> Devi Tyas Saputri, *Perlindungan Hukum Terhadap Driver Grab Bike Atas Orderan Fiktif Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen Dan Hukum Islam ( Studi Kasus di Paguyuban Solidaritas Grab Tulungagung)*, Jurnal Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, Institut Agama Islam Negeri Tulungagung, 2019

3. Tirani Suryanti, dengan judul penelitian “ Analisis Dampak Bersaran Tarif Batas Atas dan Batas Bawah pada Taksi *Online* Terhadap Keberlangsungan Usaha dalam Perspektif Ekonomi Islam”.<sup>4</sup> Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam penerapan batas atas dan batas bawah yang di keluarkan oleh pemerintah berdampak signifikan terhadap penambahan pendapatan pengemudi, walaupun tarif taksi *online* lebih rendah jika dibandingkan dengan jenis taksi konvensional, walaupun terdapat perbedaan tarif namun jumlah pengguna taksi *online* lebih banyak, sedangkan dalam pandangan Islam penerapan tarif batas atas dan batas bawah diperbolehkan dalam Islam dikarenakan memiliki tujuan untuk kemaslahatan bersama baik pengemudi maupun penumpang atau pengguna taksi *online*. Persamaan dengan penelitian terdahulu adalah mengkaji tentang jasa angkutan pada transportasi *online* sedangkan yang membedakan dalam penelitian ini adalah pada penelitian yang peneliti lakukan hanya memfokuskan legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam hukum angkutan sedangkan pada penelitian terdahulu lebih memfokuskan pada penerapan tarif jasa ojek *online* ditinjau dari fiqh muamalah.

---

<sup>4</sup>Tirani Suryanti, *Analisis Dampak Besar Tarif Batas Atas dan Batas Bawah pada Taksi Online Terhadap Keberlangsungan Usaha dalam Prespektif Ekonomi*, Jurnal Jurusan Ekonomi Syariah. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Raden Intan Lampung, 2018



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Legalitas

Legalitas dapat diartikan sebagai *nullum delecta nulla pena sine preevia lege* yang dikemukakan oleh ahli hukum pidana dari Negara Jerman bernama Von Feurbach tahun 1775-1833 yang mengeluarkan buku dengan judul *lehrbuch des painlichen recht*.<sup>5</sup>

Legalitas merupakan sesuatu hal yang dianggap sah, keabsahan. Legalitas berasal dari kata legal yang artinya sah atau diperolehkan dengan demikian legalitas merupakan sesuatu yang memiliki unsur diperbolehkan atau sah untuk dilakukan dan tidak melanggar peraturan perundang-undangan. Oleh sebab itu dalam asas legalitas, legalitas dinamakan kekuasaan yang sudah tercantum dalam sebuah peraturan perundang-undangan oleh dalam hukum tidak ada asas legalitas tanpa sebuah kebijakan.<sup>6</sup>

Legalitas sangat erat dengan gagasan negara-negara yang pro demokrasi dengan menjadikan negara sebagai negara yang berlandaskan hukum, oleh karena itu ide demokrasi selalu menuntut setiap aktivitas yang dilaksanakan harus didasarkan pada Undang-Undang serta selalu memperhatikan kepentingan rakyat.<sup>7</sup> Dalam sebuah negara hukum semua urusan pemerintahan dan penyelenggaraan

---

<sup>5</sup> Moeljatno. *Asaas-Asas Hukum Pidaana*. (Jakarta: Peenerbit Rineka Ciipta, 2013), 23.

<sup>6</sup> Ridwan HR. *Hukuuum Administrasi Negaara Edisi Reviisi*. (Yogyakarta: Penerbit Rajawali Pers, 2010), 96.

<sup>7</sup> *Ibid.*, 96

tata pemerintahan semua didasarkan pada hukum tujuannya adalah menjamin semua hak-hak dasar dari rakyat.

Legalitas merupakan dasar apa yang akan dilaksanakan oleh pemerintah, menurut Sejarah Basah legalitas adalah upaya yang dilakukan untuk mewujudkan sebuah elaborasi integral yang dapat dilakukan secara harmonis antara kedaulatan hukum dan kedaulatan rakyat dengan prinsip monodualistis selaku pilar yang pada hakikatnya adalah konstitutif.<sup>8</sup>

Indroharnono menjelaskan bahwa implementasi legalitas akan mendukung berlakunya kepastian hukum yang seimbang, keseimbangan merupakan kesamaan individu yang hidup dalam satu negara sehingga memiliki kesamaan didalam peraturan perundang-undangan serta memiliki kewajiban yang juga sama yang sudah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Kepastian hukum akan terjadi karena suatu kebijakan akan membuat semua tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dapat meminimalisir terlebih dahulu dengan dasar melihat kepada satu peraturan perundang-undangan sehingga dasarnya dapat dilihat oleh aparat pemerintah.<sup>9</sup>

Berdasarkan hal tersebut maka legalitas dalam bidang transportasi atau angkutan sangat diperlukan agar terciptanya tertib administrasi dan tertib hukum dalam penyelenggaraan angkutan, pemerintah melalui kementerian perhubungan selaku otoritas yang memiliki kewenangan penuh dalam bidang penyelenggaraan angkutan di Indonesia menetapkan regulasi bagi barang

---

<sup>8</sup>*Ibid*, 96

<sup>9</sup>*Ibid*, 96

siapa yang bertindak sebagai pengangkut agar dianggap dalam menjalankan peranannya tersebut.

Penyelenggaraan pengangkutan oleh pengangkut dianggap telah sah dan layak atau legal setelah memenuhi persyaratan, yaitu memiliki izin usaha angkutan, mengasuransikan orang dan/atau barang yang diangkut serta layak pakai bagi kendaraan yang dioperasikannya. Khusus dalam syarat “memiliki izin usaha angkutan” sebagaimana dimaksud diatas, Menteri Perhubungan Republik Indonesia melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Pasal 36 jo Pasal 20 No.35 Tahun 2003 ditegaskan untuk memperoleh izin usaha angkutan sehingga angkutan tersebut legal, wajib memenuhi persyaratan:

1. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
2. Memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha, akte pendirian koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, tanda jati diri bagi pemohon perorangan
3. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan
4. Memiliki surat izin tempat usaha (SITU)
5. Pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai 5 (lima) kendaraan bermotor untuk pemohon yang berdomisili di pulau Jawa, Sumatera dan Bali
6. Pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan.

Dilihat dari makna yang dimaksudkan di atas upaya pengangkut atau pihak penyelenggara pengangkutan harus mampu memenuhi 6 (enam) syarat di atas tujuannya adalah untuk melancarkan pengangkutan umum dengan teratur dan aman bagi penumpang dan/atau barang angkutan, sehingga baik penyedia jasa dan pengguna jasa dapat terlindungi secara hukum.

## **B. Jasa Transportasi *Online***

### **1. Pengertian Transportasi *Online***

Transportasi merupakan perpindahan sebuah barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan baik roda dua, roda tiga maupun roda empat. Sedangkan *online* yang jika diartikan dalam bahasa Indonesia adalah “dalam jaringan” atau lebih dikenal dengan kata “daring” dengan demikian *online* dapat dimaknai sebagai fasilitas komputer, smarphone atau yang lainnya yang langsung terkoneksi dengan jaringan internet.<sup>10</sup>

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat diketahui bahwa transportasi *online* adalah alat transportasi yang digunakan oleh seseorang yang sudah terkoneksi dengan jaringan internet, baik dalam pelaksanaannya, pemesanannya maupun dalam pembayarannya bahkan dalam transportasi *online* pengguna dapat memberikan penilaian terhadap pelayanan jasa yang diberikan oleh penyedia jasa transportasi *online*.<sup>11</sup> Dengan demikian transportasi *online*

---

<sup>10</sup> Andikaa Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Rajawali Peers, 2010), 9

<sup>11</sup>Geistiar Yoga, Pratama dan Amiinah Suradi, *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. *Diponegoro Law Journal* 5.3 (2016): 1-19, 2-3

dapat dimaknai sebagai angkutan jalan raya yang dalam pelaksanaannya mengikuti kemajuan teknologi.

## **2. Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online***

Dibentuknya transportasi *online* tentu memiliki tujuan dan manfaat dalam aktivitas bisnis, berikut ini adalah tujuan dan manfaat jasa transportasi *online*:

### **a. Praktis dan mudah**

Transportasi *online* memberikan pelayanan dengan berbasiskan aplikasi dengan memanfaatkan keberadaan *smarphone* yang sudah terkoneksi dengan jaringan internet sehingga pengguna tinggal mendownload aplikasi transportasi *online* sesuai keinginan dan setelah itu pengguna bisa langsung melakukan pemesanan jasa transportasi *online*.

### **b. Terbuka**

Transportasi *online* dalam pelaksanaannya sangat terbuka dengan pengguna baik perjalanan, penilaian driver maupun tarif jasa, jenis kendaraan dan lain sebagainya sehingga pengguna transportasi *online* dapat mengetahui tentang informasi secara rinci terkait dengan penyedia jasa transportasi *online*.

### **c. Dapat dipercaya**

Para driver yang terdaftar dalam perusahaan penyedia jasa transportasi *online* sudah barang tentu memiliki kualifikasi yang baik, selain itu juga para diver memiliki identitas yang jelas dan lengkap serta siap memberikan

fasilitas yang aman dan nyaman untuk meminimalisir risiko bagi penumpang

d. Dilengkapi dengan asuransi kecelakaan

Setiap pengguna dan drever sudah di lindungi oleh asuransi kecelakaan jika dalam perjalanan pengguna dan driver mengalami kecelakaan, hal itu dikarenakan transportasi *online* merupakan jenis angkutan umum yang sudah dijamin oleh asuransi kecelakaan dan itu diberikan oleh seluruh penyedia jasa transportasi *online* termasuk Ojek Kuliah (Okul).<sup>12</sup>

### **3. Prosedur dalam Melaksanakan Jasa Transportasi *Online***

Dalam transportasi *online* terdapat 3 (tiga) bagian yang cukup penting untuk diketahui, antaa lain:

a. Menyediakan aplikasi

Menurut ketentuan dalam Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik atau yang lebih dikenal dengan UU ITE Pasal 1 Ayat (6) dapat diketahui bahwa yang dimaksud dengan penyedia elektronik adalah institusi negara, badan usaha atau masyarakat umum lainnya. Proveder atau penyedia aplikasi transportasi *online* merupakan bagian dari penyelenggara sistem elektronik sebagaimana di maksud dalam UU ITE Pasal 1 Ayat (6) hal itu dikarenakan penyedia jasa transportasi *online* merupakan bagian inti dari penghubung pengemudi dengan konsumen atau pengguna ojek *online*.

---

<sup>12</sup> <http://www.ojekindonesia.net/2016/09/manfaat-yang-kitadapat-dengan-adanya.html>. pada Tanggal, 25 Oktober 2020, Pukul 00.29 WIB.

b. Pengemudi

Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan atau memegang kendali dalam berkendara bermotor, pengemudi yang dianggap memiliki kompetensi adalah pengemudi yang sudah mendapatkan izin operasi untuk mengemudikan kendaraan baik roda dua maupun roda empat, pengemudi yang memiliki mental berkendara dengan baik, pengemudi yang sudah mampu bertanggung jawab dan selalu mengendapatkan keselamatan dan kenyamanan penumpangnya.<sup>13</sup> Para pengemudi atau driver dalam kedudukannya merupakan seseorang yang berdiri sendiri karena memiliki kendaraan sendiri atau dengan kata lain pengemudi bertanggung jawab atas kendaraan yang dimilikinya. Pengemudi *online* memanfaatkan fasilitas aplikasi yang sudah di sediakan oleh penyedia transportasi *online* untuk mendapatkan pesanan selain itu juga pengemudi diberikan kewajiban untuk memberikan pelayanan dengan baik, keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi para pengguna transportasi *online*.

c. Pengguna transportasi *online* (konsumen)

Konsumen atau pengguna transportasi *online* merupakan orang yang melakukan komunikasi antara pengguna dengan perusahaan penyedia transportasi *online* mulai dari proses pemesanan sampai dengan selesai pemesanan. Konsumen atau pengguna transportasi *online* merupakan

---

<sup>13</sup> Dini Anggraini. *Studi Tentaang Perilaaku Pengendara Keendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*. e-Journal Sosiatri-Sosiologi 1.1 (2013): 10-19,14-15

masyarakat umum sehingga para pengemudi wajib memberikan pelayanan dengan baik, cepat, tepat, aman, nyaman dan murah.<sup>14</sup>

### **C. Ojek Kuliah (OKUL)**

#### **1. Pengertian Ojek**

Ojek merupakan sebuah alat kendaraan dengan ditambahkan penumpang dengan cara memboncengkannya dan diakhir dengan memberikan imbalan sejumlah uang yang sudah disepakati. Oleh karena itu ojek merupakan bagian dari sarana transportasi darat dengan jenis kendaraan roda dua bernomor polisi hitam yang dapat digunakan untuk mengangkut penumpang dari tempat satu ke tempat yang lainnya.<sup>15</sup>

Akhir-akhir ini ojek menjadi alternatif alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat umum dikarenakan aksesnya yang cukup cepat dan fleksibel bisa mengantarkan penumpang dari tempat satu ketempat yang lainnya sehingga angkutan ojek lebih efektif jika dibandingkan dengan angkutan darat lainnya seperti bus, angkutan kota maupun angkutan lainnya. Oleh karena itu keberadaan ojek sangat membantu masyarakat dalam mempercepat mobilisasi aktivitas sehari-hari dan selalu dijadikan angkutan alternatif oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Namun dari sisi legalitas transportasi ojek dianggap bertentangan dikarenakan tidak memiliki legalitas yang sah sebagaimana angkutan penumpang lainnya seperti Bus dan sejenisnya.

---

<sup>14</sup> Yolaa, Melfa, and Duiwi Budianto. *Analisis kepuasan konsumen terhadap kualitas Pelayanan dan Harga Produk pada Supermarket dengan Menggunakan Metode Importance Performance Analysis (IPA)*. Jurnal Optimasi Sistem Industri 12.12 (2013): 301-309, 302

<sup>15</sup>Rirlangga Fawzi Annor, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, (Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2016), 1



Keberadaan ojek sepeda motor memiliki berbagai keunggulan tersendiri dikarenakan jasa yang diberikan bisa memberikan pelayanan dari rumah ke rumah (*door to door*), dapat menjangkau akses yang cukup sulit yang tidak bisa dilewati oleh kendaraan roda empat, namun disisi lain ojek juga dikatakan sebagai angkutan umum yang ilegal karena belum ada regulasi yang menatur keberadaan ojek sebagai angkutan darat, walaupun pada kenyatannya angkutan ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan jalan (UULLAJ) Pasal 1 angka 20 menjelaskan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan dengan roda dua dan ojek merupakan bagian dari sebuah transportasi angkutan darat dengan roda dua dan dapat digunakan untuk mengantar pengguna ojek dari satu tempat ke tempat lainnya.

## **2. Perkembangan Ojek *Online***

Seiring dengan kemajuan teknologi dan untuk memenuhi permintaan masyarakat terhadap angkutan darat maka ojek bertransformasi dari konvensional kini menjadi *online*, oleh karena itu ojek *online* menggunakan kendaraan sepeda motor roda dua yang dapat dipesan dengan hanya menekan menu aplikasi ojek *online* yang ada di *smarphone* yang sudah terkoneksi dengan jaringan internet

Saat ini ojek *online* tidak hanya digunakan untuk mengantarkan orang saja namun juga dapat mengantarkan barang ataupun makanan sesuai apa pesan yang dikirim oleh pengguna ojek *online*, dengan adanya kemudahan pelayanan jasa ojek *online* yang diberikan membuat masyarakat yang

menggunakan jasa ojek *online* mengingat aktivitas masyarakat yang juga semakin padat sehingga keberadaan ojek *online* sangat membantu dalam aktivitas sehari-hari.

Kemunculan ojek *online* di pelopori oleh Go-Jek yang diberikan nama *Go-Ride* dikarenakan meningkatnya pengguna pada aplikasi Go-Jek maka sebagian orang memanfaatkan kemajuan tersebut dengan membuat berbagai aplikasi ojek *online* salah satunya adalah Ojek Kuliah atau yang bisa disebut dengan Okul.

Ojek Kuliah (Okul) dikembangkan oleh seorang mahasiswa yang ada di Kota Metro Lampung, Ojek Kuliah (Okul) yang hadir di Kota Metro merupakan bagian dari sarana transportasi masyarakat yang ada di Kota Metro untuk mempercepat mobilisasi ditengah padatnya aktivitas masyarakat di Kota Metro, Pengguna Ojek Kuliah (Okul) rata-rata adalah mahasiswa dan pelajar yang ada di Kota Metro, banyaknya mahasiswa dan pelajar yang menggunakan Ojek Kuliah (Okul) dikarenakan harganya efisien dan murah dan terjangkau, nyaman, aman dan mudah serta dapat dipercaya. Banyaknya peminat atau pengguna Ojek Kuliah (Okul) berdampak baik pada pendapatan masyarakat atau pengemudi Ojek Kuliah (Okul) selaku mitra. Ojek Kuliah (Okul) dapat dipesan melalui smartphone dengan aplikasi *WhasApp*.

### **3. Ojek Kuliah (Okul) Sebagai Transportasi Angkutan Umum**

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan jalan (UULLAJ) Pasal 1 Angka 3 menjelaskan bahwa angkutan adalah kendaraan yang memindahkan orang atau barang dari tempat satu ketempat lainnya atau dari wilayah satu ke

wilayah lainnya. Sedangkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang menjelaskan bahwa angkutan merupakan kendaraan baik roda dua maupun roda empat digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari wilayah satu ke wilayah lain dengan imbalan upah yang sudah di atur oleh pemerintah.

Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ) Pasal 1 angka 10 jo Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 1 Angka 5 tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan atau dengan memberikan sejumlah imbalan yang sudah disepakati antara penumpang dengan penyedia angkutan.

Ojek Kuliah (Okul) merupakan bagian dari angkutan darat yang berbasis aplikasi hal itu dikarenakan Ojek Kuliah (Okul) dapat dipesan melalui aplikasi yang sudah di tunjuk oleh penyedia jasa Ojek Kuliah (Okul) yaitu *WhatsApp*, namun sampai saat ini Ojek Kuliah (Okul) dianggap ilegal karena aktivitasnya yang tidak berizin sehingga ada sebagian yang dalam operasionalnya tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yaitu dalam menentukan tarif dan tidak menyediakan aplikasi secara mandiri seperti halnya ojek *online* yang lain.

Dalam aktivitasnya Ojek Kuliah (Okul) digunakan oleh sebagian besar masyarakat yang ada di Kota Metro untuk mengantar orang ataupun barang dari satu tempat ke tempat lain oleh sebab itu Ojek Kuliah (Okul) masuk kategori dalam transportasi angkutan darat atau transportasi angkutan umum

sebagaimana sudah di atur dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ) oleh sebab itu dalam aktiivitasnya harus sesuai dengan regulasi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.

#### **D. Hukum Pengangkutan**

##### **1. Pengertian Pengangkutan**

Pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barangbarangnya.<sup>16</sup> R. Soekardono, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.<sup>17</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 3 yang menegaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 521 yang merumuskan bahwa pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut.

---

<sup>16</sup> Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2005), 1.

<sup>17</sup> R. Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: CV. Rajawali, Jakarta, 2001), 5.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dipahami bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan objek yang diangkut sedangkan tujuan dari pada pengangkutan adalah meningkatkan nilai dan daya guna sesuatu yang dipindahkan, dengan demikian dapat dikatakan tujuan yang dimaksudkan adalah tujuan yang bersifat ekonomis.

## **2. Jenis-Jenis Pengangkutan**

Pengangkutan dalam konteks Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terbagi menjadi dua jenis, yakni pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Pembagian jenis pengangkutan secara umum menjadi pengangkutan orang dan barang terkandung dalam pengertian pengangkutan mengacu pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 3 yang memberikan pengertian pengangkutan yaitu perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dibagi jenis kendaraan berdasarkan klasifikasinya yaitu :

### **a. Jenis kendaraan yang digunakan**

Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan, pengangkutan orang dan/atau barang terbagi menjadi dua, yakni pertama, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan kedua, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor seperti yang tercantum dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 7 yang merumuskan bahwa kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor

dan kendaraan tidak bermotor. Lebih lanjut pada Pasal 1 angka 8 dan 9 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

b. Jenis kendaraan dari segi penggunaannya atau tujuannya

Ditinjau dari segi penggunaannya, pengangkutan terbagi menjadi dua, yaitu pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial disebut sebagai pengangkutan umum seperti yang tertera pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 10 yang merumuskan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, jenis pengangkutan terbagi menjadi dua yaitu :

a. Pengangkutan umum

Kendaraan yang dipakai dalam pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor umum, dimana menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 1 angka 5 didefinisikan sebagai setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Berdasarkan objek yang diangkut, pengangkutan umum terbagi menjadi dua, yakni pengangkutan umum orang dan pengangkutan umum barang.

Pengangkutan umum orang terbagi lagi menjadi dua jenis, yakni pengangkutan umum orang dalam trayek dan pengangkutan umum orang tidak dalam trayek. Pengangkutan umum barang terbagi menjadi dua berdasarkan sifatnya, yakni pengangkutan barang bersifat umum (merupakan pengangkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus) serta pengangkutan barang bersifat khusus (merupakan angkutan yang menggunakan mobil barang yang dirancang khusus sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut).

b. Pengangkutan biasa

Pengangkutan biasa dijelaskan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 3 yang merumuskan sebagai berikut :

- (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan :
  - a. Kendaraan bermotor
  - b. Kendaraan tidak bermotor.
- (2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam:
  - a. Sepeda motor
  - b. Mobil penumpang
  - c. Mobil bus
  - d. Mobil barang.
- (3) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi :
  - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang
  - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

### **3. Asas dan Tujuan Pengangkutan**

#### **a. Asas-Asas Pengangkutan**

Asas-asas hukum merupakan pondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa asas

hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.<sup>18</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa asas-asas tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Asas transparan

Asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.

2) Asas akuntabel

Asas akuntabel adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan

3) Asas berkelanjutan

Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan

---

<sup>18</sup>Sudikno Mertokusumo. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty, 2003), 34.



4) Asas partisipatif

Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan dan pelapor atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

5) Asas bermanfaat

Asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat

6) Asas efisien dan efektif

Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap Pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

7) Asas seimbang

Asas seimbang adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggaraan

8) Asas terpadu

Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewajiban dan tanggung jawab antar instansi pembina.

9) Asas mandiri

Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Menurut Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa asas-asas hukum pengangkutan yang bersifat publik yaitu sebagai berikut:

1) Asas manfaat

Asas ini mengandung makna bahwa setiap pengangkut harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara Indonesia

2) Asas adil dan merata

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat

3) Asas kepentingan umum

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas

4) Asas keterpaduan

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antarmoda pengangkutan

5) Asas tegaknya hukum

Asas ini mengandung makna bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

6) Asas percaya diri

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan harus berlandaskan kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa

7) Asas keselamatan penumpang

Asas ini mengandung makna bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya

8) Asas berwawasan lingkungan hidup

Asas ini mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dilakukan berwawasan lingkungan

9) Asas kedaulatan negara

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia

10) Asas kebangsaan

Asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik

(kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>19</sup>

#### **b. Tujuan Pengangkutan**

Fungsi pengangkutan yaitu untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan. Sesuai dengan penjelasan tersebut maka pengangkutan mempunyai tujuan adalah meningkatkan nilai dan daya guna dari sesuatu objek yang di pindahkan.<sup>20</sup>

Adapun tujuan pengangkutan yang dirumuskan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 3 antara lain:

- 1) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

---

<sup>19</sup> Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandar Lampung: PT. Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung), 2013, 12.

<sup>20</sup> H.M.N. Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 2001), 1

#### 4. Dasar Hukum Pengangkutan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka 3 menjelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan dalam berlalu lintas di jalan. Kemudian, pada Pasal 1 angka 23 UULLAJ menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pengangkut, dalam hal ini pengemudi adalah orang yang memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) serta dapat mengemudikan kendaraan bermotor dalam lalu lintas di jalan. Kewajiban utama pengangkut adalah mengangkut penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sesuai yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutannya. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 7 yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Setelah mengetahui definisi dari pengangkutan dan angkutan, selanjutnya yakni hukum pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, yang mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, yaitu pengirim barang, penerima barang dan penumpang wajib menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>21</sup>

Saat ini, jasa pengangkutan telah mengalami banyak perkembangan, salah satunya ialah layanan ojek *online*. Ojek *online* ini ialah sebuah inovasi

---

<sup>21</sup>Sution dan Djoko Prakoso. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), 6-7

angkutan barang dan/atau orang yang terbentuk pada Tahun 2011 lalu kemudian baru mulai berkembang pada Tahun 2015 hingga saat ini. Ojek *online* merupakan jasa transportasi darat yang dapat digunakan dengan cara mengunduh sebuah aplikasi pada setiap masing-masing *smartphone* kemudian memesan sesuai dengan kebutuhan setiap penggunanya. Dalam proses pengangkutannya, ojek *online* selain menyediakan jasa angkutan barang juga menyediakan jasa angkutan orang. Dengan adanya inovasi-inovasi yang positif ini, menjadi daya tarik tersendiri bagi sebagian kalangan masyarakat karena dengan berbagai kemudahan yang ditawarkan

Ojek *online* merupakan suatu kegiatan pengangkutan karena mampu melakukan kegiatan perpindahan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain dalam keadaan semula dengan menggunakan kendaraan dalam berlalu lintas di jalan. Dengan kemampuan ojek *online* melakukan kegiatan pengangkutan tersebut, dasar hukum penyelenggaraannya ojek *online* pada UULLAJ ada pada Pasal 137 ayat (2) menyatakan bahwa angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) menyatakan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang dapat mengangkut orang/dan atau barang. Pada Pasal 3 huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek menyatakan bahwa ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi penyelenggaraan Angkutan

Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dengan Aplikasi berbasis teknologi informasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) menyatakan bahwa pada intinya sepeda motor dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan wajib memenuhi keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.

Berdasarkan menjelaskan dasar hukum diatas, maka ojek *online* dapat melakukan proses pengangkutan. Namun, terdapat ketentuan-ketentuan yang mebatasi kegiatan pengangkutan itu. Seperti dalam hal mengangkut barang. Transportasi atau pengangkutan merupakan kebutuhan yang sangat penting untuk masyarakat dan dapat membantu mengurangi kemacetan, ojek *online* ialah sebuah ide baru dalam dunia Pengangkutan. Baik dalam pengangkutan barang maupun pengangkutan orang, dikarenakan keefisienan dan keefktifan yang menjadi daya tarik tersendiri dari perusahaan pengangkutan yang lainnya. Dengan keefisienan dan keefektifan yang ditawarkan oleh ojek *online*, masyarakat tentu merasakan dampak positif yang ditawarkan pada ojek *online* tanpa memikirkan bagaimana akibat yang ditimbulkan kedepannya

Akan tetapi, pada UULLAJ tepatnya pada Pasal 47 ayat (3) menyatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat pengangkut barang yang sah dan diperkuat pada pernyataan bahwa dalam mengangkut barang dengan kendaraan

bermotor diwajibkan menggunakan mobil barang sebagaimana yang telah diatur pada Pasal 137 ayat (3) UU LLAJ. Pada dasarnya, pada Pasal 47 ayat (3) UULLAJ sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum. Pasal-pasal tersebut diatas telah menjelaskan bahwa ojek *online* bukan merupakan alat pengangkut yang sah sehingga akan memiliki dampak yang negatif terkait penggunaan ojek *online* dalam hal pengangkutan barang.

Dalam keberadaan UULLAJ Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 Ayat (3) bertentangan dengan Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, tentang Angkutan Jalan dalam Pasal 10 Ayat (2) menyatakan bahwa dalam hal memenuhi persyaratan teknis, angkutan barang dengan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau Sepeda Motor. Persyaratan teknis yang dimaksud disini terdapat pada Pasal 10 Ayat (3) PP Angkutan Jalan, yaitu :

- a. Muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi
- b. Tinggi muatan tidak melebihi 900 (Sembilan ratus) millimeter dari atas tempat duduk pengemudi
- c. Barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

Ojek *online* tidak diperbolehkan untuk mengangkut barang karena akan membahayakan pengemudinya sendiri jika barang tersebut pada dasarnya tidak dapat dijangkau oleh ojek *online* itu sendiri, kemudian tetap dipaksakan untuk mendapatkan uang tambahan. Kemudian, selain membahayakan pengemudinya sendiri, hal tersebut juga dapat membahayakan pengemudi lain



yang berlalu lintas di jalan karena dengan begitu, akan menghalangi pengemudi lain. Dalam UULLAJ sudah tegas mengatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat angkutan barang yang sah, namun di dalam PP No. 74 Tahun 2014 menunjukkan bahwa adanya ketidak konsistensi bahwa sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Dipertegas pula dengan keluarnya Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Nomor: UM.3012/1/21/PBH/2015 dilatar belakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap bahwa transportasi *online* roda dua dianggap sebagai angkutan tanpa izin atau liar sehingga mendapat larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut.<sup>22</sup>

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ojek *online* dalam hal jasa pengangkutan di Indonesia khususnya mengangkut barang, terdapat norma bertentangan antara UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 ayat (3) dengan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan Pasal 10 Ayat (2) dalam PP angkutan jalan, sepeda motor mendapat pengecualian dengan mengikuti persyaratan yang sudah di tentukan agar dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Sedangkan ojek *online* dalam mengangkut orang, sebagaimana yang tercantum pada UULLAJ Pasal 137 ayat (2) ialah sah dengan bunyi bahwa angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus..<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Andika Wijaya. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Surabaya: Sinar Grafika, 2016), 4

<sup>23</sup> Ni Putu Puspa Chandra Sari, I Nyoman Suyatna, Perlindungan Konsumen Pengguna Angkutan Barang Melalui Layanan Ojek Online, *Kertha Semaya*, Vol. 06, No. 02, Maret 2018, 7

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis dan Sifat Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Penggunaan metode merupakan suatu keharusan mutlak dalam penelitian. Disamping itu mempermudah penelitian juga untuk menjadikan penelitian lebih efektif dan rasional guna mencapai hasil penelitian yang lebih optimal. Penelitian merupakan suatu cara pendekatan yang tepat untuk memperoleh data-data yang akurat, oleh karena itu diperlukan adanya metode penelitian yang harus ada relevansinya antara komponen yang satu dengan komponen yang lain.

Merujuk pada latar belakang dan fokus penelitian yang diambil, penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris atau penelitian hukum yaitu penelitian hukum yang memperoleh data dari sumber data primer.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) atau penelitian hukum empiris. Jenis penelitian yang berorientasi pada pengumpulan data empiris di lapangan. Adapun metode penelitian ini bersifat yuridis empiris dengan jenis penelitian lapangan (*field research*) yaitu penulis melakukan penelitian langsung ke lokasi untuk mendapatkan dan mengumpulkan

data<sup>24</sup> Penelitian ini merupakan jenis penelitian empiris karena dalam penelitian ini peneliti telah menggambarkan secara detail dan mendalam tentang suatu keadaan atau fenomena dari objek penelitian yang diteliti dengan cara mengembangkan konsep serta menghimpun kenyataan yang ada.

## 2. Sifat Penelitian

Usaha untuk mencari sebuah fakta yang akurat dan tepat maka dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitik. Deskriptif analitik merupakan bentuk penelitian yang dalam analisisnya akan mendeskripsikan data-data yang sudah di kumpulkan untuk menjawab rumusan masalah yang sudah di kemukakan pada bab sebelumnya. Sifat deskriptif analitik merupakan penelitian yang akan di arahkan untuk menjelaskan berbagai fenomena-fenomena di lapangan yang terjadi dengan sistematis, akurat, tepat dan komprehensif sesuai dengan objek penelitian.<sup>25</sup>

Berdasarkan hal tersebut maka dalam analiaais data deskriptif analitik hanya berupa kata-kata, gambar dan periaku dan menuangkan angka dalam bentuk statistik namun hanya memberikan uraian penjelasan terkait dengan rumusan masalah mengenai situasi dan kondisi objek penelitian dalam bentuk naratif, dalam melakukan analisis data peneliti menganalisis dan menguraikan secara objek sesuai dengan hasil penelitian sehingga hasil penelitian ini terhindar dari prinsip subjektifitas.

---

<sup>24</sup> Burhan Ashshofa. *Metode Penelitian Hukum*. (Jakarta: Rineka Cipta. 2013), 33

<sup>25</sup> Nurul Zuriyah, *Metodelogi Penelitian Sosial dan Pendidikan Teori-Aplikasi* (Jakarta: Bumi Aksara , 2017), 47.

Berdasarkan hal tersebut maka deskriptif analitik dalam penelitian ini akan menggambarkan atau mendeskripsikan tentang legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro.<sup>26</sup>

## **B. Sumber Data**

Sesuai dengan tujuan dan jenis penelitian maka dalam penelitian ini, peneliti membagi sumber data ke dalam dua bagian, yaitu:

### **1. Data primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber-sumber primer yakni sumber asli yang memuat suatu informasi atau data yang relevan dengan penelitian. Dengan demikian, data primer dalam penelitian ini adalah data yang diambil dari sumber pertama berupa hasil wawancara dengan informan yang dianggap tepat untuk diambil datanya dikarenakan mampu menjelaskan tentang legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro, selain itu peneliti juga melihat sistem komunikasi yang dilakukan oleh para driver Ojek Kuliah (Okul) dengan para penumpang serta strategi pemasaran atau publikasi kepada masyarakat terkait dengan Ojek Kuliah (Okul).

### **2. Data Sekunder**

Sumber data sekunder merupakan sumber data yang berasal dari data primer mulai dari dokumen resmi, buku ilmiah, jurnal atau artikel dan peraturan

---

<sup>26</sup> Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Graha Grafika, 2011), 106

perundang-undangan yang relevan dengan penelitian yang sedang peneliti laksanakan.<sup>27</sup>

### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah:

#### **1. Observasi**

Observasi merupakan bagian penggalan data dengan dengan cara melakukan pengamatan dan dilanjutkan dengan melakukan pencatatan objek yang sedang dilakukan penelitian. Observasi dapat digunakan dalam penelitian kualitatif dikarenakan peneliti akan melakukan pengamatan yang lebih mendalam terkait dengan perilaku objek penelitian. Dalam teknik observasi ini, peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke lokasi penelitian dan mencatat secara sistematis gejala ataupun fenomena yang ditemui dan diselidiki, baik itu berupa sikap, perilaku, maupun.

Dengan pengamatan langsung ini, peneliti memperoleh keterangan-keterangan ataupun informasi yang sangat mendukung permasalahan penelitian, teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan jalan mengamati terhadap fenomena yang diteliti, melalui teknik ini diharapkan akan mendapatkan gambaran yang lebih lengkap dan menyeluruh mengenai obyek yang diamati, karena peneliti dalam hal ini akan mengadakan pengamatan langsung. Observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan observasi

---

<sup>27</sup> Sutrisno Hadi, *Metode Research*, (Yogyakarta: Andy Offset, 2011), 9

non partisipan karena pengumpulan data melalui observasi terhadap objek pengamatan dengan tidak terlibat dalam aktivitas kehidupan objek pengamatan, peneliti hanya sebagai pengamat independen.

## 2. Wawancara

Wawancara merupakan percakapan yang dilakukan oleh dua pihak, dengan maksud tertentu, dengan cara pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dan informan, menggunakan alat pengumpulan data yang berupa pedoman wawancara yaitu instrumen yang berbentuk pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara langsung kepada informan.

Wawancara dalam penelitian ini menggunakan wawancara semi terstruktur. Wawancara semi terstruktur adalah proses wawancara yang menggunakan panduan wawancara yang berasal dari pengembangan topik dan mengajukan pertanyaan dan penggunaan lebih fleksibel daripada wawancara. Adapun wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara, sehingga peneliti dapat mengembangkan pertanyaan-pertanyaan penelitian sesuai dengan kebutuhan informasi yang diinginkan.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan beberapa informan antara lain:

- a. Alfanny Pratama Pengelola Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro

- b. Firda Rahmawati Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro
  - c. Eka Sulistia Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro
  - d. Yuli Pratiwi Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro.
3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data melalui dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan teknik observasi dan wawancara. Dokumentasi adalah cara mendapatkan data dengan mempelajari dan mencatat isi bukubuku, arsip, atau dokumen, dan hal-hal yang terkait dengan penelitian.

#### **D. Teknik Analisis Data**

Analisis data yang digunakan dalam peneltian ini adalah analisis kualitatif, kualitatif merupakan prosedur yang harus dilaksanakan dalam penelitian dan akan menghasilkan sebuah data naratif berupa kata-kata yang berasal dari narasumber maupun penjelasan dari penelitian terdahulu bahkan dari ahli yang pada akhirnya uraian tersebut dapat dipahami. Sedangkan metode berfikir yang digunakan adalah induktif, metode berfikir indusktif merupakann penalaran berasal dari kejadian di lapangan yang bersifat khusus, peristiwa yang sudah terjadi kemudian ditarik generalisir atau sebuah kesimpulan umum.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Kota Metro**

Kota Metro adalah salah satu kota di provinsi Lampung, berjarak 45 km dari kota Bandar Lampung (Ibukota Provinsi Lampung). Luas total Kota Metro 68,78 Km<sup>2</sup> (26,54 mil<sup>2</sup>) dan peringkat luas 67. Kota Metro terletak pada kordinat antara 5°6' - 5°8' LS dan 105°17' - 105°19' BT. Batas wilayah kota Metro terdiri dari:

1. Sebelah Utara kecamatan Punggur dan Pekalongan kabupaten Lampung Timur
2. Sebelah Selatan kecamatan Metro Kibang kabupaten Lampung Timur
3. Barat kecamatan Metro Kibang kabupaten Lampung Timur
4. Sebelah Timur kecamatan Trimurjo kabupaten Lampung Tengah kecamatan Pekalongan dan Batanghari kabupaten Lampung Timur.

Luas daratan Kota Metro terbagi atas 5 kecamatan berdasarkan peraturan daerah Kota Metro Nomor 25 Tahun 2000 tentang pemekaran kelurahan dan kecamatan di Kota Metro. Wilayah administrasi pemerintahan Kota Metro dimekarkan menjadi 5 kecamatan yang meliputi 22 kelurahan yang terdiri dari:

1. Kecamatan Metro Barat dengan luas wilayah 11,28 km<sup>2</sup>, terdiri dari:
  - a. Kelurahan Ganjar Agung
  - b. Kelurahan Ganjar Asri
  - c. Kelurahan Mulyojati
  - d. Kelurahan Mulyosari



2. Kecamatan Metro Barat dengan luas wilayah 11,28 km<sup>2</sup>, terdiri dari:
  - a. Kelurahan Metro
  - b. Kelurahan Imopuro
  - c. Kelurahan Hadimulyo Barat
  - d. Kelurahan Hadimulyo Timur
  - e. Kelurahan Yosomulyo.
3. Kecamatan Metro Timur dengan luas wilayah 11,78 km<sup>2</sup>, terdiri atas:
  - a. Kelurahan Metro
  - b. Kelurahan Imopuro
  - c. Kelurahan Hadimulyo Barat
  - d. Kelurahan Hadimulyo Timur
  - e. Kelurahan Yosomulyo
4. Kecamatan Metro Utara dengan luas wilayah 19,64 km<sup>2</sup>, terdiri atas:
  - a. Kelurahan Iringmulyo
  - b. Kelurahan Yosodadi
  - c. Kelurahan Yosorejo
  - d. Kelurahan TejoAgung
  - e. Kelurahan Tejosari
5. Kecamatan Metro Utara dengan luas wilayah 19,64 km<sup>2</sup>, terdiri atas :
  - a. Kelurahan Banjarsari
  - b. Kelurahan Purwosari
  - c. Kelurahan Purwoasri
  - d. Karangrejo.

**Tabel 1. Sebaran penduduk Kota Metro berdasarkan kecamatan Tahun 2020**

No	Kecamatan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Penduduk	
			Jiwa	KK
1	MetroPusat	11,71	7560	3450
2	Metro Utara	19,64	7300	3100
3	Metro Barat	11,28	6920	2746
4	Metro Timur	11,78	7535	2800
5	Metro Selatan	14,33	7400	3400
	Jumlah	68,78	36125	15496

Sumber: BPS Kota Metro, 2021

## **B. Gambaran Umum Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro**

Ojek Kuliah (Okul) merupakan jasa layanan ojek kendaraan roda dua yang yang biasa dipesan melalui aplikasi *whatsapp* melalui *smarphone*, oleh karena itu Ojek Kuliah (Okul) masuk dalam kategori ojek *online* karena pemesanan dilakukan melalui aplikasi yang ada di *smarphone* walaupun tidak ada aplikasi khusus seperti ojek *online* lainnya seperti Gojek, Grab ataupun Maxim yang sudah memiliki aplikasi ojek *online* sendiri.

Rata-rata pelanggan dari Ojek Kuliah (Okul) adalah pelajar, mahasiswa, guru dan dosen yang ada di sekitar wilayah Kota Metro namun tidak semua masyarakat bisa memasan jasa layanan Ojek Kuliah (Okul) ini dikarenakan konsumen yang bisa memesan Ojek Kuliah (Okul) sifatnya terbatas hanya orang-orang yang sudah tergabung dalam Ojek Kuliah (Okul) yang bisa memasan jasa Ojek Kuliah (Okul).

Saat ini Ojek Kuliah (Okul) sudah memiliki konsumen lebih dai 500 konsumen yang aktif menggunakan jasa Ojek Kuliah (Okul) dengan jumlah pengemudi sebanyak 37 pengemudi yang tersebar di seuruh wilayah Kota Metro, umumnya pengemudi yang menjalankan jasa pelayanan Ojek Kuliah (Okul)

adalah masih berstatus mahasiswa dengan tarif rata-rata adalah Rp.5.000.00 tarif tersebut berlaku untuk semua jarak tempuh baik dekat maupun jauh, adanya penetapan tarif tetap tersebut dinilai masih cukup mahal dikarenakan penetapan tarif ojek *online* seharusnya disesuaikan dengan batas atas dan batas bawah sehingga tidak semua jarak tempuh dikenakan dengan tarif yang sama.

Keberadaan Ojek Kuliah (Okul) sangat dibutuhkan oleh masyarakat di Kota Metro khususnya pelajar, mahasiswa, guru dan dosen karena lebih efektif untuk mendukung aktivitas masyarakat, bahkan searang Ojek Kuliah (Okul) tidak hanya memberikan jasa pengantaran orang namun juga pengantara semua barang sesuai dengan apa yang diinginkan oleh pengguna Ojek Kuliah (Okul). Penyediaan jasa tersebut berdampak baik bagi masyarakat di wilayah Kota Metro dengan banyaknya aktivitas yang sangat padat, Ojek Kuliah (Okul) kini hadir dan membantu masyarakat dalam melakukan padatnya aktivitas sehari-hari dengan menggunakan teknologi yang semakin berkembang.

### **C. Legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Kota Metro**

Dalam melaksanakan aktivitas layanan jasa pengangkutan Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro yang beroperasi sejak tahun 2019 sampai saat ini Ojek Kuliah (Okul) masih belum dilengkapi dengan dokumen legalitas atau ditetapkan sebagai ojek *online* resmi oleh pemerintah, artinya keberadaan Ojek Kuliah (Okul) sampai saat ini masih dinyatakan legal secara undang-undang hal itu bisa dilihat dari aplikasi yang digunakan dalam menjalankan penyedia jasa layanan ojek *online* dimana Ojek Kuliah (Okul) masih belum memiliki aplikasi

sendiri dan masih menggunakan aplikasi milik perusahaan lain untuk melakukan pemesanan layanan ojek. Pada hal dalam melaksanakan aktivitas pelayanan Ojek Kuliah (Okul) diwajibkan untuk memiliku Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Surat Izin Tempat Usaha (SITU), Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP), Tanda Daftar Perusahaan ( TDP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak ( NPWP ).Hal itu sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Pasal 36 jo Pasal 20 Nomor 35 Tahun 2003 ditegaskan untuk memperoleh izin usaha angkutan sehingga angkutan tersebut legal, wajib memenuhi persyaratan:

1. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
2. Memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha, akte pendirian koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, tanda jati diri bagi pemohon perorangan
3. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan
4. Memiliki surat izin tempat usaha (SITU)
5. Pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai 5 (lima) kendaraan bermotor untuk pemohon yang berdomisili di pulau Jawa, Sumatera dan Bali
6. Pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan.

Sementara itu jika dilihat dari prosedur formalnya apabila seseorang atau organisasi yang berbadan hukum ingin mendirikan usaha angkutan umum berbasis aplikasi harus memenuhi beberapa persyaratan atau prosedur sebagai berikut:

1. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan, usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
2. Memiliki keterangan domisi usaha
3. Harus memiliki 5 uni kendaraan
4. Memiliki izin usaha penyelenggaraan
5. Sanggup membuat tempat atau pool armada dan tempat service serta perawatan
6. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan
7. Tanda nomor kendaraan bermotor umum adalah dasar kuning, tulisan hitam
8. Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang baik dalam Trayek maupun tidak dalam trayek adalah menggunakan Mobil Penumpang Umum dan Mobil Bus Umum.

Secara izin pendirian badan hukum, perusahaan ojek *online* merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang Informasi dan Teknologi. Perusahaan ojek *online* belum mengurus perizinan sebagai perusahaan penyelenggaraan angkutan umum. Angkutan umum khusus berupa ojek yang menggunakan sepeda motor yang mana tidak tertulis adanya larangan pengoperasian angkutan roda dua atau roda tiga di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Namun pada pasal 138 ayat 3 menyebutkan angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Peraturan baru ojek *online* kini telah diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) salah satu aturan baru mengenai ojek *online* tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan tersebut ada beberapa hal yang diatur untuk pengemudi, maupun perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi layaknya, berikut detailnya. Berikut ini adalah prosedur yang harus aau wajib di taati oleh pelaku usaha yang ingin membuat atau mmendirikan jasa ojek *online* seperti halnya Ojek Kuliah (Okul) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 4, menjelaskan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan transportasi wajib memenuhi aspek keselamatan, dengan ketentuan

1. Pengemudi dalam keadaan sehat
2. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku
3. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C
4. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas
5. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan
6. Pengemudi tidak membawa Penumpang melebihi dari 1 (satu) orang
7. Pengemudi menguasai wilayah operasi
8. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

9. Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan
10. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek
11. Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Selain itu pengemudi juga harus:

1. Memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi
2. Menggunakan celana panjang
3. Menggunakan sepatu
4. Menggunakan sarung tangan
5. Membawa jas hujan
6. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm standar nasional Indonesia.

Selanjutnya dalam Pasal 6, pemenuhan aspek kenyamanan paling sedikit harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi
2. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan
3. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk

Kepentingan Masyarakat Pasal 5 ayat 2 menjelaskan bahwa perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi wajib memenuhi ketentuan:

1. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi
2. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani
3. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
4. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
5. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi
6. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) bagi pengemudi dan penumpang.

Selain itu dalam Pasal 8 (b) menjelaskan bila perusahaan aplikasi berbasis teknologi informasi wajib menyediakan *shelter*. *Shelter* ini berguna bagi pengemudi yang ingin menurunkan atau menaikkan penumpang. Selanjutnya dalam Pasal 14, perusahaan aplikasi juga harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra terhadap pengemudi. Standar, operasional dan prosedur tersebut harus memuat:

1. Jenis sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra
2. Tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra



3. Tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra
4. Pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (suspend).

Jika melihat prosedur yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha jasa ojek *online* maka cukup sulit untuk dipenuhi oleh pelaku Ojek Kuliah (Okul), sulitnya prosedur terpenuhi membuat sampai saat ini Ojek Kuliah (Okul) tidak memiliki legalitas usaha seperti halnya ojek *online* lainnya misalnya Gojek, Grab dan lainnya.

Hasil wawancara dengan pengelola Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro dai taun 2019 sampai dengan saat ini Ojek Kuliah (Okul) memang belum memiliki izin operasi baik SIUP, SITU, SKDP, TDP dan NPWP dalam melakukan operasionalnya Ojek Kuliah (Okul) hanya melakukan izin usaha dari kelurahan dan perjanjian dengan beberapa pihak seperti notaris ataupun pihak pernjanjian antara sesama driver apabila terjadi kasus-kasus yang tidak diinginkan perjanjian tersebut digunakan bertujuan untuk menjaga keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang atau pengguna Ojek Kuliah (Okul).

Penyebab belum adanya izin operasional dan belum adanya aplikasi secara mandiri dikarenakan adanya keterbatasan biaya ditambah pendapatan setiap hari juga mengalami penurunan dikarenakan pandemi Covid-19 yang mengharuskan semua pelajar, mahasiswa, guru dan dosen untuk belajar secara daring. Namun sudah ada upaya kedepan aspek legalitas akan di lengkapi sesuai dengan anjuran pemerintah serta melakukan berbagai upaya untuk membuat aplikasi secara mandiri untuk memudahkan masyarakat luas memasa jasa Ojek Kuliah (Okul),

menjami keamanan, keselamatan dan kenyamanan pengguna Ojek Kuliah (Okul).<sup>28</sup>

Informasi dari informan tersebut menunjukkan bahwa belum legalnya Ojek Kuliah (Okul) dalam melaksanakan aktivitas layanan jasa angkutan dikarenakan oleh berbagai faktor mulai dari kurangnya sumber daya atau pengemudi serta masih adanya keterbatasan biaya dikarenakan semua pengelola Ojek Kuliah (Okul) adalah mahasiswa sehingga keuangan yang dimiliki oleh mahasiswa cukup terbatas. Hasil wawancara dengan informan yang menyatakan bahwa tidak legalnya Ojek Kuliah (Okul) sudah disadar oleh seluruh driver Ojek Kuliah (Okul) dikarenakan adanya keterbatasan biaya, sulitnya mengakses atau mendapatkan izin operasional dan pembuatan aplikasi membuat pengeola Ojek Kuliah (Okul) belum mengurus izin namun sudah masuk dalam proyeksi ke depan untuk melegalkan atau meresmikan Ojek Kuliah (Okul) sebagai penyedia jasa ojek *online* walaupun nanti tarif akan berubah karena Ojek Kuliah (Okul) sudah dikenakan pajak oleh pemerintah.<sup>29</sup>

Informasi dari informan di atas dapat diketahui bahwa walaupun Ojek Kuliah (Okul) belum di lengkapi dengan aspek legalitas berupa izin operasi namun Ojek Kuliah (Okul) menerapkan perjanjian kerja antar sesama driver, isi dari perjanjian kerjasama antar sesama driver memuat beberapa hal antara lain:

1. Tugas, wewenang dan tanggung jawab
2. Perjanjian bagi hasil

---

<sup>28</sup> Wawancara dengan Alfanny Pratama Pengelola Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

<sup>29</sup> Wawancara dengan Alfanny Pratama Pengelola Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

3. Kewajiban
4. Alat pendukung kerja
5. Sebab-sebab berakhirnya kerjasama kemitraan
6. Larangan-larangan
7. Hal-hal lain.

Menjalin hubungan dengan sesama driver adalah penting adanya, dewasa ini hubungan kerja sesama dengan driver disebut dengan hubungan kemitraan (*partnership*) atau biasa disebut oleh para driver sebagai kebersamaan. *Partnership* yang telah dibangun antar sesama driver lebih jauh membawa seseorang kepada hubungan yang bersifat personal dimana psikologis bermain didalamnya, jadi keputusan-keputusan yang diperoleh berdasarkan kemampuan negosiasi kedua belah pihak. Hal-hal ataupun keputusan yang bila dipikirkan secara logika tidak mungkin dilakukan bisa saja terwujud dengan hubungan kemitraan, karena mereka bertindak secara emosional.

Pengelola Ojek Kuliah (Okul) yang menjalin hubungankerja sama dengan sesama driver juga bisa membantu mereka memperluas jaringan mereka melalui koneksi-koneksi yang mungkin dimiliki oleh sesama driver. Pengelola Ojek Kuliah (Okul)memandang driver sebagai rekan yang perlu dihormati hak-haknya, disamping dituntut kewajibannya. Pengelola Ojek Kuliah (Okul)mengharapkan bahwa para driver Ojek Kuliah (Okul) mendapat keuntungan yang wajar dalam melakukan aktivitas berbisnis yaitu memberikan layana jasa pengantara penumpang. Dalam menjalin hubungan dengan sesama driver, pengelola Ojek Kuliah (Okul)bertanggungjawab untuk:

1. Memastikan bahwa semua driver Ojek Kuliah (Okul) mendapatkan order dengan adil, obyektif, serta bebas dari unsur pemaksaan.
2. Menjaga hubungan dengan membuat perjanjian/kontrak secara tertulis yang menjelaskan hak dan kewajiban masing-masing pihak
3. Menjalankan kewajiban sebagai seprang driver dengan menepati jadwal dan mekanisme pembayaran sesuai dengan perjanjian/kontrak yang telah disepakati
4. Memastikan bahwa driver Ojek Kuliah (Okul) telah melaksanakan kewajibannya sesuai dengan perjanjian/kontrak
5. Memastikan semua driver Ojek Kuliah (Okul) mengikuti standar operasi pelaksanaan yang telah ditetapkan perusahaan.

Driver Ojek Kuliah (Okul) memiliki kewajiban sebagai berikut:

1. Driver Ojek Kuliah (Okul) berkewajiban untuk melaksanakan order yang diberikan dengan sebaik-baiknya serta memegang teguh disiplin
2. Driver Ojek Kuliah (Okul) diwajibkan untuk memiliki identitas yang jelas baik itu Kartu Tanda Penduduk (KTP) maupun Surat Izin Mengemudi (SIM)
3. Driver Ojek Kuliah (Okul) wajib memiliki kendaraan bermotor roda dua yang masih baik dan layak, memiliki Surat Izin Mengemudi yang masih berlaku untuk melaksanakan kerjasama
4. Driver Ojek Kuliah (Okul) dalam melaksanakan tugasnya wajib menjaga kebersihan penampilan, bersepatu, dan lain sebagainya.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut membuat Ojek Kuliah (Okul) diminati oleh masyarakat, hasil wawancara dengan pengguna Ojek Kuliah (Okul) bahwa alasan memilih Ojek Kuliah (Okul) sebagai alternatif transportasi adalah

tarif Ojek Kuliah (Okul) yang jauh lebih murah jika dibandingkan dengan angkutan konvensional seperti angkutan kota bahkan dengan sesama ojek *online* apalagi dengan ojek pangkalan. Selain itu pelayanan yang diberikan oleh Ojek Kuliah (Okul) cukup baik ditandai dengan belum ada kasus yang dianggap merugikan pengguna Ojek Kuliah (Okul) oleh karena itu Ojek Kuliah (Okul) selalu direkomendasikan untuk digunakan.<sup>30</sup>

Informasi tersebut juga dibenarkan oleh pengguna Ojek Kuliah (Okul) dari kalangan pelajar yang menjelaskan bahwa motivasi menggunakan Ojek Kuliah (Okul) dikarenakan tarif jasa yang lebih murah, cepat dan praktis dimana Ojek Kuliah (Okul) bisa dipesan melalui aplikasi *whatsapp* grup dan langsung diterima oleh driver Ojek Kuliah (Okul) selain itu juga ditambah dengan kualitas pelayanan driver Ojek Kuliah (Okul) cukup baik dan ramah sehingga banyak pelajar disini yang juga menggunakan Ojek Kuliah (Okul) untuk aktivitas sehari-hari.<sup>31</sup>

Selain dari kalangan mahasiswa dan pelajar keberadaan Ojek Kuliah (Okul) juga sangat dibutuhkan atau diminati oleh masyarakat umum lainnya hasil wawancara dengan informan yang menjelaskan bahwa ketertarikan menggunakan Ojek Kuliah (Okul) dikarenakan pengguna Ojek Kuliah (Okul) tidak perlu melakukan instal aplikasi dari *playstore* yang ada di *smartphone* dikarenakan driver Ojek Kuliah (Okul) sudah membentuk grup di aplikasi *whatsapp* yang sudah terdapat di *smartphone*, selain itu Ojek Kuliah (Okul) juga menetapkan

---

<sup>30</sup> Wawancara dengan Eka Sulistia Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

<sup>31</sup> Wawancara dengan Firda Rahmawati Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

biaya atau tarif yang jauh lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional maupun antar sesama ojek *online* seperti Gojek, Grab maupun Maxim dimana rata-rata pengguna Ojek Kuliah (Okul) dikenakan tarif Rp.5.000.00 sampai dengan Rp. 10.000.00.<sup>32</sup>

Berdasarkan informasi dari informan dapat diketahui bahwa walaupun Ojek Kuliah (Okul) yang ada di Kota Metro belum memiliki legalitas dalam menjalankan operasionalnya yaitu memberikan jasa layanan angkutan darat melalui jasa ojek *online* masyarakat tetap antusias untuk menggunakan jasa layanan ojek *online* tersebut. Hal itu dikarenakan para driver berusaha menjaga kualitas layanan kepada para pengguna Ojek Kuliah (Okul) dengan tetap datang tepat waktu, memberikan tarif yang lebih murah serta memberikan diskon tarif kepada para pelajar dan mahasiswa.

Namun apa yang dilakukan oleh pengelola Ojek Kuliah (Okul) masih dianggap kurang tepat hal itu dikarenakan operator teknologi aplikasi selaku pelaku usaha penghubung memerlukan izin untuk memperdagangkan barang dan jasa yang dihubungkan melalui teknologi aplikasi hal itu dikarenakan sampai saat ini Ojek Kuliah (Okul) masih menggunakan aplikasi *whatsapp* secara legal tanpa sepengetahuan operator perusahaan *whatsapp*. Mengingat tanggung jawab atas perdagangan barang dan jasa tersebut ada pada produsen barang dan jasa. Sebagai ilustrasi, *Agoda* tidak perlu memiliki izin usaha perhotelan, namun hotel yang kamarnya dipesan melalui *Agoda* harus memiliki izin usaha perhotelan. Seperti halnya *Traveloka.Com* tidak perlu memiliki maskapai penerbangan, namun

---

<sup>32</sup>Wawancara dengan Yuli Pratiwi Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021)

maskapai penerbangan terdaftar sebagai perusahaan transportasi. Lain halnya dengan *Bukalapak.Com* yang dimana penjual dan pembeli dipertemukan Untuk mempermudah transaksi jual beli dan keamanan *Bukalapak.Com* sebagai pihak ketiga yang menghubungkan kan kedua belah pihak.

Masalah yang timbul adalah ketika jasa yang dihubungkan badan usaha penghubung melalui teknologi aplikasi ini tidak memiliki izin usaha. Hal ini timbul di Indonesia dalam penyelenggaraan usaha ojek, terutama yang melalui teknologi aplikasi seperti Ojek Kuliah (Okul). Tidak diaturnya ojek sebagai kendaraan bermotor angkutan umum dalam bidang transportasi Peraturan Perundang-Undangan tidak mengatur sepeda motor sebagai kendaraan bermotor angkutan umum, dalam hal ini Ojek Kuliah (Okul) secara tidak langsung bertentangan dengan hukum pengangkutan walaupun dalam melaksanakan operasionalnya para driver Ojek Kuliah (Okul) di lengkapi perjanjian kerja antar sesama driver.

Ojek Kuliah (Okul) merupakan unit usaha transporasi berbasis teknologi yang mengusahakan angkutan orang di jalan menggunakan kendaraan bermotor roda dua dengan dengan menggunakan layanan aplikasi *whatsapp*. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 21 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas:

1. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek
2. Angkutan orang dengan kendaraan bermottor umum tidak dalam trayek.

Ojek Kuliah (Okul) melayani penumpang dari pintu ke pintu (*door to door*), hal ini menunjukkan Ojek Kuliah (Okul) menunjukkan jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 41 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf b terdiri atas:

1. Angkutan orang dengan menggunakan taksi
2. Angkutan orang dengan tujuan tertentu
3. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata
4. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Berdasarkan penjabaran di atas, angkutan umum harus menggunakan kendaraan bermotor umum berupa mobil penumpang umum dan/atau mobil bus umum. Hal ini sekaligus menegaskan bahwa jenis kendaraan lain tidak boleh dipergunakan sebagai angkutan umum, sedangkan Ojek Kuliah (Okul) mengusahakan angkutan orang di jalan menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang memiliki resiko yang sangat tinggi.

Pada prinsipnya regulasi angkutan jalan mengutamakan keselamatan penumpang, maka dari itu Ojek Kuliah (Okul) diwajibkan untuk melengkapi aktivitasnya dengan dokumentasi yang legal mengingat saat ini pemerintah sudah mengesahkan angkutan jalan menggunakan kendaraan bermotor roda dua Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek regulasi ini



sebagai landasar untuk para pelau usaha jasa transportasi yang menyelenggarakan usahanya dengan sistem *daring* atau *online*.

Pengesahan undang-undang tersebut dilakukan untuk memberikan jaminan perlindungan keamanan dari bahaya tindak pidana yang dilakukan oleh para driver penetapan tarif yang tidak sesuai dengan regulasi hal itu dikarenakan dalam menentukan tarif jasa layanan ojek *online* dilakukan dengan pertimbangan batas atas dan batas bawa aturan tarif sudah ditetapkan oleh pemerintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.

Hasil wawancara dengan pengelola Ojek Kuliah (Okul) menjelaskan bahwa dalam melaksanakan operasionalnya driver sudah mendatangi perjanjian kerja serta semua driver menanamkan rasa memiliki atas usaha Ojek Kuliah (Okul) oleh karena itu driver Ojek Kuliah (Okul) harus menjaga asas kesopanan atau kesantunan dan menjaga kualitas pelayanan. Oleh karena itu setiap akhir pekan kami selalu melakukan evaluasi perbaikan kinerja antar sesama driver Ojek Kuliah (Okul) tujuannya adalah utuk mengetahui kendala dan keberhasilan yang dialami oleh masing-masing driver.

Untuk menjaga keamanan dan kenyamanan bagi pelanggan Ojek Kuliah (Okul), pengelola Ojek Kuliah (Okul) membentuk 10 grub *whatsapp* yang sangat mudah diakses apabila ada konsumen atau pelanggan Ojek Kuliah (Okul) yang dirugikan dapat langsung mengadakan ke grub dan akan segera di tindak lanjuti oleh pengelola Ojek Kuliah (Okul). Permasalahan-permasalahn yang seing

muncul adalah masih adanya driver Ojek Kuliah (Okul) yang menetapkan tarif tidak sesuai dengan perjanjian yaitu antara Rp. 5.000.00 sampai dengan Rp.10.000.00.<sup>33</sup>

Berdasarkan informasi dari informan di atas maka dapat diketahui bahwa permasalahan tarif masih menjadi masalah utama walaupun dari hasil penelitian apabila ada aduan dari konsumen terkait dengan tarif pengelola Ojek Kuliah (Okul) langsung memberikan teguran kepada driver namun masalah tersebut terulang kembali. Hal itu terjadi dikarenakan sanksi yang diberikan hanya berupa teguran tidak ada sanksi yang tegas dari pengelola Ojek Kuliah (Okul), walaupun sudah ada perjanjian kerja namun dalam perjanjian kerja tidak mengantur adanya sanksi yang akan diberikan oleh pengelola Ojek Kuliah (Okul) kepada para driver yang tidak taat atau melanggar ketentuan.

Adanya ketidak sesuaian dalam penetapan tarif juga di keluhkan oleh informan penelitian dimana dari hasil wawancara informan menjelaskan bahwa masih banyak driver Ojek Kuliah (Okul) yang menetapkan tarif tidak sesuai dengan *princelist* atau sepihak dimana pada waktu keberangkatan disepekatinya bahwa tarif jasa Ojek Kuliah (Okul) adalah Rp.7.000.00 namun pada waktu sampai di tempat tarif tiba-tiba berubah menjadi Rp.10.000.00 dengan alasan terdapat barang yang di bawah.<sup>34</sup>

Informasi yang sampai juga dijelaskan oleh informan yang menyatakan bahwa informan pernah di rugikan oleh oknum driver Ojek Kuliah (Okul) dengan

---

<sup>33</sup> Wawancara dengan Alfanny Pratama Pengelola Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

<sup>34</sup> Wawancara dengan Firda Rahmawati Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021).

memasang tarif lebih mahal mencapai Rp.15.000.00 pada hal dalam ketentuan yang ada di Ojek Kuliah (Okul) tarif dimulai dari Rp.500.00 sampai dengan Rp.10.000.00 ini menunjukkan bahwa driver Ojek Kuliah (Okul) tidak taat terhadap aturan atau ketentuan yang ada seharusnya mendapatkan sanksi.<sup>35</sup>

Penjelasan tersebut di kuatkan oleh pengguna Ojek Kuliah (Okul) dari kalangan masyarakat umum yang menjelaskan bahwa masih banyak oknum Ojek Kuliah (Okul) yang menaikkan dan menetapkan tarif tidak sesuai dengan apa yang sudah di publikasikan di *whatsapp* grub dan itu dilakukan berulang-ulang sebetulnya kalau saya sudah mengadukan ke admin dan sudah ditindak lanjut namun tetap terulang, selain itu ketiidak nyamanan yang lain adalah masih sering driver Ojek Kuliah (Okul) yang tidak membawa helm ganda sehingga konsumen tidak diberikan helm pada hal ini merupakan bagian dari sebuah kesamatan penumpang.<sup>36</sup>

Berdasarkan informasi dari informan di atas maka apat diketahui bahwa driver Ojek Kuliah (Okul) belum memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan dan keteraturan, walaupun dari sisi keterjangkauan sudah terjangkau oleh masyarakat. Sebagaimana sudah dijelaskan bahwa dalam Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat menjelaskan bahwa ada beberapa aspek yang perlu dipenuhi oleh pengemudi

---

<sup>35</sup> Wawancara dengan Eka Sulistia Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021)

<sup>36</sup> Wawancara dengan Yuli Pratiwi Pengguna Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro (Pengambilan data pada Tanggal 6 Juni 2021)

motor ojek *online*, yaitu aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 4 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menjelaskan aspek pertama yaitu keselamatan, didalam pasal tersebut disebutkan bahwa pengemudi paling sedikit memenuhi 13 ketentuan yang memenuhi aspek keselamatan. Masih ada beberapa ketentuan yang memenuhi aspek keselamatan yang belum ada pada klausula-klausula diatas. Beberapa ketentuan yang belum ada yaitu, pengemudi memiliki surat izin mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus penyandang disabilitas, pengemudi tidak membawa penumpang lebih dari 1 orang, pengemudi menguasai wilayah operasi.

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 5 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menjelaskan aspek kedua yaitu keamanan, didalam pasal tersebut keamanan yang dimaksud yaitu:

1. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi
2. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani
3. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
4. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
5. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan di dalam aplikasi
6. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*panic button*) bagi Pengemudi dan Penumpang.

Melihat ketentuan pada Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 5 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan

untuk Kepentingan Masyarakat tersebut, tentunya tidak dapat ditemukan didalam klausula-klausula dalam perjanjian kerjasama antar sesama driver Ojek Kuliah (Okul) yang telah disebutkan sebelumnya. Meskipun tidak tuliskan dalam perjanjian kerjasama antar driver Ojek Kuliah (Okul), tetapi beberapa hal didalam Pasal 5 tersebut telah dipenuhi didalam kerjasama perjanjian kerja antar driver Ojek Kuliah (Okul) itu sendiri yaitu dicantumkan identitas drievr beserta motor yang dikendarai dan nomor telepon pelayanan. Namun dari sisi identitas pengemudi yang di sesuaikan dengan aplikasi, nomor pengaduan, adanya tombol darurat, pencantuman identitas darurat belum terpenuhi dikarenakan Okul Ojek Kuliah (Okul) belum memiliki secara mandiri dan hanya menggunakan aplikasi *whatsapp* untuk melakukan order penumpang.

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 6 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menyebutkan ketentuan-ketentuan mengenai aspek kenyamanan yang harus dipenuhi yaitu:

1. Pengemudi menggunakan pakaian sopan, bersih, dan rapi
2. Pengemudi berperilaku ramah dan sopan
3. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.

Didalam klausula mengenai kode etik yang wajib dipatuhi oleh driver Ojek Kuliah (Okul) belum sepenuhnya tercantum yaitu point non 3 yaitu pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktifitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor. Dari data dilapangan diketahui bahwa

masih ada driver yang merokok ketika sedang mengantarkan penumpang atau mengendarai sepeda motor hal ini tentunya mengganggu kenyamanan bagi penumpang yang anti atau tidak suka dengan asap rokok selain itu perilaku yang dilakukan juga tergolong membahayakan bagi driver dan penumpang Ojek Kuliah (Okul).

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 7 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menyebutkan ketentuan-ketentuan mengenai aspek keterjangkauan yang perlu dipenuhi. Aspek keterjangkauan yang dimaksud adalah driver Ojek Kuliah (Okul) melayani penumpang hingga sampai ketujuannya, dan mengenakan biaya yang wajar dan objektif. Ketentuan yang disebutkan oleh Pasal 7 mengenai aspek keterjangkauan telah dicantumkan dalam klausula mengenai kode etik yang wajib dipatuhi seluruh driver Ojek Kuliah (Okul) dimana tidak diperbolehkan menaikkan ataupun menurunkan biaya atau tarif jasa layanan Ojek Kuliah (Okul), hal ini sudah ada dan rata-rata driver Ojek Kuliah (Okul) sudah mengaplikasikan di lapangan serta penetapan tarif Rp.5.000.00 sampai dengan Rp.10.000.00 masih dianggap wajar oleh pengguna Ojek Kuliah (Okul).

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 8 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat mengenai Aspek Keteraturan menjelaskan bahwa driver harus mematuhi aturan lalu lintas, dan perusahaan penyedia aplikasi harus menyediakan shelter atau pangkalan bagi driver. Mengenai pematuhan aturan lalu lintas telah masuk kedalam klausula kode etik driver Ojek Kuliah (Okul) didalam perjanjian

kerjasama antar driver Ojek Kuliah (Okul), sementara itu penyediaan shelter atau pangkalan bagi driver Ojek Kuliah (Okul) belum dilakukan dan dicantumkan dalam perjanjian oleh pihak pengelola Ojek Kuliah (Okul). Hingga saat ini para driver Ojek Kuliah (Okul) bergabung dan membuat shelter atau pangkalan secara mandiri tidak disediakan oleh pengelola Ojek Kuliah (Okul)..

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat juga mengatur formulasi perhitungan biaya, biaya yang dikenakan kepada konsumen haruslah menggunakan pedoman yang ditentukan oleh menteri. Meskipun didalam perjanjian tidak dicantumkan bagaimana penghitungan biaya yang ditentukan oleh menteri, tetapi telah dicantumkan didalam perjanjian bahwa pihak driver menyetujui bahwa dalammenentukan tariif itu disesuaikan dengan kesepakatan seluruh driver Ojek Kuliah (Okul), menentukan harga yang harus dibayarkan oleh konsumen sesuai dengan ketentuan perjanjian kerja antar driver bukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, oleh karena itu dalam proses penentuan tarif jasa ojek *online* yang dilakukan oleh bertentangan dengan Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat dalam hal penentuan tarif.

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Pasal 14 ayat (1) tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat mengatakan bahwa perusahaan penyedia layanan ojek *online* harus membuat standar operasional dan prosedur penghentian operasional.

Standar operasional dan prosedur penghentian yang dimaksud disebutkan didalam

Pasal 14 ayat (2) yaitu:

1. Jenis sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra
2. Tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra
3. Tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*) dan putus mitra
4. Pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (*suspend*).

Mengenai hal-hal yang disebutkan dalam Pasal 14 ayat (2) diatas, belum dicantumkan didalam perjanjian kerjasama antar driver Ojek Kuliah (Okul) sanksi yang diberikan kepada driver apabila melanggar perjanjian kerja yang sudah disepakati adalah hanya berupa teguran secara lisan, tidak ada sanksi yang tegas misalnya sampai dengan mengeluarkan atau memutuskan hubungan kerjasama antar driver Ojek Kuliah (Okul) dengan alasan Ojek Kuliah (Okul) merupakan milik bersama-sama sehingga harus di rawat dan dijaga bersama-sama sehingga driver yang menyalahi aturan hanya diberikan teguran sebagai pengingat untuk tidak mengulangi kembali.

Selain tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat juga dianggap tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), pada UU LLAJ tepatnya pada Pasal 47 ayat (3) menyatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat pengangkut barang yang sah dan diperkuat pada pernyataan bahwa dalam mengangkut barang dengan kendaraan bermotor diwajibkan menggunakan mobil barang sebagaimana yang telah diatur UU



LLAJ pada Pasal 137 ayat (3). Larangan sepeda motor roda dua menjadi angkutan umum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 137 dikarenakan kendaraan roda dua tidak dimaksudkan untuk transportasi publik atau transportasi umum karena di khawatirkan akan membahayakan keselamatan penumpang. Pada dasarnya, pada UU LLAJ Pasal 47 ayat (3) sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum. Pasal-pasal tersebut telah menjelaskan bahwa ojek *online* seperti halnya Ojek Kuliah (Okul) bukan merupakan alat pengangkut yang sah sehingga akan memiliki dampak yang negatif terkait penggunaan ojek *online* dalam hal pengangkutan barang.

Keberadaan UU LLAJ Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 Ayat (3) bertentangan dengan Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, tentang Angkutan Jalan (PP Angkutan Jalan), dalam Pasal 10 Ayat (2) menyatakan bahwa dalam hal memenuhi persyaratan teknis, angkutan barang dengan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor. Persyaratan teknis yang dimaksud disini terdapat pada PP Angkutan Jalan Pasal 10 Ayat (3), yaitu:

- a. Muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi
- b. Tinggi muatan tidak melebihi 900 (Sembilan ratus) millimeter dari atas tempat duduk pengemudi
- c. Barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

Ojek *online* termasuk Ojek Kuliah (Okul) secara teknis tidak diperbolehkan untuk mengangkut barang karena akan membahayakan pengemudinya sendiri jika barang tersebut pada dasarnya tidak dapat dijangkau oleh ojek *online* termasuk Ojek Kuliah (Okul) itu sendiri, kemudian tetap dipaksakan untuk mendapatkan uang tambahan. Kemudian, selain membahayakan pengemudinya sendiri, hal tersebut juga dapat membahayakan pengemudi lain yang berlalu lintas di jalan karena dengan begitu, akan menghalangi pengemudi lain. Dalam UU LLAJ sudah tegas mengatakan bahwa sepeda motor bukan merupakan alat angkutan barang yang sah, namun di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 menunjukkan bahwa adanya ketidak konsistensi bahwa sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Dipertegas pula dengan keluarnya Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Nomor: UM.3012/1/21/PBH/2015 dilatar belakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap bahwa transportasi *online* roda dua dianggap sebagai angkutan tanpa izin atau liar sehingga mendapat larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut.<sup>37</sup>

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa mengenai legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan khususnya mengangkut barang, terdapat norma bertentangan antara Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 47 ayat (3) dan Pasal 137 ayat (3) dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 10 Ayat (2) tentang Angkutan Jalan. Dalam Peraturan Pemerintah Angkutan Jalan, sepeda motor mendapat

---

<sup>37</sup> Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, 2016, h. 4.

pengecualian dengan mengikuti persyaratan yang sudah di tentukan agar dapat dikatakan sebagai alat angkutan barang. Sedangkan ojek *online* termasuk Ojek Kuliah (Okul)dalam mengangkut orang, sebagaimana yang tercantum UU LLAJ pada Pasal 137 ayat (2) ialah sah dengan bunyi bahwa angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus. Apabila pengaturan terhadap penyelenggaraan tersebut diatur dengan jelas, maka hal tersebut akan menguntungkan banyak pihak baik perusahaan maupun konsumen.

Berdasarkan hal tersebut maka Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Kebijakan ni di keluarkan dengan tujuan memberikan perlindungan hukum bagi pengguna sepeda motor khususnya pengemudi dan penumpang sepeda motor khususnya sepeda motor yang digunakan sebagai jasa transportasi seperti ojek konvensional maupun ojek *online*. Diketahui bahwa dalam kebijakan tersebut terdapat pengaturan mengenai aspek-aspek keselamatan yang harus dipatuhi oleh pengemudi maupun penumpang sepeda motor hingga pengaturan tarif jasa yang harus ditetapkan oleh perusahaan penyedia aplikasi dengan pengemudi ojek *online*.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang sudah di uraikan di bab sebelumnya tentang legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro, maka dapat disimpulkan bahwa Ojek Kuliah (Okul) jika dilihat dalam UULLAJ Pasal 137 ayat (2) yang pada intinya melarang sepeda motor untuk dijadikan angkutan barang dan orang karena sepeda motor bukan angkutan umum yang sah untuk digunakan sebagai angkuttan barang dan orang. Walaupun demikian regulasi tersebut bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 Pasal 10 ayat (2) yang menjelaskan bahwa sepeda motor bisa dijadikan angkutan umum jika memenuhi beberapa syarat mulai dari muatan memiliki lebar yang tidaka melebihi stang pengemudi, tinggi kurang dari 900 milimeter dan barang diletakkan di bagian belakang pengemudi.

Ojek Kuliah (Okul) dilihat dari sisi hukum pengangkutan Ojek Kuliah (Okul) sebagai angkutan orang dan barang tidak sah karena kendaraan bermotor yang digunakan oleh driver Ojek Kuliah (Okul) merupakan kendaraan bermotor perorangan bukan kendaraan bermotor umum yang diberikan izin untuk mengangkut orang dan barang. Ditambah lagi Ojek Kuliah (Okul) dalam melakukan pemesanan menggunakan aplikasi *whatsapp* namun tanpa seizin perusahaan *whatsapp* sehingga Ojek Kuliah (Okul) digolongkan sebagai ojek *online* yang tidak legak dalam melakukan operasionalnya, hal ini menunjukkan bahwa selain melanggar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga melanggar

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.

Walaupun demikian Ojek Kuliah (Okul) tetap diminati oleh masyarakat umum khususnya mahasiswa, pelajar dan tenaga pengajar hal itu dikarenakan tarif dari Ojek Kuliah (Okul) lebih murah dibandingkan dengan ojek *online* yang lainnya seperti Go-Jek, Grab maupun Maxim, selain itu driver dari Ojek Kuliah (Okul) juga selalu menjaga kualitas layanan dengan cara datang tepat waktu, memberikan tarif yang lebih murah serta memberikan diskon tarif kepada para pelajar dan mahasiswa.

## **B. Saran**

Dari kesimpulan diatas, terdapat saran dari penulis terkait dengan legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam perspektif hukum pengangkutan di Kota Metro, yaitu:

1. Ojek Kuliah (Okul) sudah menjadi kebutuhan masyarakat di wilayah Kota Metro oleh karena itu pengelola Ojek Kuliah (Okul) harus melengkapi aktivitas layanan jasa kepada masyarakat dengan legalitas untuk memberikan jaminan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan
2. Pengelola Ojek Kuliah (Okul) hendaknya membuat aplikasi secara mandiri yang mudah diakses oleh masyarakat sehingga mudah dalam memberikan kontrol terhadap driver serta adanya kejelasan terhadap tarif yang dibebankan kepada penumpang sehingga penumpang tidak merasa di rugikan oleh driver serta akan menjamin kepastian hukum baik bagi driver atau pengemudi maupun oleh penumpang

3. Dalam kegiatan pengangkutan, sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 10 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan masih bertentangan dengan Pasal 47 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan adanya konflik norma tersebut maka diperlukan adanya kejelasan norma agar supaya tidak terjadi tumpang tindih antara norma satu dengan norma yang lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- An-Nabhani, Taqyuddin, *Membangun Sistem Ekonomi Alternatif Prespektif Islam*, Surabaya: Risalah Gusti, 2016
- Andy Morissan Corry W dan Farid Hamid, *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012
- Ali, Zainudin. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Graha Grafika, 2011
- Anggraini, Dini. *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*. e-Journal Sosiatri-Sosiologi 1.1 (2013):
- Annor, Fawzi, Rirlangga. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2016
- Haroen, Nasrun. *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Gaya Media Pratama, 2010
- Hadi, Sutrisno. *Metode Research*, Yogyakarta: Andy Offset, 2011
- HR, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi*. Yogyakarta: Penerbit Rajawali Pers, 2010
- <http://www.ojekindonesia.net/2016/09/manfaat-yang-kitadapat-dengan-adanya.html>.
- Jened, Rahmi. *Hukum Merek*, Jakarta: Pernada Media Group, 2015.
- Manan, Abdul. *Hukum Ekonomi Syariah*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2011
- Marzuki, Mahmud, Peter. *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Pranada Media Group, 2018
- Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2013.
- Muslich, Wardi, Ahmad. *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Amzah, 2013
- Munawwir, Warsn, Ahmad. *Al- Munawwir Kamus Indonesia-Arab*, Surabaya: Pustaka Progressif, 2007
- Pratama, Geistiar Yoga dan Aminah Suradi. *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Diponegoro Law Journal 5.3 (2016): 1-19

- Saputri, Tyas, Devi. *Perlindungan Hukum Terhadap Driver Grab Bike Atas Orderan Fiktif Menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen Dan Hukum Islam (Studi Kasus di Paguyuban Solidaritas Grab Tulungagung)*, Jurnal Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, Institut Agama Islam Negeri Tulungagung, 2019
- Suryanti, Tirani. *Analisis Dampak Besaran Tarif Batas Atas dan Batas Bawah pada Taksi Online Terhadap Keberlangsungan Usaha dalam Prespektif Ekonomi*, Jurnal Jurusan Ekonomi Syariah. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Raden Intan Lampung, 2018
- Sudiarti, Sri. *Fiqh Muamalah Kontemporer*, Sumatera Utara: Febi UIN-SU Press, 2018
- Wijaya, Andika. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010
- Yola, Melfa, and Duwi Budianto. *Analisis kepuasan konsumen terhadap kualitas Pelayanan dan Harga Produk pada Supermarket dengan Menggunakan Metode Importance Performance Analysis (IPA)*. Jurnal Optimasi Sistem Industri 12.12 (2013).
- Zamzamy, Jabir, Muhammad. *Analisis Hukum Islam Terhadap Tambahan Tarif Taksi Online di Wilayah Jawa Timur*, Jurnal Jurusan Hukum Perdata Islam, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, Univeristas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, 2018





## DOKUMENTASI

07.35 5.00 MB/s

18.55 3.00 MB/s

+62 821-8155-18...

+62 858-3973-38...

4. Apakah saudara pernah di rugikan oleh phak Ojek Kuliah (Okul), serta bagaimanakah tanggapan saudara jika dirugikan oleh pelaku ojek online? 09.25 ✓✓

Nama: Eka Sulistia  
Pekerjaan: Mahasiswi IAIN metro

1. Apa yang menjadi motivasi anda memilih Ojek Kuliah (Okul) dibandingkan ojek online lainnya yang sudah memiliki aplikasi dan terjamin keamanannya?  
=> Karena okul harganya lebih terjangkau, sudah mengenal para ojeknya, dan enggak ribet

2. Apakah saudara tahu kalau Ojek Kuliah (Okul) masih belum legal, kalau tau kanapa saudara tetap menggunakan Ojek Kuliah (Okul)?  
=> Tau kalau okul belum legal, tapi saya memakai okul rekomendasi dari salah satu dosen IAIN jadi percaya kalau okul terjamin keamanannya

3. Selama ini apakah saudara keberatan dengan tarif jasa yang ditetapkan oleh Ojek Kuliah (Okul)?  
=> Tidak, karena jauh lebih terjangkau dibandingkan aplikasi ojol lainnya

4. Apakah saudara pernah di rugikan oleh phak Ojek Kuliah (Okul), serta bagaimanakah tanggapan saudara jika dirugikan oleh pelaku ojek online?  
=> Selama 1 tahun lebih jadi pelanggan okul Alhamdulillah tidak pernah dirugikan, tanggapan nya jika kerugian itu masih bisa di toleransi ya biarkan saja, tetapi jika kerugian besar maka harus diurus 09.39

Nama: Firda Rahmawati  
Pekerjaan: pelajar

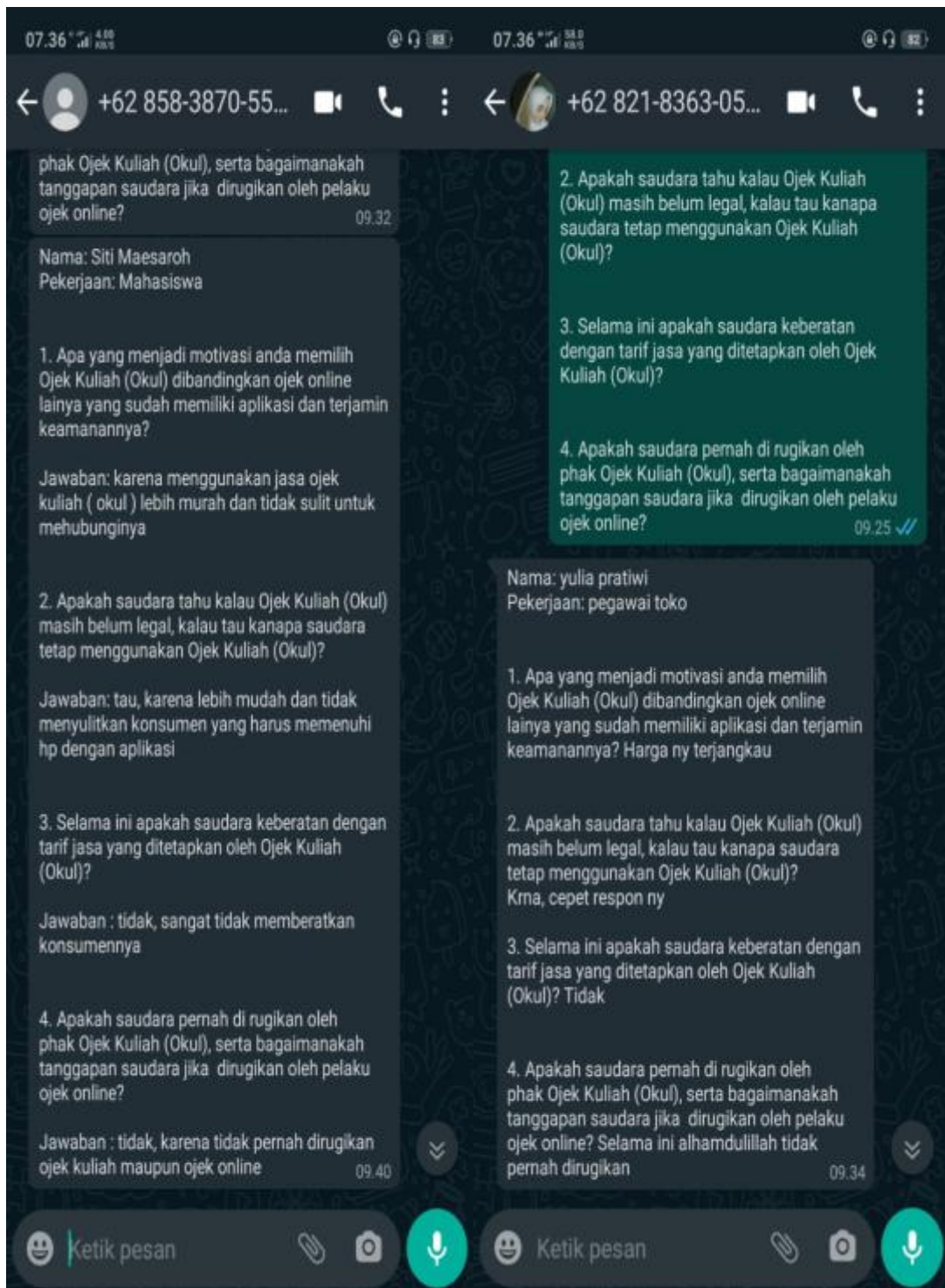
1. Apa yang menjadi motivasi anda memilih Ojek Kuliah (Okul) dibandingkan ojek online lainnya yang sudah memiliki aplikasi dan terjamin keamanannya?  
Karena menurut saya okul lebih praktis dalam penggunaannya, cukup hanya memesan via WhatsApp, maka otomatis driver langsung datang ke tempat tujuan

2. Apakah saudara tahu kalau Ojek Kuliah (Okul) masih belum legal, kalau tau kanapa saudara tetap menggunakan Ojek Kuliah (Okul)?  
Masih sama dengan alasan yang pertama, dan karena okul ini biayanya lebih murah dibandingkan dengan ojek online lainnya, dan dikarenakan, banyak dari teman<sup>2</sup> yang menjadi driver okul maka dari itu saya sendiri yakin kalau okul itu aman

3. Selama ini apakah saudara keberatan dengan tarif jasa yang ditetapkan oleh Ojek Kuliah (Okul)?  
Sejauh ini tidak, walaupun terkadang ada beberapa driver yang menerapkan tarif tidak sesuai dengan pricelist yang sudah ada

4. Apakah saudara pernah di rugikan oleh phak Ojek Kuliah (Okul), serta bagaimanakah tanggapan saudara jika dirugikan oleh pelaku ojek online?  
Pernah, hampir satu tahun yang lalu tepatnya, ketika saya hendak pergi dari 38b menuju 21, seingat saya tarif yang dikenakan itu hanya 5k atau 7k, tapi dikarenakan waktu itu saya membawa barang bawaan banyak, tetapi sebelum itu saya konfirmasi dulu dengan driver, saya mengatakan jika bawang bawaan saya banyak, apakah driver berkenan, dan driver pun tidak keberatan. Tapi ketika sudah sampai di tempat tujuan, ternyata tarif yang dikenakan ternyata 10k, tidak sesuai dengan yang ada di pricelist, apa karna barang bawaan saya yang banyak menjadi penyebab nya, atau memang tarif nya sudah naik, saya tidak tahu, driver pun tidak mengatakan apa-apa, dan saya juga tipikal orang yang males ribet hanya karna uang seribu atau dua ribu. 09.54

Ketik pesan









KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website www.metrouniv.ac.id; email: syariah.iainmetro@gmail.com

Nomor : B-.../In.28.2/D.1/PP.00.9/09/2020

23 September 2020

Lampiran : -

Perihal : **Pembimbing Skripsi**

Kepada Yth:

Dr. Azmi Siradjuddin, Lc.,M.Hum  
di - Metro

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Dalam rangka membantu mahasiswa dalam penyusunan Proposal dan Skripsi, maka Bapak/Ibu ditunjuk sebagai Pembimbing Skripsi mahasiswa :

Nama : ADI PRASETYO  
NPM : 1602090067  
Fakultas : Syariah  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah  
Judul : Legalitas OJEK KULIAH (OKUL) DITINJAU DARI KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 348 TAHUN 2019 DAN FIQH MUAMALAH

Dengan ketentuan :

1. Membimbing mahasiswa sejak penyusunan Proposal sampai selesai Skripsi.
2. Pembimbing mengoreksi Proposal, out line, alat pengumpul data (APD) dan mengoreksi Skripsi.
3. Bimbingan Proposal terdiri dari : A). Latar Belakang Masalah, B). Rumusan Masalah, C). Tujuan dan Manfaat Penelitian, D). Kerangka Teori, E). Metode Penelitian, F). Penelitian Relevan, G).Outline, H). Rancangan Waktu Penelitian.
4. Membimbing revisi Proposal pasca seminar.
5. Membimbing APD dan menyetujuinya.
6. Membimbing Bab IV dan Bab V.
7. Mengoreksi kelengkapan berkas Skripsi secara keseluruhan sebelum dimunaqosyahkan.
8. Memastikan kevalidan data penelitian kepada informan/Lembaga tempat penelitian (jika penelitian lapangan).
9. Waktu penyelesaian Skripsi maksimal 4 (empat) semester sejak SK bimbingan dikeluarkan.
10. Diwajibkan mengikuti pedoman penulisan karya ilmiah yang dikeluarkan oleh LP2M Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.
11. Diwajibkan memperhatikan jumlah besaran plagiarisme dengan ambang batas maksimal 25 %, sesuai Surat Edaran Rektor IAIN Metro No.017 tahun 2020.
12. Banyaknya halaman Skripsi antara 40 s/d 70 halaman dengan ketentuan :
  - a. Pendahuluan ± 2/6 bagian.
  - b. Isi ± 3/6 bagian.
  - c. Penutup ± 1/6 bagian.

Demikian disampaikan untuk dimaklumi dan atas kesediaan Saudara diucapkan terima kasih.  
*Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Wakil Dekan  
Bidang Akademik dan Kelembagaan,

  
Siti Zulaikha



## **LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGAKUTAN DI KOTA METRO**

### **ALAT PENGUMPULAN DATA (APD)**

#### **A. WAWANCARA**


1. Wawancara kepada pihak Ojek Kuliah (Okul)
  - a. Sudah berapa lama Ojek Kuliah (Okul) beroperasi di Kota Metro?
  - b. Tolong saudara jelaskan terkait dengan legalitas operasional Ojek Kuliah (Okul)?
  - c. Kalau seandainya Ojek Kuliah (Okul) belum memiliki izin apa yang menjadi alasan saudara selaku pengelola Ojek Kuliah (Okul) tidak melengkapi operasional dengan izin?
  - d. Selama ini apa yang menjadi kendala bagi pengelola Ojek Kuliah (Okul) tidak mengurus perizinan layaknya Gojek atau ojek onlinenya?
  - e. Apakah saudara tau kalau tindakan anda melanggar ketentuan dari peraturan perundang-undangan terkait dengan pengangkutan dan ojek online?
  - f. Tolong saudara jelaskan kenapa Ojek Kuliah (Okul) tidak memiliki aplikasi sendiri layaknya ojek onlinenya? itu kan lebih mudah dan terintegrasi apabila menggunakan aplikasi sendiri?
  - g. Selama ini bagaimanakah respon masyarakat terkait dengan adanya Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro?
  - h. Sudah berapa banyak penumpang Ojek Kuliah (Okul) saat ini?
  - i. Jaminan keamanan seperti apa yang bisa diberikan oleh Ojek Kuliah (Okul) ketika ada penumpang yang merasa dirugikan oleh oknum dari Ojek Kuliah (Okul)?

- j. Bagaimanakah cara pengelola Ojek Kuliah (Okul) menetapkan tarif jasa ojek online?
2. Wawancara kepada pengguna Ojek Kuliah (Okul)
- Apa yang menjadi motivasi anda memilih Ojek Kuliah (Okul) dibandingkan ojek online lainya yang sudah memiliki aplikasi dan terjamin keamanannya?
  - Apakah saudara tahu kalau Ojek Kuliah (Okul) masih belum legal, kalau taukanapa saudara tetap menggunakan Ojek Kuliah (Okul)?
  - Selama ini apakah saudara keberatan dengan tarif jasa yang ditetapkan oleh Ojek Kuliah (Okul)?
  - Apakah saudara pernah di rugikan oleh phakOjek Kuliah (Okul), serta bagaimanakah tanggapan saudara jika dirugikan oleh pelaku ojek online?

## B. DOKUMENTASI


- Foto hasil wawancara dengan informan

Dosen Pembimbing

  
Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum  
NIP. 19680706200003 1 004

Metro, April 2021

Mahasiswa Ybs

  
Adi Prasetyo  
NPM. 1602090067

## **OUTLINE SKRIPSI**

### **LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGAKUTAN DI KOTA METRO**

**HALAMAN SAMPUL DEPAN**

**HALAM JUDUL**

**NOTA DINAS**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ABSTRAK**

**HALAMAN ORISINALITAS PENELITIAN**

**HALAMAN MOTTO**

**HALAMAN PERSEMBAHAN**

**HALAMAN KATA PENGANTAR**

**DAFTAR ISI**

**DAFTAR LAMPIRAN**

**BAB I PENDAHULUAN**

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Pertanyaan penelitian
- C. Tujuan dan Manfaat Penelitian
- D. Penelitian Relevan

**BAB II LANDASAN TEORI**

- A. Legalitas
- B. Jasa Transportasi *Online*
  - 1. Pengertian Transportasi *Online*
  - 2. Tujuan dan Manfaat Transportasi *Online*
  - 3. Prosedur dalam Melaksanakan Jasa Transportasi *online*
- C. Ojek Kuliah (OKUL)
  - 1. Pengertian Ojek
  - 2. Perkembangan Ojek *Online*
  - 3. Ojek Kuliah (Okul) Sebagai Kendaraan Bermotor Umum



- D. Hukum Pengangkutan
  - 1. Pengertian Pengangkutan
  - 2. Jenis-Jenis Pengangkutan
  - 3. Asas dan Tujuan Pengangkutan
  - 4. Dasar Hukum Pengangkutan

### **BAB III METODE PENELITIAN.**

- A. Jenis dan Sifat Penelitian
  - 1. Jenis Penelitian
  - 2. Sifat Penelitian
- B. Sumber Data
- C. Teknik Pengumpulan Data
- D. Teknik Analisis Data

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

- A. Gambaran Umum Ojek Kuliah (Okul) di Kota Metro
- B. Legalitas Ojek Kuliah (Okul) dalam Perspektif Hukum Pengangkutan di Kota Metro

### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

- A. Kesimpulan
- B. Saran

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Metro, April 2021

Dosen Pembimbing

Mahasiswa Ybs

  
Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum  
NIP. 19680706200003 1 004

  
Adi Prasetyo  
NPM. 1602090067



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296;  
Website: [www.syariah.metrouniv.ac.id](http://www.syariah.metrouniv.ac.id); email: [svariah.iain@metrouniv.ac.id](mailto:svariah.iain@metrouniv.ac.id)

Nomor : B-1137/In.28.2/D.1/PP.00.9/10/2020

08 Oktober 2020

Lampiran : -

Perihal : Izin Pra Survey

Kepada Yth.  
Koordinator Ojek Kuliah (OKUL) Metro  
di  
Tempat

*Assalamu'alaikum Wr.Wb.*

Dalam rangka penyusunan Proposal Skripsi mahasiswa kami:

Nama : Adi Prasetyo  
NPM : 1602090067  
Fakultas : Syariah  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah (HESy)  
Judul : LEGALITAS OJEK KULOAH (OKUL) DITINJAU DARI  
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 348  
TAHUN 2019 DAN FIQIH MUAMALAH

Mohon kiranya Bapak/Ibu berkenan memberikan izin kepada mahasiswa tersebut untuk melakukan pra survey dalam rangka penyusunan Proposal Skripsi yang dimaksud.

Demikian disampaikan untuk dimaklumi dan atas kesediaan Saudara diucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Wr.Wb.*

Wakil Dekan Bidang Akademik  
dan Kelembagaan,  
  
Siti Zulakha, S.Ag., M.H  
NIP. 197206111998032001

5/4/2021

Untitled Document



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.syariah.metrouniv.ac.id; e-mail: syariah.iain@metrouniv.ac.id

Nomor : 965/In.28/D.1/TL.00/05/2021  
Lampiran : -  
Perihal : **IZIN RESEARCH**

Kepada Yth.,  
PIMPINAN OJEK KULIAH (OKUL)  
METRO  
di-  
Tempat

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Berdasarkan dengan Surat Tugas Nomor: 964/In.28/D.1/TL.01/05/2021, tanggal 04 Mei 2021 atas nama saudara:

Nama : **ADI PRASETYO**  
NPM : 1602090067  
Semester : 10 (Sepuluh)  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syaria'ah

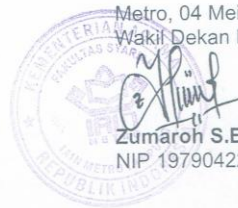
Maka dengan ini kami sampaikan kepada saudara bahwa Mahasiswa tersebut di atas akan mengadakan research/survey di OJEK KULIAH (OKUL) METRO, dalam rangka menyelesaikan Tugas Akhir/Skripsi mahasiswa yang bersangkutan dengan judul "LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN DIKOTA METRO".

Kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk terselenggaranya tugas tersebut, atas fasilitas dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Demikian surat izin ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Metro, 04 Mei 2021  
Wakil Dekan I,



**Zumaroh S.E.I, M.E.Sy**  
NIP 19790422 200604 2 002



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.syariah.metrouniv.ac.id; e-mail: syariah.iaim@metrouniv.ac.id

**SURAT TUGAS**

Nomor: 964/In.28/D.1/TL.01/05/2021

Wakil Dekan Akademik dan Kelembagaan Fakultas Syari'ah Institut Agama Islam Negeri Metro, menugaskan kepada saudara:

Nama : **ADI PRASETYO**  
NPM : 1602090067  
Semester : 10 (Sepuluh)  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syari'ah

- Untuk :
1. Melaksanakan observasi/survey di OJEK KULIAH (OKUL) METRO, guna mengumpulkan data (bahan-bahan) dalam rangka menyelesaikan penulisan Tugas Akhir/Skripsi mahasiswa yang bersangkutan dengan judul "LEGALITAS OJEK KULIAH (OKUL) DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN DIKOTA METRO".
  2. Waktu yang diberikan mulai tanggal dikeluarkan Surat Tugas ini sampai dengan selesai.

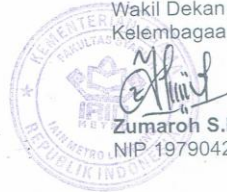
Kepada Pejabat yang berwenang di daerah/instansi tersebut di atas dan masyarakat setempat mohon bantuannya untuk kelancaran mahasiswa tersebut.

Demikian surat tugas ini dikeluarkan untuk dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab.

Dikeluarkan di : Metro  
Pada Tanggal : 04 Mei 2021

Mengetahui,  
Pejabat Setempat

Wakil Dekan Akademik dan  
Kelembagaan,



**Zumaroh S.E.I, M.E.Sy**  
NIP. 19790422 200604 2 002



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
UNIT PERPUSTAKAAN

Jalan Ki Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111  
M E T R O Telp (0725) 41507; Faks (0725) 47296; Website: digilib.metrouniv.ac.id; pustaka.iain@metrouniv.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PUSTAKA  
Nomor : P-707/ln.28/S/U.1/OT.01/07/2021

Yang bertandatangan di bawah ini, Kepala Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung menerangkan bahwa :

Nama : ADI PRASETYO  
NPM : 1602090067  
Fakultas / Jurusan : Syari'ah/ Ekonomi Syariah

Adalah anggota Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung Tahun Akademik 2020 / 2021 dengan nomor anggota 1602090067

Menurut data yang ada pada kami, nama tersebut di atas dinyatakan bebas dari segala administrasi di Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat, agar dapat dipergunakan seperlunya.

Metro, 19 Juli 2021  
Kepala Perpustakaan



*Asad*  
Dr. As'ad, S. Ag., S. Hum., M.H.  
NIP. 19750505 200112 1 002





KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH  
Jl. Ki Hajar Dewantara 15 A Iringmulyo Metro Timur 34111  
Telp. (0725) 41507, Fax. (0725) Website:  
[www.iaimetro.ac.id](http://www.iaimetro.ac.id)

FORMULIR KONSULTASI PROPOSAL SKRIPSI

Nama : Adi Prasetyo Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah  
NPM : 1602090067 Fakultas : Syariah

No	Hari/Tanggal	Pembimbing	Hal-hal yang dibicarakan	Tanda Tangan
1	Senin 15 Feb 2011		BAB 1 2 dan 3 siap untuk disandingkan	

Mengetahui:  
Pembimbing

Mahasiswa Ybs

Dr. Azri Sirajuddin, Lc., M.Hum.  
NIP. 196506272001121001

Adi Prasetyo  
NPM: 1602090067



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH  
Jl. Ki Hajar Dewantara 15 A Iringmulyo Metro Timur 34111  
Telp. (0725) 41507. Fax. (0725) Website:  
[www.iaimetro.ac.id](http://www.iaimetro.ac.id)

FORMULIR KONSULTASI PROPOSAL SKRIPSI

Nama : Adi Prasetyo Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah  
NPM : 1602090067 Fakultas : Syariah

No	Hari/Tanggal	Pembimbing	Hal-hal yang dibicarakan	Tanda Tangan
1	di mat 23/09/2021		Bab 1.2.II. Ace Pandalaman Proposal	

Mengetahui:  
Pembimbing

Mahasiswa Ybs

Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum.  
NIP. 196506272001121001

Adi Prasetyo  
NPM: 1602090067



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH  
Jl. Ki Hajar Dewantara 15 A Iringmulyo Metro Timur 34111  
Telp. (0725) 41507, Fax. (0725) Website:  
[www.iaimetro.ac.id](http://www.iaimetro.ac.id)

FORMULIR KONSULTASI PROPOSAL SKRIPSI

Nama : Adi Prasetyo Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah  
NPM : 1602090067 Fakultas : Syariah

No	Hari/Tanggal	Pembimbing	Hal-hal yang dibicarakan	Tanda Tangan
			<i>APD di acc akan dilakikan Peralihan bab 4 dan 5</i>	<i>h</i>

Mengetahui:  
Pembimbing  
  
Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum.  
NIP. 196506272001121001

Mahasiswa  
*Adi Prasetyo*  
Adi Prasetyo  
NPM: 1602090067







KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO  
FAKULTAS SYARIAH  
Jl. Ki Hajar Dewantara 15 A Iringmulyo Metro Timur 34111  
Telp. (0725) 41507, Fax. (0725) Website:  
[www.iainmetro.ac.id](http://www.iainmetro.ac.id)

FORMULIR KONSULTASI PROPOSAL SKRIPSI

Nama : Adi Prasetyo Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah  
NPM : 1602090067 Fakultas : Syariah

No	Hari/Tanggal	Pembimbing	Hal-hal yang dibicarakan	Tanda Tangan
1	Senin 12 Juni 2021		Bab 1 & 2. Acc	 

Mengetahui:  
Pembimbing

Mahasiswa Ybs

  
Dr. Azmi Sirajuddin, Lc., M.Hum.  
NIP. 196506272001121001

  
Adi Prasetyo  
NPM: 1602090067

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Adi Prasetyo, Dilahirkan di Kabupaten Way Kanan tepatnya di Dusun Sripurnomo Desa Pisang Indah Kecamatan Bumi Agung pada hari Kamis tanggal 17 agustus 1995. Anak ketiga dari tiga bersaudara pasangan dari Suwarno dan Sri Insiyah. Peneliti menyelesaikan pendidikan di Sekolah Dasar di SDN 01 Pisang Indah di Kecamatan Bumi Agung Kabupaten Way Kanan pada tahun 2007. Pada tahun itu juga peneliti melanjutkan Pendidikan di SMP PGRI 01 Bumi Agung Kecamatan Bumi Agung dan tamat pada tahun 2010 kemudian peneliti mengikuti pendidikan yang diadakan oleh Dinas Pendidikan Bandar Lampung dan memperoleh Ijazah setara SMA (Paket c) Pada tahun 2013 peneliti melanjutkan pendidikan di perguruan tinggi negeri, tepatnya di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro) Fakultas Syariah pada Jurusan Hukum Ekonomi Syariah (HESy).