

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Asas atau Prinsip Perundang-Undangan**

##### **1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**

Dalam rangka perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Selanjutnya disingkat UUD NRI Tahun 1945), maka dalam Perubahan Keempat pada tahun 2002, konsepsi Negara Hukum atau “Rechtsstaat” yang sebelumnya hanya tercantum dalam Penjelasan UUD NRI Tahun 1945, dirumuskan dengan tegas dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan:<sup>1</sup>

“Negara Indonesia adalah Negara Hukum.”

Dalam konsep Negara Hukum itu, diidealkan bahwa yang harus dijadikan panglima dalam dinamika kehidupan kenegaraan adalah hukum, bukan politik ataupun ekonomi. Karena itu, jargon yang biasa digunakan dalam bahasa Inggris untuk menyebut prinsip Negara Hukum adalah *‘the rule of law, not of man’*. Yang disebut pemerintahan pada pokoknya adalah hukum sebagai sistem, bukan orang per orang yang hanya bertindak sebagai ‘wayang’ dari skenario sistem yang mengaturnya.

---

<sup>1</sup> Lihat pasal 1 (ayat) 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Menurut Arief Sidharta<sup>2</sup>, Scheltema merumuskan pandangannya tentang unsur-unsur dan asas-asas Negara Hukum yang meliputi 5 (lima) hal yaitu:

1. Pengakuan, penghormatan, dan perlindungan Hak Asasi Manusia yang berakar dalam penghormatan atas martabat manusia (*human dignity*).
2. Berlakunya asas kepastian hukum. Negara Hukum untuk bertujuan menjamin bahwa kepastian hukum terwujud dalam masyarakat. Hukum bertujuan untuk mewujudkan kepastian hukum dan prediktabilitas yang tinggi, sehingga dinamika kehidupan bersama dalam masyarakat bersifat '*predictable*'.
3. Berlakunya Persamaan (Similia Similius atau Equality before the Law) Dalam Negara Hukum, Pemerintah tidak boleh mengistimewakan orang atau kelompok orang tertentu atau memdiskriminasikan orang atau kelompok orang tertentu. Di dalam prinsip ini, terkandung (a) adanya jaminan persamaan bagi semua orang di hadapan hukum dan pemerintahan, dan (b) tersedianya mekanisme untuk menuntut perlakuan yang sama bagi semua warga Negara.
4. Asas demokrasi dimana setiap orang mempunyai hak dan kesempatan yang sama untuk turut serta dalam pemerintahan atau untuk mempengaruhi tindakan-tindakan pemerintahan.

---

<sup>2</sup> B. Arief Sidharta, "**Kajian Kefilsafatan tentang Negara Hukum**", dalam Jentera (Jurnal Hukum), "Rule of Law", Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), Jakarta, edisi 3 Tahun II, November 2004, hal.124-125. (diakses tanggal 10 November 2017 Pukul 10.00)

5. Pemerintah dan Pejabat mengemban amanat sebagai pelayan masyarakat dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan tujuan bernegara yang bersangkutan.

Salah satu unsur-unsur dan asas-asas negara hukum diatas terdapat asas kepastian hukum, dimana negara yang menjadi negara hukum harus menjamin adanya kepastian hukum didalam masyarakat sehingga dinamika kehidupan bersama dalam masyarakat bersifat '*predictable*'. Tetapi kepastian hukum dalam ranah transportasi ojek *online* ini masih belum terwujud karena sampai saat ini masih belum ada regulasi yang mengatur.

Sampai saat ini keberadaan transportasi ojek online masih tidak jelas aspek hukumnya terutama dalam hukum perizinan yang terkait dengan legalitas ojek *online* itu sendiri. Ketidakjelasan itulah yang akhirnya menyebabkan pro kontra dalam masyarakat terhadap keberadaan transportasi ojek *online*. Sebagian pihak menganggap bahwa ojek *online* memang merupakan kebutuhan bagi masyarakat tetapi sebagian pihak yang lain menganggap bahwa keberadaan ojek *online* adalah ilegal karena tidak memiliki izin yang jelas karena memang tidak ada regulasi yang mengatur

Sedangkan A.V. Dicey menguraikan adanya tiga ciri penting dalam setiap Negara Hukum yang disebutnya dengan istilah “*The Rule of Law*”,<sup>3</sup> yaitu:

1. Supermasi hukum (*supremacy of law*).
2. Kedudukan yang sama di depan hukum (*equality before the law*).
3. Terjaminnya hak-hak asasi manusia dalam undang-undang atau keputusan pengadilan (*due process of law*).

Salah satu ciri penting dalam negara hukum seperti yang telah disebutkan diatas adalah adanya supremasi hukum (*supremacy of law*). Adanya pengakuan normatif dan empirik akan prinsip supremasi hukum, yaitu bahwa semua masalah diselesaikan dengan hukum sebagai pedoman tertinggi. Dalam perspektif supremasi hukum (*supremacy of law*), pada hakikatnya pemimpin tertinggi negara yang sesungguhnya, bukanlah manusia, tetapi konstitusi yang mencerminkan hukum yang tertinggi. Pengakuan normative mengenai supremasi hukum adalah pengakuan yang tercermin dalam perumusan hukum dan/atau konstitusi, sedangkan pengakuan empirik adalah pengakuan yang tercermin dalam perilaku sebagian terbesar masyarakatnya bahwa hukum itu memang ‘*supreme*’.

Fenomena ojek online yang terjadi sekarang ini tentu dapat menjadi sebuah masalah karena keberadaannya yang semakin terus berkembang seiring dengan perkembangan teknologi dan dinamika yang terjadi dalam kehidupan masyarakat. Dengan adanya prinsip supremasi

---

<sup>3</sup> A.V. Dicey, 2014, **Pengantar Studi Hukum Konstitusi (Introduction To The Study Of The Law Of The Constitution)**, Bandung, Nusa Media, hlm 29

hukum seharusnya Indonesia sebagai negara hukum harus mampu menjadikan hukum sebagai penyelesaian masalah yang terjadi dalam masyarakat. Jika keberadaan ojek online dapat menimbulkan masalah dalam kehidupan masyarakat, maka perlu adanya hukum yang mengatur untuk mengatasi masalah tersebut sehingga tidak terjadi konflik sosial dalam masyarakat.

## **2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Pengaturan terhadap pengangkutan dapat dibaca pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU No. 22 Tahun 2009), serta peraturan pelaksanaannya, di antaranya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (disingkat PP No. 74 Tahun 2014). Sebagaimana penjelasan atas konsiderans UU No. 22 Tahun 2009, lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>4</sup> Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan

---

<sup>4</sup> Lihat Penjelasan atas konsiderans Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

UU No. 22 Tahun 2009 memiliki tujuan sebagaimana diatur dalam Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009, sebagaimana diuraikan berikut:

- a. 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, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Melihat belum adanya regulasi mengenai keberadaan ojek *online* sebagai sarana transportasi umum merupakan bentuk ketidakpastian hukum bagi masyarakat. Hal ini tentu tidak sesuai dengan tujuan dari UU No. 22 Tahun 2009 itu sendiri. Oleh karena itu harus dilakukan pembenahan mengenai aturan ojek *online* agar dapat terjadinya kepastian hukum sesuai dengan tujuan dari UU No. 22 Tahun 2009.

## **B. Penyebab Terjadinya Kekosongan Hukum Mengenai Aturan Ojek Online**

### **1. Kedudukan Hukum Transportasi Jalan *Online* yang Berupa Sepeda Motor**

Kedudukan hukum transportasi jalan online berupa sepeda motor ini dianalisis menggunakan interpretasi gramatikal, dimana penulis menafsirkan kata-kata yang terkait dengan sepeda motor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

#### **a. Kendaraan Bermotor Umum**

Sepeda motor secara yuridis didefinisikan dalam Pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (selanjutnya disingkat PP No. 55 Tahun 2012) yang menyatakan:<sup>5</sup>

“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.”

Sesuai dengan ketentuan Pasal 5 ayat (1) PP No. 55 Tahun 2012: Kendaraan Bermotor jenis Sepeda Motor meliputi:<sup>6</sup>

- 1) Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah;

---

<sup>5</sup> Lihat Pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

<sup>6</sup> Lihat Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

- 2) Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping;
- 3) Kendaraan bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah.

Transportasi jalan *online* yang mengangkut orang dengan menggunakan kendaraan berjenis sepeda motor dewasa ini dilakukan oleh berbagai perusahaan, di antaranya Go-Jek, Grab Bike, Lady Jek, dan sebagainya. Pengangkutan orang dengan sepeda motor sejak dahulu lazim dikenal dengan istilah ojek. Pengangkutan orang demikian biasanya dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor roda 2 (dua) tanpa rumah-rumah dan tanpa kereta samping.

Penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor juga diatur dalam Pasal 47 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yang menyatakan:<sup>7</sup>

- “Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (a) dikelompokkan berdasarkan jenis:
- a. Sepeda motor;
  - b. Mobil penumpang;
  - c. Mobil bus;
  - d. Mobil barang; dan
  - e. Kendaraan khusus”

Dengan demikian, di samping mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang, sepeda motor termasuk dalam kategori kendaraan bermotor, yang dapat digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain di ruang lalu lintas jalan.

---

<sup>7</sup> Lihat Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam penggunaannya, kendaraan bermotor dapat digunakan untuk keperluan pribadi dan untuk keperluan bisnis atau usaha. Kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan bisnis atau usaha adalah kendaraan bermotor umum. Definisi kendaraan bermotor umum menurut ketentuan Pasal 1 ayat (10) UU No. 22 Tahun 2009 jo. Pasal 1 ayat (5) PP No. 74 Tahun 2014 adalah:<sup>8</sup>

“Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.”

Tetapi kemudian dalam Pasal 47 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:<sup>9</sup>

“Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:  
a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan  
b. Kendaraan Bermotor Umum.”

Mengacu pada ketentuan tersebut, transportasi ojek *online* yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan jalan baik untuk orang atau barang dengan menarik bayaran atau uang jasa, tidak termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor umum. Karena dalam Pasal 47 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 yang dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum adalah huruf b, huruf c, dan huruf d dalam Pasal 47 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009, dimana huruf b adalah mobil penumpang, huruf c adalah mobil bus, dan huruf d adalah mobil

---

<sup>8</sup> Lihat Pasal 1 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

<sup>9</sup> Lihat Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

barang. Sedangkan sepeda motor terdapat dalam Pasal 47 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009 sehingga sepeda motor tidak bisa dikatakan sebagai kendaraan bermotor umum.

**b. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum**

Pasal 21 PP No. 74 Tahun 2014 membagi pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menjadi dua yakni:

- 1) angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek;
- 2) angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Berdasarkan jenis kendaraan bermotor yang digunakan, angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dapat dijelaskan melalui tabel berikut:

**Tabel 2**

**Jenis Kendaraan Bermotor Umum:**

<b>No.</b>	<b>Kendaraan Bermotor Umum</b>	<b>Jenis Pelayanan</b>	<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Dasar Hukum</b>
1.	Dalam trayek		Mobil penumpang umum Mobil bus umum	Pasal 23 ayat (3) PP No. 74 Tahun 2014
2.	Tidak dalam trayek	Taksi	Sedan, Bukan sedan, SUV, SW, MPV, HB, APV	Pasal 42 ayat (3) PP No. 74 Tahun 2014

	Tujuan tertentu	Mobil penumpang umum Mobil bus umum	Pasal 43 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014
	Pariwisata	Mobil penumpang umum Mobil bus umum	Pasal 44 ayat (3) PP No. 74 Tahun 2014
	Kawasan tertentu	Mobil penumpang umum	Pasal 45 ayat (3) PP No. 74 Tahun 2014

Untuk menjelaskan tabel di atas, dijelaskan apa yang dimaksud dengan mobil penumpang dan mobil bus. Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram (Pasal 1 ayat (10) PP No. 74 Tahun 2014). Adapun yang dimaksud dengan mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram (Pasal 1 ayat (11) PP No. 74 Tahun 2014). Tabel di atas secara jelas bahwa jenis kendaraan bermotor yang dapat digunakan untuk angkutan orang, baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek adalah mobil (kendaraan bermotor beroda empat atau lebih).

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 74 Tahun 2014, sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan yang dapat digunakan untuk kendaraan bermotor umum. Artinya, penggunaan sepeda motor

sebagai alat angkut dengan menarik bayaran tidak sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 74 Tahun 2014.

## **2. Sebab dan Akibat Terjadinya Kekosongan Hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Dalam hal ini penulis menggunakan interpretasi historis dalam meneliti sebab terjadinya kekosongan hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan menggunakan interpretasi sosiologis dalam menganalisis akibat terjadinya kekosongan hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **a. Sebab Terjadinya Kekosongan Hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Tidak ada pengertian atau definisi yang baku mengenai kekosongan hukum (*rechtsvacuum*). Menurut Kamus Hukum, *recht* (Bld) secara obyektif berarti undang-undang atau hukum.<sup>10</sup> Sedangkan Surojo Wignjodipuro, SH dalam “Pengantar Ilmu Hukum” memberikan pengertian mengenai hukum yaitu “Hukum adalah himpunan peraturan-peraturan hidup yang bersifat memaksa, berisikan suatu perintah, larangan atau izin untuk berbuat atau tidak berbuat

---

<sup>10</sup> Sudarsono, 2013, **Kamus Hukum**, Jakarta, Rineka Cipta, hlm. 32

sesuatu serta dengan maksud untuk mengatur tata tertib dalam kehidupan masyarakat”.<sup>11</sup>

Dengan peraturan-peraturan hidup disini dimaksudkan baik peraturan-peraturan yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan maupun yang tidak tertulis (adat atau kebiasaan). Menurut Kamus Besar bahasa Indonesia (KBBI) , “Kekosongan adalah perihal (keadaan, sifat, dan sebagainya) kosong atau kehampaan”,<sup>12</sup> yang dalam Kamus Hukum diartikan dengan *Vacuum* (Bld) yang diterjemahkan atau diartikan sama dengan “kosong atau lowong”.<sup>13</sup>

Dari penjelasan diatas maka secara sempit “kekosongan hukum” dapat diartikan sebagai “suatu keadaan kosong atau ketiadaan peraturan perundang-undangan (hukum) yang mengatur tata tertib (tertentu) dalam masyarakat”, sehingga kekosongan hukum dalam Hukum Positif lebih tepat dikatakan sebagai “kekosongan undang-undang/peraturan perundang-undangan”.

Dalam penyusunan peraturan perundang-undangan baik oleh Legislatif maupun Eksekutif pada kenyataannya memerlukan waktu yang lama, sehingga pada saat peraturan perundang-undangan itu dinyatakan berlaku maka hal-hal atau keadaan yang hendak diatur oleh peraturan tersebut sudah berubah. Selain itu kekosongan hukum dapat terjadi karena hal-hal atau keadaan yang terjadi belum diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan, atau sekalipun telah

---

<sup>11</sup> Surojo Wignjodipuro, 1971, **Pengantar Ilmu Hukum**, Bandung, Alumni, hlm. 10

<sup>12</sup> Peter Salim dan Yenny Salim, *opt.cit*, hlm. 76

<sup>13</sup> Sudarsono, *opt.cit*, hlm. 61

diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan namun tidak jelas atau bahkan tidak lengkap.

Dapatlah dikatakan bahwa peraturan perundang-undangan (hukum positif) yang berlaku pada suatu negara dalam suatu waktu tertentu merupakan suatu sistem yang formal, yang tentunya agak sulit untuk mengubah atau mencabutnya walaupun sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan masyarakat yang harus diatur oleh peraturan perundang-undangan tersebut.

Penegakan dan penerapan hukum khususnya di Indonesia seringkali menghadapi kendala berkaitan dengan perkembangan masyarakat. Berbagai kasus yang telah terjadi menggambarkan sulitnya penegak hukum atau aparat hukum mencari cara agar hukum dapat sejalan dengan norma masyarakat yang ada. Namun perkembangan masyarakat lebih cepat dari perkembangan aturan perundang-undangan, sehingga perkembangan dalam masyarakat tersebut menjadi titik tolak dari keberadaan suatu peraturan. Dalam kehidupan bermasyarakat memang diperlukan suatu sistem hukum untuk menciptakan kehidupan masyarakat yang harmonis dan teratur. Kenyataannya hukum atau peraturan perundang-undangan yang dibuat tidak mencakup seluruh perkara yang timbul dalam masyarakat sehingga menyulitkan penegak hukum untuk menyelesaikan perkara tersebut.

Asas legalitas yang kerap dianggap sebagai asas yang memberikan suatu kepastian hukum dihadapkan oleh realita bahwa rasa keadilan masyarakat tidak dapat dipenuhi oleh asas ini karena masyarakat yang terus berkembang seiring kemajuan teknologi. Perubahan cepat yang terjadi tersebut menjadi masalah berkaitan dengan hal yang tidak atau belum diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan, karena tidak mungkin suatu peraturan perundang-undangan dapat mengatur segala kehidupan manusia secara tuntas sehingga adakalanya suatu peraturan perundang-undangan tidak jelas atau bahkan tidak lengkap yang berakibat adanya kekosongan hukum di masyarakat.

Seperti yang terjadi saat ini, sesuai UU No. 22 Tahun 2009, Undang-Undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah ada sejak tahun 2009, sedangkan fenomena transportasi *online* terutama ojek *online* mulai marak pada tahun 2015.<sup>14</sup> Sehingga dapat kita lihat bahwa pembentukan UU No. 22 Tahun 2009 dilakukan jauh sebelum adanya fenomena ojek *online*. Hal ini sebenarnya selaras dengan pameo yang menyatakan bahwa “terbentuknya suatu peraturan perundang-undangan senantiasa tertinggal atau terbelakang dibandingkan dengan kejadian-kejadian dalam perkembangan masyarakat”, oleh karena itulah terjadi kekosongan hukum dalam UU No. 22 Tahun 2009.

---

<sup>14</sup> Fino Yurio Kristo, Awal Mula Transportasi Online Menjamur di Indonesia (Online), <https://inet.detik.com>, (diakses pada tanggal 17 November 2017)

**b. Akibat dari Kekosongan Hukum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Peraturan perundang-undangan di Indonesia telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (selanjutnya disingkat Undang-undang No. 12 Tahun 2011). Pengertian peraturan perundang-undangan menurut para ahli sendiri sangatlah beragam. Seperti pendapat Bagir Manan, bahwa peraturan perundang-undangan adalah keputusan tertulis negara atau pemerintah yang berisi petunjuk atau pola tingkah laku yang bersifat dan mengikat secara umum.<sup>15</sup> Pengertian lain mengenai peraturan perundang-undangan menurut Attamimi adalah peraturan Negara, di tingkat Pusat dan di tingkat Daerah, yang dibentuk berdasarkan kewenangan perundang-undangan, baik bersifat atribusi maupun bersifat delegasi.<sup>16</sup> Menurut Maria Farida Indrati, istilah perundang-undangan (legislation, wetgeving, atau gesetzgebung) mempunyai dua pengertian yang berbeda, yaitu:<sup>17</sup>

- a. Perundang-undangan merupakan proses pembentukan atau proses membentuk peraturan-peraturan negara, baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah;

---

<sup>15</sup> Bagir manan, 1992, *Dasar-Dasar Perundang-Undangan Indonesia*, Ind-Hill-Co, Jakarta, hlm.18.

<sup>16</sup> Rosjidi Ranggawidjaja, 1998, *Pengantar Ilmu Perundang-Undangan Indonesia*, Mandar Maju, Bandung, hlm.19

<sup>17</sup> Maria Farida Indrati Soeprapto, 2006, *Ilmu Perundang-Undangan, Dasar-Dasar dan Pembentukannya*, Kanisius, Yogyakarta, hlm. 3

- b. Perundang-undangan adalah segala peraturan negara, yang merupakan hasil pembentukan peraturan-peraturan, baik di tingkat Pusat maupun di Tingkat Daerah;

Jenis-jenis peraturan perundang-undangan yang terdapat pada hierarki Peraturan Perundang-undangan yang berlaku di Indonesia disebutkan dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-undang No. 12 Tahun 2011, jenis-jenis peraturan perundang-undangan yaitu terdiri atas:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Tata urutan peraturan perundang-undangan sering dikaitkan dengan ajaran Hans Kelsen mengenai *Stufenbau des Recht* atau *The Hierarchy of Law*. Hans Kelsen berpendapat bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki tata susunan, di mana suatu norma yang lebih rendah berlaku, bersumber, dan berdasar pada norma yang lebih tinggi, norma yang lebih tinggi berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih

tinggi lagi, dan seterusnya sampai pada suatu norma yang tidak dapat ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotetis dan fiktif, yaitu Norma Dasar (*Grundnorm*).

Berdasarkan teori Hans Kelsen, struktur tata hukum Indonesia adalah:<sup>18</sup>

- a. *Staatsfundamentalnorm* : Pancasila (Pembukaan UUD 1945);
- b. *Staatsgrundgesetz* : Batang Tubuh UUD 1945, TAP MPR, dan Konvensi Ketatanegaraan;
- c. *Formell Gesetz* : Undang-Undang;

d. *Verordnung & Autonome Satzung* : secara hierarkis mulai dari Peraturan Pemerintah hingga Keputusan Bupati atau Walikota

Kekuatan hukum dari setiap peraturan perundang-undangan sesuai dengan hierarki peraturan perundang-undangan yang disebutkan dalam Pasal 7 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Ajaran tentang tata urutan peraturan perundang-undangan menurut Bagir Manan mengandung beberapa prinsip, yakni:<sup>19</sup>

- a. Peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah harus bersumber atau memiliki dasar hukum dari suatu peraturan perundang-undangan tingkat lebih tinggi;

---

<sup>18</sup> Jimly Asshiddiqie & M. Ali Safaat, 2006, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, hlm.171. (diakses tanggal 20 November 2017 Pukul 13.00)

<sup>19</sup> Bagir manan, opt.cit, hlm. 23

- b. Isi atau materi muatan peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah tidak boleh menyimpangi atau bertentangan dengan peraturan perundang-undangan tingkat lebih tinggi, kecuali apabila peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dibuat tanpa wewenang (*onbevoegd*) atau melampaui wewenang (*deternement de pouvoir*).
- c. Harus diadakan mekanisme yang menjaga dan menjamin agar prinsip tersebut tidak disimpangi atau dilanggar.

Seperti yaang telah dijelaskan diatas bahwa suatu peraturan perundang-undangan yang lebih rendah harus bersumber dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Dalam Pasal 178 dan Pasal 179 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa ketentuan mengenai perizinan penyelenggaraan angkutan orang diatur dalam Peraturan Menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>20</sup> Dalam hal ini ialah Menteri Perhubungan, Menteri Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan Menteri yang mengatur tentang taksi *online* yaitu Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Kementerian Perhubungan dapat membuat aturan mengenai taksi *online* karena taksi memang telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum,

---

<sup>20</sup> Lihat Pasal Pasal 178 dan Pasal 179 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

sedangkan sepeda motor atau kendaraan roda dua tidak diatur sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam UU No. 22 Tahun 2009. Hal itulah yang membuat Kementerian Perhubungan tidak dapat membuat regulasi mengenai transportasi ojek *online*, karena dalam membuat Peraturan Menteri memang harus berdasarkan dan bersumber dari Undang-Undang di atasnya, dalam hal ini adalah UU No. 22 Tahun 2009. Seperti yang dikatakan oleh Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Sugihardjo di Jakarta, Selasa, 17 Oktober 2017:<sup>21</sup>

“9. Kendaraan roda dua tidak diatur dalam Undang-undang sebagai angkutan transportasi umum. Karena tidak ada dalam Undang-Undang, kami tidak bisa membuat aturan di bawahnya.”

Karena sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum tidak diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, maka peraturan yang dibawahnya tidak bisa mengatur tentang transportasi ojek *online* sehingga keberadaan ojek *online* akan selalu berada di area abu-abu. Akibatnya tidak akan ada kepastian hukum terutama dalam hal perizinan yang terkait dengan legalitas ojek *online* itu sendiri.

---

<sup>21</sup> Ardan Adhi Chandra, Kapan Pemerintah Atur Ojek Online? (Online), <https://finance.detik.com>, (diakses tanggal 23 Oktober 2017)

## **C. Regulasi Ojek *Online* Dalam Prespektif Hukum Perizinan**

### **1. Urgensi Pengaturan Perizinan Angkutan bagi Transportasi Ojek Online**

Salah satu aspek penting bagi kegiatan usaha yang bergerak di bidang transportasi, baik transportasi orang maupun barang di ruang lalu lintas jalan adalah aspek perizinan. Bagi persyaratan angkutan umum, syarat legalitas berwujud surat izin penyelenggaraan angkutan. Pengurusan izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang dikenakan biaya perizinan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pasal 78 ayat (1) PP Nomor 74 Tahun 2014 secara imperatif mewajibkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang memiliki:

- a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek;  
dan/atau
- c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.

Ketentuan imperatif yang mewajibkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang berlaku secara umum. Pengecualian atas ketentuan Pasal 78 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 hanya berlaku bagi pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans atau pengangkutan jenazah. Jadi, diluar pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans atau

pengangkutan jenazah, kewajiban memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang tetap berlaku secara imperatif. Kewajiban memiliki izin harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum berdasarkan persyaratan izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Atas pengajuan permohonan izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang, instansi yang berwenang akan memberikan beberapa surat penting yang merupakan legalitas pokok bagi perusahaan angkutan umum. Izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang yang diberikan adalah berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas:

- a. Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan;
- b. Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
- c. Kartu pengawasan.

Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan dan surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin diberikan kepada pimpinan perusahaan angkutan umum dan berlaku selama 5 (lima) tahun. Sedangkan kartu pengawasan yang merupakan bagian dokumen perizinan yang melekat pada setiap kendaraan bermotor umum

dan wajib diperbarui setiap tahun sejak diterbitkan kartu pengawasan.

Perizinan Angkutan dalam PP Nomor 74 Tahun 2014 hanya berlaku bagi kendaraan moda roda empat karena perizinan angkutan berlaku bagi kendaraan bermotor umum dan dalam UU No. 22 Tahun 2009 yang termasuk dalam kualifikasi kendaraan bermotor umum ialah mobil bus, mobil penumpang, dan mobil barang, sedangkan kendaraan moda roda tidak termasuk kualifikasi tersebut. Akibatnya sampai saat ini ojek *online* masih belum memiliki aturan izin yang jelas. Hal ini menimbulkan pro dan kontra didalam masyarakat, bahkan dapat menimbulkan konflik horizontal. Beberapa daerah juga melarang ojek *online* untuk beroperasi karena menganggap keberadaan ojek *online* adalah ilegal karena belum memiliki izin, padahal ojek *online* sangat dibutuhkan oleh masyarakat sebagai pemenuhan kebutuhan transportasi yang efektif dan efisien.

## **2. Konsep Perumusan Norma Terkait Pengaturan Ojek Online dalam Perspektif Hukum Perizinan**

Seperti yang telah dijelaskan semua diatas, bahwa penyebab tidak adanya regulasi yang mengatur ojek online adalah karena dalam UU No. 22 Tahun 2009 sepeda motor bukanlah kendaraan bermotor umum. Karena tidak diaturnya sepeda motor dalam UU No. 22 Tahun 2009 sebagai kendaraan bermotor umum, maka peraturan pelaksana dibawahnya juga tidak bisa mengatur hal tersebut.

Oleh karena itu perlu adanya revisi yang dilakukan oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Pemerintah terhadap Undang-Undang tersebut agar sepeda motor dimasukkan dalam kategori kendaraan bermotor umum. Hal ini sesuai dengan Pasal 20 ayat (1) dan (2) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi:

*“DPR memegang kekuasaan membentuk undang-undang”  
dan “setiap rancangan undang-undang dibahas oleh DPR  
dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama”.*

Perumusan peraturan terhadap ojek online dalam perspektif hukum perizinan dapat dilakukan berdasarkan metode interpretasi dan rekonstruksi hukum berdasarkan Pasal 47 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana didalamnya dapat menambahkan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Penggunaan metode penemuan hukum tersebut adalah untuk mengisi kekosongan hukum dalam Pasal 47 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 dengan memasukan sepeda motor kedalam kategori kendaraan bermotor umum sehingga dapat pula diatur proses perizinannya dalam peraturan dibawahnya.

Apabila sepeda motor telah diatur dalam Undang-Undang, dengan begitu peraturan pelaksana dibawahnya juga akan bisa ikut mengatur transportasi ojek online. Perizinan angkutan pun dapat diatur dalam Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri (dalam hal ini adalah Menteri Perhubungan selaku Kementrian yang berwenang) dapan mengatur ojek online sebagai kendaraan umum tidak dalam trayek sehingga keberadaan ojek online memiliki payung hukum

yang jelas. Terutama dalam perihal perizinan angkutan sehingga keberadaan ojek online memiliki legalitas dalam pengoperasiannya.

### **3. Penemuan Norma Melalui Perumusan Perizinan dalam Undang-Undang**

Dalam hal ini penulis menggunakan pendekatan perundang-undangan, dimana penulis menganalisa Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan perizinan ojek *online*, yaitu Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan dan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2007 tentang Surat Izin Usaha Perdagangan. Meskipun kedua aturan tersebut tidak secara eksplisit mengatur mengenai perizinan ojek *online*, tetapi kedua regulasi tersebut dapat menjadi alternatif ojek *online* dalam melakukan proses perizinan selama ojek *online* belum memiliki payung hukum yang jelas.

#### **a. Kewajiban Daftar Perusahaan**

Pengertian Daftar Perusahaan diatur dalam pasal 1 huruf b Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (selanjutnya disingkat UU No. 3 Tahun 1982) yang berbunyi sebagai berikut:

*“Daftar perusahaan adalah catatan resmi yang diadakan menurut atau berdasarkan ketentuan undang-undang ini dan/atau peraturan-peraturan pelaksanaannya, dan memuat hal-hal yang wajib didaftarkan oleh setiap perusahaan serta disahkan oleh pejabat yang berwenang dari kantor pendaftaran perusahaan.”*

Bagi pemerintah, adanya Daftar Perusahaan sangat penting karena akan memudahkan untuk sewaktu-waktu dapat mengikuti secara saksama keadaan dan perkembangan sebenarnya dari dunia usaha di wilayah Negara Republik Indonesia secara menyeluruh, termasuk tentang perusahaan asing. Dengan demikian pemerintah dapat memperoleh informasi secara saksama mengenai mengenai keadaan dan perkembangan yang sebenarnya tentang dunia usaha di wilayah Negara Republik Indonesia yang sangat berguna untuk menyusun dan menetapkan kebijaksanaan dalam rangka memberikan bimbingan, pembinaan, dan pengawasan atas dunia usaha, serta dalam menciptakan iklim usaha yang sehat dan tertib. Disamping untuk kepentingan tersebut, Daftar Perusahaan sekaligus dapat dipergunakan sebagai pengaman pendapatan negara, karena dengan wajib daftar perusahaan itu dapat diarahkan dan diusahakan terciptanya iklim usaha yang sehat dan tertib.

Bagi dunia usaha, Daftar Perusahaan adalah penting untuk mencegah dan menghindari praktik-praktik usaha yang tidak jujur (persaingan curang, penyelundupan, dan lain sebagainya). Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, salah satu tujuan utama Daftar Perusahaan adalah untuk melindungi perusahaan yang dijalankan secara jujur (*te goeder trouw*). Daftar Perusahaan dapat dipergunakan sebagai sumber informasi untuk kepentingan usahanya.

Demikian pula untuk pihak ketiga yang berkepentingan akan informasi semacam itu.

Karena Daftar Perusahaan merupakan sumber informasi resmi mengenai identitas serta hal-hal yang menyangkut dunia usaha dan perusahaan yang didirikan, bekerja, dan berkedudukan di wilayah Negara Republik Indonesia, maka kepada semua pihak yang berkepentingan diberikan kesempatan agar dengan secara mudah dapat mengetahui dan meminta keterangan yang diperlukan mengenai hal-hal yang sebenarnya tentang suatu perusahaan. Jadi dengan adanya Daftar Perusahaan dapat dicegah atau dihindarkan timbulnya perusahaan dan badan usaha yang tidak bertanggung jawab serta dapat merugikan masyarakat.

Suatu hal yang penting pula adalah bahwa kewajiban pendaftaran perusahaan mempunyai sifat mendidik pengusaha-pengusaha supaya dalam segala tindakan menjalankan usahanya bersikap jujur dan terbuka karena keterangan-keterangan yang diberikan adalah sesuai dengan keadaan yang sebenarnya sehingga perusahaan yang mendaftarkan itu sendiri dapat memperoleh kepercayaan dari masyarakat. Selain untuk masyarakat pada umumnya dan para pengusaha khususnya, karena Daftar Perusahaan bertujuan mencatat bahan-bahan keterangan yang dibuat secara benar dari setiap kegiatan usaha yang dijalankan secara benar, maka Daftar

Perusahaan dapat merupakan alat pembuktian yang sempurna terhadap setiap pihak ketiga sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya.

Sebagaimana ketentuan pasal 2 UU No. 3 Tahun 1982, Daftar Perusahaan bertujuan mencatat bahan-bahan keterangan yang dibuat secara benar dari suatu perusahaan dan merupakan sumber informasi resmi untuk semua pihak yang berkepentingan mengenai identitas, data, serta keterangan lainnya tentang perusahaan yang tercantum dalam Daftar Perusahaan dalam rangka menjamin kepastian berusaha. Sesuai ketentuan tersebut, Daftar Perusahaan merupakan manifestasi dari asas keterbukaan informasi dalam dunia usaha. Sebagaimana memori penjelasan atas UU No. 3 Tahun 1982, perlindungan kepada perusahaan-perusahaan menjalankan usahanya secara jujur dan terbuka merupakan salah satu tujuan utama dari UU No. 3 Tahun 1982.

Pasal 3 UU No. 3 Tahun 1982 menegaskan sifat terbuka dari Daftar Perusahaan yang berlaku bagi semua pihak. Dalam hal ini yang dimaksud dengan sifat terbuka adalah bahwa Daftar Perusahaan itu dapat dipergunakan oleh pihak ketiga sebagai sumber informasi. Daftar Perusahaan merupakan suatu kegiatan dimana perusahaan (sebagai pihak yang satu) melaporkan dan mendaftarkan hal-hal yang diwajibkan oleh UU No. 3 Tahun 1982 kepada instansi pemerintah (sebagai pihak yang lain). Daftar Perusahaan mengandung informasi mengenai susunan struktur maupun fungsi dari suatu perusahaan,

informasi mana dapat digunakan oleh pihak ketiga, yakni siapapun yang berkepentingan dengan Daftar Perusahaan.

Pasal 4 ayat (1) UU No. 3 Tahun 1982 menyatakan bahwa bagi setiap pihak yang berkepentingan, setelah memenuhi biaya administrasi yang ditetapkan oleh Menteri, berhak memperoleh keterangan yang diperlukan dengan cara mendapatkan salinan atau petikan resmi dari keterangan yang tercantum dalam Daftar Perusahaan yang disahkan oleh pejabat yang berwenang untuk itu dari kantor pendaftaran perusahaan. Setiap salinan atau petikan yang diberikan berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat (1) UU No. 3 Tahun 1982 merupakan pembuktian sempurna. Sesuai memori penjelasan atas pasal 4 ayat (1) UU No. 3 Tahun 1982, pembuktian sempurna adalah pembuktian yang autentik.

Pasal 7 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan menjelaskan bahwa perusahaan yang wajib didaftar dalam perusahaan adalah setiap perusahaan yang berkedudukan dan menjalankan usahanya di wilayah Negara Republik Indonesia menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku, termasuk di dalamnya kantor cabang, kantor pembantu, anak perusahaan, serta agen dan perwakilan dari perusahaan itu yang mempunyai wewenang untuk mengadakan perjanjian.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, perusahaan terbagi atas beberapa jenis. Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri

Perdagangan Nomor 37 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Pendaftaran Perusahaan menjabarkan ketentuan yang bersifat imperatif bahwa setiap perusahaan yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Koperasi, Persekutuan Komanditer (CV), Firma (Fa), Perorangan, dan Bentuk Usaha Lainnya (BUL), termasuk Perusahaan Asing dengan status Kantor Pusat, Kantor Tunggal, Kantor Cabang, Kantor Pembantu, Anak Perusahaan, Agen Perusahaan, dan Perwakilan Perusahaan yang berkedudukan dan menjalankan usahanya di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia wajib didaftarkan dalam Daftar Perusahaan. Khusus bagi Perusahaan Transportasi, bentuk badan hukum yang dapat menyelenggarakan jasa pengangkutan sebagaimana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan hanyalah badan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas dan Koperasi. Oleh karena itu, penulis melakukan kajian tentang hal-hal yang wajib didaftarkan bagi perusahaan transportasi, hanya terbatas pada badan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas dan Koperasi, sebagaimana di bawah ini.

a. Perseroan Terbatas

Setiap perusahaan yang berbentuk perseroan terbatas, selain wajib memenuhi seluruh ketentuan dalam undang-undang perseroan terbatas, juga wajib melakukan pendaftaran atas hal-hal sebagaimana

Pasal 11 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan antara lain sebagai berikut:

- 1) Nama perseroan dan merk perusahaan
- 2) Tanggal pendirian perseroan dan jangka waktu berdirinya perseroan.
- 3) Kegiatan pokok dan lain-lain kegiatan usaha perseroan, termasuk izin usaha yang dimiliki.
- 4) Alamat perusahaan pada waktu perseroan didirikan dan setiap dan setiap perubahannya, serta alamat setiap kantor cabang, kantor pembantu, dan agen serta perwakilan perseroan.
- 5) Hal-hal yang berkenaan dengan setiap pengurus dan komisaris
  - a. Nama lengkap dan setiap alias-aliasnya.
  - b. Setiap namanya dahulu apabila berlainan dengan huruf e angka 1.
  - c. Nomor dan tanggal tanda bukti diri .
  - d. Alamat tempat tinggal tetap.
  - e. Alamat dan negara tempat tinggal yang tetap apabila tidak bertempat tinggal tetap di wilayah Negara Republik Indonesia.
  - f. Tempat dan tanggal lahir.
  - g. Negara tempat lahir apabila dilahirkan diluar wilayah Negara Republik Indonesia.
  - h. Kewarganegaraan pada saat pendaftaran.

- i. Setiap kewarnegaraan dahulu apabila terdapat perbedaan dengan saat melakukan pendaftaran.
  - j. Tanda tangan.
  - k. Tanggal mulai menduduki jabatan.
- 6) Lain-lain kegiatan usaha dari setiap pengurus dan komisaris
- 7) Komposisi modal yang terdiri atas:
- a. Modal dasar.
  - b. Banyaknya dan nilai nominal masing-masing saham.
  - c. Besarnya modal yang ditempatkan.
  - d. Besarnya modal yang disetor.
- 8) Tanggal dimulainya kegiatan usaha, tanggal dan nomor pengesahan badan hukum, dan tanggal pengajuan pendaftaran.

Apabila telah diterbitkan saham atas nama yang telah maupun belum disetor secara penuh, disamping hal-hal sebagaimana di atas, suatu perseroan terbatas juga wajib mendaftarkan hal-hal mengenai setiap pemilik pemegang saham-saham.

Selain melakukan pendaftaran atas hal-hal tersebut (Pasal 11 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan), pendaftaran perusahaan juga dibebani kewajiban berupa penyerahan salinan resmi akta pendirian sebagaimana Pasal 11 ayat (3) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.

b. Koperasi

Hal-hal yang wajib didaftarkan pada perusahaan perdagangan yang berbentuk perusahaan berbentuk Koperasi, antara lain sebagai berikut:

- 1) Nama koperasi dan nama perusahaan apabila berlainan dengan nama koperas, serta merek perusahaan.
- 2) Tanggal pendirian
- 3) Kegiatan pokok dan lain-lain kegiatan usaha
- 4) Alamat perusahaan berdasarkan akta pendirian
- 5) Hal-hal yang berkenaan dengan setiap pengurus dan anggota badan pemeriksa.
- 6) Lain-lain kegiatan usaha dari setiap pengurus dan anggota badan pemeriksa
- 7) Tanggal dimulainya kegiatan usaha dan tanggal pengajuan permintaan pendaftaran

Selain melakukan hal-hal sebagaimana diatas, pendaftaran perusahaan yang berbentuk koperasi dilakukan pula dengan menyerahkan salinan resmi akta pendirian koperasi yang disahkan serta salinan surat pengesahan dari pejabat yang berwenang untuk itu sesuai dengan ketentuan pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan.

Urgensi pendaftaran perusahaan transportasi ojek *online* dapat ditinjau dari 2 (dua) sisi utama, yakni sisi internal dan sisi eksternal. Sisi internal berkaitan dengan aspek legalitas yang secara imperatif

harus dipenuhi oleh perusahaan transportasi ojek *online* sebelum melaksanakan kegiatan usahanya. Sisi eksternal berkaitan dengan aspek integritas perusahaan transportasi ojek *online* yang berkaitan dengan hubungan hukum yang akan terjadi kemudian dengan pihak ketiga, baik mitra bisnis maupun masyarakat (terutama para pelanggan atau konsumen).

Pada era di mana informasi semakin mudah untuk diketahui dan diakses, keterbukaan informasi dari perusahaan tidak lagi menjadi tuntutan, tetapi sudah menjadi kebutuhan. Semakin tidak terbukanya akses informasi suatu perusahaan, semakin kuat pula indikasi ketiadaan itikad baik dan ketidakjujuran dari suatu perusahaan. Suatu perusahaan yang menjalankan usahanya secara jujur akan mendapatkan perlindungan dari pemerintah. Sebagaimana penjelasan atas konsiderans UU No, 3 Tahun 1982 tentang, perlindungan kepada perusahaan-perusahaan yang menjalankan usahanya secara jujur dan terbuka merupakan salah satu tujuan utama dari UU No. 3 Tahun 1982.

Persoalan legalitas dan kredibilitas suatu perusahaan akan menentukan keberhasilan usaha. Suatu perusahaan yang bermasalah dengan persoalan legalitas dan kredibilitas akan sulit untuk mengembangkan usahanya. Daftar perusahaan (*handelregister*) yang teratur dengan baik menjadi salah satu syarat penting bagi perusahaan

transportasi ojek *online*. Untuk itulah mengapa daftar perusahaan (*handelregister*) merupakan urgensi dari perusahaan ojek *online*.

#### **4. Perizinan Usaha**

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, aspek legalitas suatu perusahaan harus dipenuhi dengan cara melaksanakan UU No. 3 Tahun 1982. Selain mendaftarkan diri dalam daftar perusahaan (*handelregister*), suatu perusahaan (termasuk perusahaan transportasi online) wajib memiliki surat izin usaha perdagangan. Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan (selanjutnya disingkat UU No. 7 Tahun 2014) menyatakan bahwa pelaku usaha yang melakukan kegiatan usaha perdagangan wajib memiliki perizinan di bidang perdagangan yang diberikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perdagangan. Sebagai suatu perusahaan perdagangan yang terlektak dibidang jasa, perusahaan transportasi ojek online secara imperatif terikat dengan kewajiban memiliki perizinan di bidang perdagangan.

Ketentuan tentang perizinan yang bersifat imperatif berdasarkan Pasal 24 ayat (1) UU No. 7 Tahun 2014 diperkuat oleh ketentuan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2007 tentang Surat Izin Usaha Perdagangan (selanjutnya disingkat Permendagri No. 36 Tahun 2007) yang menyatakan bahwa setiap perusahaan yang melakukan usaha perdagangan wajib memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (selanjutnya disingkat SIUP).

Suatu perusahaan tidak dapat melakukan usaha sebelum mendapatkan SIUP dari instansi yang berwenang. Suatu perusahaan pengangkutan ojek online tidak dapat menjalankan usaha jasa transportasi, baik transportasi orang maupun barang apabila perusahaan tidak memiliki SIUP.

Kewajiban memiliki SIUP hanya dikecualikan terhadap:

- a. Perusahaan yang melakukan kegiatan usaha di luar sektor perdagangan.
- b. Kantor cabang atau kantor perwakilan.
- c. Perusahaan perdagangan mikro dengan kriteria:
  - 1) Usaha perseorangan atau persekutuan.
  - 2) Kegiatan usaha diurus, dijalankan, atau dikelola oleh pemiliknya atau anggota keluarganya atau kerabat terdekat.
  - 3) Memiliki kekayaan bersih paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha.

Perusahaan perdagangan mikro dapat diberikan SIUP mikro, apabila dikehendaki yang bersangkutan. Dengan demikian, ketentuan imperatif berupa kewajiban memiliki SIUP bagi perusahaan tidak berlaku pada perusahaan perdagangan yang masuk dalam kategori mikro. Mengacu pada ketentuan Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, kriteria usaha mikro adalah apabila perusahaan memiliki kekayaan

bersih paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha atau memiliki hasil penjualan tahunan paling banyak Rp 300.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

SIUP terbagi menjadi beberapa jenis sesuai dengan kekayaan bersih yang dimiliki oleh perusahaan perdagangan. Pasal 4 Permendagri No. 36 Tahun 2007 membagi SIUP menjadi 3 (tiga) jenis, yakni sebagai berikut:<sup>22</sup>

- a. SIUP kecil;
- b. SIUP menengah; dan
- c. SIUP besar.

Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 36 Tahun 2007 tentang SIUP menjelaskan bahwa selain SIUP kecil, menengah, dan besar, terdapat pula SIUP mikro. SIUP mikro dapat diberikan kepada perusahaan perdagangan mikro apabila dikehendaki oleh yang bersangkutan.

Urgensi dimilikinya SIUP bagi perusahaan transportasi ojek online terletak pada kebutuhan akan aspek legalitas bagi perusahaan tersebut. sebagai negara hukum, segala kegiatan yang ada didalam wilayah Indonesia (termasuk usaha perdagangan) wajib mematuhi segala peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebagaimana bunyi kalimat konsiderans (pertimbangan) huruf a Peraturan Menteri

---

<sup>22</sup> Lihat Pasal 4 Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 36 Tahun 2007 tentang Surat Izin Usaha Perdagangan

Perdagangan Republik Indonesia No. 36 Tahun 2007 tentang SIUP, SIUP merupakan legalitas usaha di bidang perdagangan (termasuk perdagangan jasa transportasi). Suatu perusahaan yang tidak memiliki SIUP berkonsekuensi pada legalitas perusahaan itu sendiri.