

Akibat Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 Terhadap Pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online

Siti Maryam

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Email: sitimaryam5696@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak hukum putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online dan untuk mengetahui pandangan maqashid syariah terhadap Putusan Mahkamah Agung tersebut. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian normatif dan menggunakan tinjauan maqashid syariah dengan pendekatan Undang-Undang dan pendekatan konsep. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa akibat hukum yang timbul dari putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek yaitu mengharuskan Menteri Perhubungan membuat peraturan baru yang mana peraturan tersebut harus sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar tidak terjadi kekosongan hukum. Dampak dari hal tersebut yaitu, dibuat dan diberlakukannya PM No. 108 Tahun 2017. Menurut pandangan maqashid syariah, menjaga jiwa, akal dan harta menjadi hal yang sangat penting karena dalam bermuamalah, ketiga hal tersebut yang paling relevan dan sangatlah penting untuk menghindari kemudharatan atau kecelakaan yang tidak diinginkan terjadi.

Kata Kunci: Akibat Hukum, Angkutan, Maqashid Syariah.

Pendahuluan

Sebagaimana yang telah kita ketahui bahwa Negara Indonesia merupakan Negara Hukum¹, yang berarti segala aspek kehidupan dan norma-norma di dalamnya harus berlandaskan atas hukum. Berdasarkan hal tersebut, maka berarti bahwa setiap orang memiliki kedudukan yang sama di hadapan hukum, tidak ada satu pun yang kebal dan memiliki keistimewaan terhadap hukum.

Adanya hukum di Indonesia tidaklah semata-mata hanya dibuat saja, namun dengan adanya hukum dalam suatu negara berarti negara itu memiliki harapan dan tujuan untuk menciptakan keadilan di tengah-tengah kehidupan masyarakat. Setiap orang yang ada di penjuru bumi ini sudah pasti memiliki hak yang salah satu di antaranya adalah hak mendapatkan keadilan, baik dalam perlakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil.²

Hukum itu sendiri bertujuan untuk menciptakan keadilan di tengah-tengah masyarakat sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Hak asasi manusia

¹ Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945.

² Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar (UUD) Tahun 1945.

sejatinya adalah hak yang dimiliki oleh setiap manusia, bahkan sejak manusia berada dalam kandungan manusia sudah memiliki hak asasinya sendiri.³

Keberadaan Mahkamah Agung adalah sebagai salah satu penyelenggara kehakiman yang bertujuan untuk menyelenggarakan peradilan sehingga dapat tercipta penegakan hukum dan peradilan. Oleh karena hal tersebut, dapat dikatakan bahwa Mahkamah Agung yang berperan sangat banyak dalam proses hukum dan keadilan di Negara ini, namun seiring berjalannya waktu Mahkamah Agung tidak lagi sebagai satu-satunya kekuasaan kehakiman yang ada di Negara Indonesia, akan tetapi Mahkamah Agung hanyalah salah satu pelaku kekuasaan kehakiman. Berdasarkan pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Mahkamah Agung, bahwa Mahkamah Agung diberi wewenang untuk menguji perundang-undangan di bawah Undang-Undang.

Dengan merujuk kepada ketentuan pasal 24A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman dan pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, serta pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, yang pada intinya menentukan bahwa Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Peraturan Menteri dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tidak diatur dalam ketentuan pasal ayat (1). Namun demikian, jenis peraturan tersebut keberadaannya diatur dalam pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang menegaskan⁴:

“jenis peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga atau Komisi setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.”

Walaupun dalam ketentuan di atas tidak menyebutkan secara tegas jenis peraturan Perundang-undangan berupa *“Peraturan Menteri”*, namun frasa *“...peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri,...”* di atas, mencerminkan keberadaan Peraturan Menteri sebagai salah satu jenis peraturan Perundang-undangan. Dengan demikian, *“Peraturan Menteri”* setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tetap diakui keberadaannya. Sebagaimana ditegaskan dalam pasal 8 ayat (2) yang berbunyi: *“Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.”*

Kedudukan Peraturan Menteri yang dibentuk setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, baik yang dibentuk atas dasar perintah peraturan perundang-undangan yang

³ Pasal 1 ayat (5) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

⁴T.n., *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*, <http://kelembagaan.risetdikti.go.id>, diakses pada tanggal 23 April 2018 pukul 21:45 WIB.

lebih tinggi maupun yang dibentuk atas dasar kewenangan di bidang urusan pemerintahan tertentu yang ada pada menteri, berkualifikasi sebagai peraturan perundang-undangan.

Hal inilah yang menjadikan penulis tertarik untuk menganalisis putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek yang telah diputuskan pada tanggal 20 Juni 2017, putusan tersebut berisi tentang perkara keberatan Hak Uji Materiil terhadap sejumlah pasal yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017, dan dalam perkembangannya terus mengalami perubahan atau revisi dikarenakan teknologi yang semakin maju di tengah-tengah masyarakat. Perubahan tersebut bermula dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 yang kemudian direvisi menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016, namun pemerintah menunda pemberlakuan peraturan tersebut bahkan belum sempat diberlakukan berdasarkan pertimbangan bahwa untuk melaksanakan ketentuan pasal 46, pasal 59, pasal 80 ayat (2), pasal 86 ayat (3), pasal 87 ayat (5), pasal 120 ayat (5) dan pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, dikarenakan hal tersebut maka Menteri Perhubungan membuat Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 dan mencabut Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016.

Setelah Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 tersebut akan mulai diberlakukan, ada beberapa driver online yang merasa keberatan atas beberapa ketentuan yang ada dalam Peraturan tersebut, sehingga mengajukan Permohonan Keberatan Hak Uji Materiil kepada Mahkamah Agung yang kemudian permohonan tersebut dikabulkan dengan dicabutnya ke-14 pasal terkait ketentuan yang mengatur pengoperasian transportasi online. Dengan dibatalkannya ke-14 pasal tersebut maka dalam pengoperasian transportasi online menjadi ilegal dan menimbulkan kekosongan hukum di masyarakat, oleh sebab itu pemerintah berusaha membuat peraturan baru yang diharapkan dapat mengisi kekosongan hukum tersebut yakni dengan dibuat dan diberlakukannya Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2018 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek. Namun dalam peraturan tersebut ternyata memuat kembali ke-14 pasal yang sebelumnya telah dibatalkan oleh Mahkamah Agung, sehingga hal tersebut menjadikan para driver online menggugat kembali Pasal-pasal yang masih dianggap sama dengan yang telah dibatalkan oleh Mahkamah Agung sebelumnya ke Mahkamah Konstitusi.

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, selanjutnya penulis akan menganalisis putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek dengan judul: “Akibat Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 37/P/HUM 2017 Terhadap Pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maqashid Syariah*).”

Penelitian ini akan membahas akibat hukum putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online serta bagaimana tinjauan *maqashid syariah* dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian ini memberikan sumbangsih terhadap keilmuan, khususnya dalam bidang hukum terkait pembentukan perundang-undangan di Indonesia. Terutama dalam hal tinjauan *maqashid syariah* terhadap putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek. Sebagai media pengaplikasian ilmu pengetahuan yang diperoleh selama perkuliahan, berguna melatih kemampuan menganalisis secara sistematis. Secara Praktis Penelitian ini dapat dijadikan

sebagai bahan acuan bagi para akademisi untuk mau melakukan kajian terhadap problematika penelitian dalam bidang yang sama.

Permasalahan analisa terhadap Pengangkutan memang sudah banyak dilakukan oleh para peneliti dengan berbagai topik yang diangkat dapat dijadikan sebagai telaah pustaka dalam penelitian ini, antara lain penelitian yang dilakukan oleh Atika Fitri Nazili berjudul *“Analisis Dasar Pertimbangan Hukum Hakim dalam Peninjauan Kembali Denda yang Melampaui Ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Putusan Nomor: 1/Pid.Sus/Anak/2014/PN.Kbu)”* penelitian ini menyebutkan pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana denda yang melampaui ketentuan Undang-Undang adalah berpijak pada teori keseimbangan dengan melihat dari hal-hal yang memberatkan yaitu perbuatan terdakwa merugikan pihak lain, perbuatan terdakwa meresahkan masyarakat, dan tidak ada perdamaian antara pihak terdakwa dan pihak korban, sedangkan dari hal-hal yang meringankan yaitu terdakwa belum pernah dihukum, terdakwa menyesal dan tidak akan mengulangi lagi perbuatannya.⁵

Kemudian skripsi yang ditulis oleh Aam Ridwan berjudul *“Penggunaan Sepeda Motor Umum Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Maqashid Syariah)”* bahwa penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum merupakan kegiatan yang ilegal⁶, karena tidak mempunyai dasar hukum yang resmi baik dalam pemerintah maupun Undang-Undang sehingga kegiatan yang dilakukan angkutan dengan sepeda motor merupakan kegiatan yang dilarang.

Selanjutnya skripsi yang ditulis oleh M. Milchani berjudul *“Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”* bahwa kendaraan bermotor kereta mini merupakan kendaraan modifikasi, kendaraan umum, angkutan tidak dalam trayek⁷. Dalam penerbitan kendaraan bermotor modifikasi kereta mini aparat penegak hukum sudah melakukan upaya preventif yang meliputi bimbingan sosialisasi dan memasang spanduk mengenai larangan kendaraan bermotor kereta mini beroperasi di jalan umum, dan untuk upaya represifnya yaitu melakukan penilangan serta razia.

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian normatif. Karena peneliti menggunakan beberapa bahan hukum dari beberapa sumber tertulis, yaitu Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017, konsep tentang *maqashid syariah*, Peraturan Menteri Perhubungan yang terkait dengan penelitian penulis.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yang pertama adalah pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan Undang-Undang digunakan karena penelitian yang diteliti berkenaan dengan Undang-Undang sehingga peneliti merujuk pada Undang-Undang yang berkaitan dengan penelitian ini. Pendekatan yang kedua adalah pendekatan konsep

⁵ Atika Fitri Nazili, *“Analisis Dasar Pertimbangan Hukum Hakim dalam Peninjauan Kembali Denda yang Melampaui Ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Putusan Nomor: 1/Pid.Sus/Anak/2014/PN.Kbu)”*, Skripsi (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2016), 67.

⁶ Aam Ridwan, *“Penggunaan Sepeda Motor Umum Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Maqashid Syariah)”*, Skripsi (Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2016), 100.

⁷ M. Milchani, *“Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”*, Skripsi (Yogyakarta: Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, 2017), i.

(*conseptual approach*)⁸, pendekatan konsep digunakan karena peneliti merujuk pada prinsip-prinsip dan pandangan-pandangan hukum *maqashid syariah* yang dikemukakan oleh Izzuddin bin Abd al-Salam dan juga perspektif Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini fokus pada tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan *maqashid syariah*.

Bahan hukum dalam penelitian ini menggunakan dua bahan hukum⁹, yaitu bahan hukum primer yang meliputi Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Peraturan Menteri Perhubungan dan konsep *maqashid syariah*. Bahan hukum sekunder yang meliputi beberapa buku teks (*textbooks*) yang ditulis para ahli hukum, jurnal-jurnal penelitian hukum yang terkait dengan tema penelitian, pendapat para sarjana hukum Islam, dan penelitian hukum lainnya.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode studi kepustakaan, yaitu pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas yang relevan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian. Studi pustaka dilakukan dengan cara mempelajari konsep-konsep *maqashid syariah* yang berkenaan dengan sudut pandang transportasi.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menelaah kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi dan kemudian telah menjadi putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap, yaitu Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek. Kemudian penulis menginventarisasi dan mengidentifikasi peraturan perundang-undangan, untuk selanjutnya penulis menganalisis kasus tersebut terhadap peraturan perundang-undangan tersebut dengan melakukan penafsiran terhadap Undang-Undang dan kemudian menarik kesimpulan dari hasil analisis tersebut.

Hasil dan Pembahasan

Konsep Peristiwa Hukum dan Akibat Hukum

Dalam ilmu hukum, hak dan kewajiban tidak dapat dipisahkan. Tidak ada hak tanpa kewajiban, jika tidak, tidak ada kewajiban tanpa hak. Isi dari hak dan kewajiban tersebut diatur oleh aturan hukum. Aturan hukum terdiri dari peristiwa dan konsekuensi bahwa aturan hukum terkait. Dengan demikian, peristiwa hukum adalah peristiwa yang secara konsekuensi diatur oleh hukum.

Menurut Soedjono Dirdjosisworo¹⁰, peristiwa hukum adalah semua peristiwa atau peristiwa yang dapat menimbulkan konsekuensi hukum, antara pihak-pihak yang memiliki hubungan hukum. Kemudian Surojo Wignjodipuro,¹¹ menjelaskan bahwa peristiwa hukum adalah peristiwa (kejadian biasa) dalam kehidupan sehari-hari yang membawa konsekuensi yang diatur oleh hukum.

Lebih lanjut, Satjipto Rahardjo¹² menjelaskan bahwa peristiwa hukum adalah peristiwa dalam masyarakat yang menggerakkan hukum tertentu, sehingga ketentuan yang terkandung di dalamnya. Karena itu, untuk mengukur itu digunakan ketentuan hukum yang berbeda. Dengan demikian, peristiwa hukum memang merupakan peristiwa yang dirumuskan dalam perumusan metode hukum sebelum peristiwa itu terjadi.

⁸ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif Edisi Revisi* (Malang: Bayumedia Publishing, 2007), 301.

⁹ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif Edisi Revisi*, 295-296.

¹⁰ Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1994), 128.

¹¹ Soerojo Wignjodipuro, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Gunung Agung, 1982), 35.

¹² Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Alumni, 1986), 85.

Tidak semua peristiwa dapat dikatakan membawa konsekuensi yang diatur oleh hukum. Salah satu peristiwa yang tidak membawa konsekuensi hukum seperti A mengambil mobilnya sendiri. Peristiwa semacam itu tidak ada kaitannya dengan hukum. Dengan kata lain, tindakan yang dilakukan dalam acara tersebut tidak menggerakkan hukum untuk bekerja.

Menurut Ishaq¹³, ketika peristiwa hukum dilihat dari segi isinya, peristiwa hukum dapat diketahui oleh dua macam, yaitu: a) Peristiwa hukum karena masalah hukum, yaitu peristiwa hukum yang terjadi karena tindakan hukum subjek; b) Peristiwa hukum yang bukan merupakan subjek hukum atau peristiwa hukum lainnya, yaitu peristiwa hukum yang terjadi dalam masyarakat yang bukan merupakan hasil dari subjek hukum.

Peristiwa hukum karena subjek hukum dapat dibagi menjadi dua, yaitu: a) subjek hukum adalah tindakan hukum, yang merupakan tindakan yang secara konsekuen diatur oleh hukum dan oleh karena itu dituntut oleh pelaku; b) tindakan subjek hukum yang bukan merupakan tindakan hukum, tindakan yang konsekuensi hukumnya tidak diperlukan oleh yang terakhir, meskipun konsekuensinya diatur oleh hukum.

Akibat hukum adalah akibat yang ditimbulkan oleh peristiwa hukum¹⁴. Karena suatu peristiwa hukum disebabkan oleh perbuatan hukum, sedangkan suatu perbuatan hukum juga dapat melahirkan suatu hubungan hukum, maka akibat hukum juga dapat dimaknai sebagai suatu akibat yang ditimbulkan oleh adanya suatu perbuatan hukum dan/atau hubungan hukum.

Lebih jelas lagi, menurut Syarifin¹⁵, akibat hukum adalah segala akibat yang terjadi dari segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh subyek hukum terhadap obyek hukum atau akibat-akibat lain yang disebabkan karena kejadian-kejadian tertentu oleh hukum yang bersangkutan telah ditentukan atau dianggap sebagai akibat hukum.

Berdasarkan uraian tersebut, untuk dapat mengetahui telah muncul atau tidaknya suatu akibat hukum, maka yang perlu diperhatikan adalah hal-hal sebagai berikut: a) adanya perbuatan yang dilakukan oleh subyek hukum terhadap obyek hukum atau terdapat akibat tertentu dari suatu perbuatan, yang mana akibat itu telah diatur oleh hukum; b) adanya perbuatan yang seketika dilakukan bersinggungan dengan pengembanan hak dan kewajiban yang telah diatur dalam hukum (Undang-Undang).

Menurut Soeroso¹⁶, akibat hukum dapat berwujud sebagai berikut: a) lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu keadaan hukum; b) lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu hubungan hukum, antara dua atau lebih subyek hukum, di mana hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain.

Akibat Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 terhadap Pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online

Pembahasan mengenai hukum yang selalu diidentikkan dengan Undang-Undang, akan melahirkan kestatisan dalam hukum. Sebenarnya jika membicarakan hukum merupakan suatu pembahasan yang lebih luas karena bukan hanya sekedar berbicara tentang Undang-Undang. Undang-Undang tidak mungkin dapat mengatur kehidupan manusia secara tuntas, sehingga adakalanya Undang-Undang tersebut tidak jelas atau bahkan tidak lengkap. Oleh karena hal itu, peraturan atau hukum yang tidak ada harus diadakan, yang tidak jelas harus dijelaskan dan yang tidak lengkap harus dilengkapi, dengan jalan penemuan hukum agar aturan hukum

¹³ Ishaq, *Dasar-dasar Ilmu Hukum*, Cet. I (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 78-79.

¹⁴ Ishaq, *Dasar-dasar Ilmu Hukum*, 86.

¹⁵ Pipin Syarifin, *Pengantar Ilmu Hukum* (Bandung: CV. Pustaka Setia, 2009), 71.

¹⁶ R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cet. VII (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 296.

tersebut dapat diterapkan terhadap peristiwa yang terjadi. Dengan penemuan hukum, diharapkan putusan hakim mengandung aspek keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum.

Mahkamah Agung membatalkan sejumlah pasal terkait pengaturan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek merupakan peristiwa hukum yang ada karena masalah hukum yang dilakukan subyek hukum. Adanya putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek tentunya menimbulkan konsekuensi yang diatur oleh hukum,¹⁷ yaitu bahwa Menteri Perhubungan memiliki kewajiban untuk membuat aturan terkait Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek agar tidak ada kekosongan hukum.

Perbuatan yang dilakukan hakim Mahkamah Agung terhadap PM No. 26 Tahun 2017 menimbulkan akibat hukum yang mana akibat tersebut telah diatur oleh hukum (Undang-Undang). Sehingga Menteri Perhubungan menerbitkan aturan baru terkait Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek yang aturan tersebut harus sesuai dengan Undang-Undang yang berada di atasnya.

Peraturan Menteri dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tidak diatur dalam ketentuan pasal 7 ayat (1). Namun demikian, jenis peraturan tersebut keberadaannya diatur dalam pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang menegaskan¹⁸:

“jenis peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga atau Komisi setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.”

Walaupun dalam ketentuan di atas tidak menyebutkan secara tegas jenis peraturan Perundang-undangan berupa “Peraturan Menteri”, namun frasa *“...peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri,...”* di atas, mencerminkan keberadaan Peraturan Menteri sebagai salah satu jenis peraturan Perundang-undangan. Dengan demikian, “Peraturan Menteri” setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tetap diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan¹⁹. Sebagaimana ditegaskan dalam pasal 8 ayat (2) yang berbunyi: “Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.”

Dari ketentuan di atas, terdapat dua syarat agar peraturan-peraturan sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan memiliki kekuatan hukum sebagaimana peraturan perundang-undangan,

¹⁷ Soerojo Wignjodipuro, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Gunung Agung, 1982), 35.

¹⁸T.n., *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*, <http://kelembagaan.risetdikti.go.id>, diakses pada tanggal 23 April 2018 pukul 21:45 WIB.

¹⁹Ahmad Redi, *Hukum Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*, 91.

yaitu: 1) diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi; 2) dibentuk berdasarkan kewenangan.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 yang berlaku sebelumnya, tidak dikenal peraturan perundang-undangan yang dibentuk atas dasar kewenangan, termasuk dalam hal Peraturan Menteri. Peraturan Menteri yang dibentuk tanpa adanya pendelegasian dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebelum berlaku Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dikenal secara teoritik sebagai peraturan kebijakan (*beleidregels*), yaitu suatu keputusan pejabat administrasi negara yang bersifat mengatur dan secara tidak langsung bersifat mengikat umum, namun bukan peraturan perundang-undangan.

Karena bukan peraturan perundang-undangan, peraturan kebijakan tidak dapat diuji oleh Mahkamah Agung yang memiliki kewenangan menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap Undang-Undang, dengan adanya ketentuan pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, maka tidak lagi ada perbedaan antara Peraturan Menteri yang merupakan peraturan perundang-undangan dengan Peraturan Menteri yang merupakan Aturan Kebijakan.

Berdasarkan ketentuan pasal 24A Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945, pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, dan pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, serta pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, bahwa Mahkamah Agung memiliki kewenangan untuk menguji permohonan keberatan hak uji materiil, dengan kata lain bahwa Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 yang berlaku sebelumnya, tidak dikenal peraturan perundang-undangan yang dibentuk atas dasar kewenangan, termasuk dalam hal Peraturan Menteri. Peraturan Menteri yang dibentuk tanpa adanya pendelegasian dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebelum berlaku Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dikenal secara teoritik sebagai peraturan kebijakan (*beleidregels*), yaitu suatu keputusan pejabat administrasi negara yang bersifat mengatur dan secara tidak langsung bersifat mengikat umum, namun bukan peraturan perundang-undangan.²⁰

Karena bukan peraturan perundang-undangan, peraturan kebijakan tidak dapat diuji oleh Mahkamah Agung yang memiliki kewenangan menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap Undang-Undang, dengan adanya ketentuan pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, maka tidak lagi ada perbedaan antara Peraturan Menteri yang merupakan peraturan perundang-undangan dengan Peraturan Menteri yang merupakan Aturan Kebijakan.

Berdasarkan ketentuan pasal 24A Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945, pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, dan pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, serta pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, bahwa Mahkamah Agung memiliki kewenangan untuk menguji permohonan keberatan hak uji materiil, dengan kata lain bahwa Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Berdasarkan putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 yang menyatakan bahwa pasal-pasal yang telah disebutkan di atas bertentangan dengan Undang-Undang yang lebih

²⁰Bagir Manan dan Kuntana Magnar, *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara* (Bandung: Alumni, 1997), 169.

tinggi dalam hal pengaturan yang sama, yakni Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka penulis menganalisis sebagai berikut:²¹

Pertama, Pasal 20 dan pasal 21 PM.26/2017 terkait Pembatasan Wilayah dan Jumlah Kendaraan, yang isinya menyatakan sebagai berikut: Pasal 20 dan Pasal 21, kedua ketentuan tersebut akan membatasi hak masyarakat Indonesia pada umumnya serta para driver online pada khususnya untuk menjadikan kegiatan Angkutan Sewa Khusus sebagai bagian dari mata pencahariannya, karena: a) penetapan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus akan membuat terbatasnya akses konsumen terhadap Angkutan Sewa Khusus. Hal ini akan membuat ketersediaan penghasilan pengemudi Angkutan Sewa Khusus menjadi terbatas, b) penetapan jumlah kendaraan akan membatasi ketersediaan tempat bagi masyarakat yang ingin berusaha sebagai pengemudi Angkutan Sewa mengingat ketidakjelasan mekanisme penentuannya. Dengan kata lain, ketentuan-ketentuan di atas bertentangan dengan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20 tahun 2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan telah menyalahi prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah.

Kedua, Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e PM.26/2017 terkait Tarif Angkutan Sewa, pendaftaran Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, yaitu: Pasal 19 ayat (2) huruf f, dari ketentuan Pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009²² tersebut jelas dapat dilihat bahwa pengaturan terkait dengan tarif angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu (dalam hal ini termasuk Angkutan Sewa Khusus) diatur serta ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. Dengan demikian, adanya ketentuan dalam PM.26/2017 yang mengatur serta menetapkan adanya penentuan agar tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan Angkutan Sewa Khusus, jelas bertentangan serta tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang kedudukannya lebih tinggi, dalam hal ini Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 183 Ayat (2) yang intinya berbunyi: “Tarif angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.” Selain itu, penentuan tarif justru akan menghalangi kreativitas dari pelaku usaha untuk memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat dalam memberikan kepastian harga bagi konsumen, karena konsumen dapat mengetahui harga yang perlu dibayarkan sejak awal dipesannya kendaraan, melalui mekanisme pasar (*supply and demand*).

Selanjutnya adalah Pasal 19 ayat (3) huruf e, Pasal 27 huruf a, Pasal 36 ayat (4) huruf c dan Pasal 37 ayat (4) huruf c, Pasal 66 ayat (4); ketentuan-ketentuan tersebut bertentangan dengan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 20/2008 karena terkait dengan adanya keharusan agar kendaraan yang dipergunakan sebagai Angkutan Sewa Khusus harus terdaftar atas nama perusahaan atau badan hukum dan tidak diperbolehkan atas nama pribadi, hal tersebut jelas tidak ada hubungan ataupun kaitannya dengan aspek kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa, dan oleh karenanya tidak ada dasar dan pertimbangan yang dapat diterima, namun terdapat dalam ketentuan PM.26/2017. Tidak terdapat satu pun ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku yang mengatur adanya keharusan bahwa setiap kendaraan yang akan dipergunakan untuk berusaha, khususnya dalam

²¹ Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia. Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017.

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

hal ini bagi pengusaha kelas ekonomi mikro dan kecil, harus terdaftar atas nama badan hukum, sehingga tidak ada pula dasar ataupun alasan untuk diterapkannya sanksi atas ketidakpatuhannya. Aspek keselamatan dapat dicapai dengan dibuatnya pencatatan khusus oleh pejabat penerbit Surat Tanda Nomor Kendaraan tanpa perlu melakukan balik nama. Hal ini pun sebetulnya sudah diakomodir dengan adanya catatan yang dimiliki Menteri Perhubungan terkait data kendaraan yang sudah diuji, pemberian stiker khusus, pemberian tanda khusus. Dasar pertimbangan bagi Menteri Perhubungan untuk mengatur adanya keharusan bagi kendaraan harus terdaftar atas nama perusahaan adalah demi menjamin keselamatan bagi pengguna jasa, adalah pertimbangan yang kurang tepat. Hal tersebut berarti bahwa keselamatan penumpang atau pengguna jasa akan dapat dijamin hanya dengan terdaftarnya kendaraan atas nama perusahaan.

Dengan kata lain, tidak ada jaminan bagi kendaraan angkutan konvensional yang terdaftar atas nama perusahaan akan lebih menjamin keselamatan penumpang atau pengguna jasanya dibandingkan dengan keselamatan para pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus. Menurut penulis, sebagai salah satu pengguna jasa Angkutan Sewa Khusus, kesempatan untuk melakukan komplain atau keluhan dapat langsung segera dilakukan dengan mengingat identitas pengemudi yang tercantum dalam aplikasi, kemudian diberitahukan kepada penyedia jasa jika terdapat suatu pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi terhadap keselamatan pengguna jasa angkutan sewa khusus dengan detail waktu dan lokasi kejadian dapat langsung dilakukan dengan menginputnya pada aplikasi yang ada, sehingga dapat ditindaklanjuti oleh perusahaan penyedia/ penyelenggara aplikasi sesuai tingkat pelanggaran yang dilakukan pengemudi. Hal ini berbeda dengan para penyedia jasa angkutan umum konvensional, di mana komplain atas ketidakbenaran pengemudi tidak dapat serta-merta dilakukan dan tidak jelas pula tindak lanjutnya.

Ketiga, Pasal 51 ayat (3) PM.26/2017 terkait penyedia aplikasi; bahwa ketentuan dalam pasal ini juga membatasi kesempatan bagi para pengemudi perorangan yang menggunakan kendaraan atas nama pribadi untuk mendapatkan layanan akses aplikasi. Ditinjau dari sisi atau aspek kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa, bahwa tidak ada dasar pertimbangan yang relevan serta memenuhi rasa keadilan.

Keempat, ketentuan terkait dengan Penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Untuk Keperluan Perizinan dan Pelaksanaan Uji Berkala; Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b, Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2; pada praktiknya, penyediaan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe oleh pemilik kendaraan merupakan suatu masalah besar ketika para pemilik kendaraan berusaha mendapatkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe dari masing-masing ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek), yang pada umumnya tidak menerbitkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe bagi para pembeli individu. Padahal informasi yang terdapat di dalam Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe merupakan informasi yang digunakan dalam penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. Dengan kata lain, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sendiri sudah cukup menjadi dokumen terkait dengan keabsahan kendaraan yang dipergunakan sebagai Angkutan Sewa Khusus, sehingga persyaratan atas keharusan adanya Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe ini sudah tentu menimbulkan pemborosan biaya.

Apabila keharusan adanya Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe ini tetap diberlakukan, maka para pengemudi semakin memiliki beban atau biaya tambahan lainnya, yang pada sebenarnya tidak perlu dikeluarkan serta tidak dapat pula dipahami tujuannya untuk apa. Di samping itu, perusahaan ATPM juga belum tentu bersedia untuk mengeluarkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe ini kepada para pemilik kendaraan atas nama pribadi atau orang

perorangan, dan tidak ada juga sanksi yang dikenakan terhadap perusahaan ATPM apabila tidak mengabulkan permintaan dari para pemilik kendaraan atas nama pribadi atau orang perorangan untuk mendapatkan Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe yang dipersyaratkan oleh Termohon dalam PM.26/2017. Di sisi lain juga tidak dapat dipahami keterkaitan peraturan ini dengan aspek kenyamanan dan keselamatan dari para pengguna jasa (konsumen) yang menggunakan pelayanan Angkutan Sewa Khusus.

Kelima, Ketentuan dalam Permenhub Nomor PM.26/2017 terkait dengan tarif argometer: Pasal 5 ayat (1) huruf e, Pasal 30 huruf b; ketentuan ini membatasi pemilik kendaraan Angkutan Sewa Khusus untuk berusaha, sebagaimana yang penulis ketahui bahwa tidak sedikit pula pengemudi angkutan khusus seorang mahasiswa yang sedang merantau kuliah menjadikan kendaraan yang dimilikinya sebagai mata pencaharian untuk membiayai kuliahnya.

Berdasarkan prinsip *lex superiori derogate legi inferiori*, peraturan perundang-undangan yang berada di bawah atau yang kedudukannya rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berada di atas atau yang kedudukannya lebih tinggi. Dalam hal ini, peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 harus sesuai dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sebagaimana Putusan Mahkamah Agung yang bersifat *erga omnes*²³, dalam hal ini putusan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang di Mahkamah Agung yaitu “putusan memiliki kekuatan mengikat umum tidak hanya bagi para pihak.” Sifat *erga omnes* melekat pada putusan hak uji materiil karena objek pengujian adalah peraturan tertulis yang mengatur dan mengikat umum, meskipun permohonan hak uji materiil diajukan oleh seorang atau beberapa orang atau kelompok orang, tetapi daya berlakunya putusan hak uji materiil mengikat semua orang yang bersifat *erga omnes*.

Dengan demikian, apabila majelis Hakim Agung menerima permohonan dan dikabulkan serta materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dari peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang maka seluruh masyarakat dengan sendirinya terikat pada putusan tersebut. Mencermati akibat hukum suatu putusan (*judge made law*) dalam hal ini berarti menelaah dalam relasi Peraturan Menteri Perhubungan terhadap dibatalkannya pasal 5 ayat (1) huruf e, pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e, pasal 20, pasal 21, pasal 27 huruf a, pasal 30 huruf b, pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, pasal 36 ayat (4) huruf c, pasal 37 ayat (4) huruf c, pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3, pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b), pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2, pasal 51 ayat (3) dan pasal 66 ayat (4) Permenhub Nomor PM.26/2017 yang ke-semuanya dianggap bertentangan dengan pasal 3, pasal 4, pasal 5 dan pasal 7 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008, karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan bertentangan dengan prinsip pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah²⁴. Upaya pembentukan payung hukum bagi Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online kembali menjadi perhatian akankah terealisasi dengan maksimal atau tidak, apakah sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau belum.

Putusan yang demikian sudah tentu akan berakibat luas dan membutuhkan mekanisme prosedural tentang bagaimana tindak lanjut atau pelaksanaan dari pembatalan pemberlakuan suatu ketentuan tersebut, sehingga tidak boleh menimbulkan anggapan terjadi kekosongan hukum. Ruang lingkup akibat hukum putusan yang menyangkut pengujian satu Pasal, ayat

²³ Imam Soebechti, *Hak Uji Materiil*, Cet. 1 (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), 172.

²⁴ *Direktori Putusan Mahkamah Agung...*

atau bagian Undang-Undang dan bahkan Undang-Undang secara keseluruhan yang kemudian dinyatakan tidak lagi mempunyai kekuatan hukum. Dalam kenyataannya, hakim Mahkamah Agung dengan putusan tersebut, sesungguhnya diberikan kekuasaan membentuk hukum untuk menggantikan hukum yang lama, yang dibuat oleh pembuat Undang-Undang. Akibatnya, pemerintah atau dalam hal ini Menteri Perhubungan harus membuat aturan baru yang mengatur tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, dan aturan tersebut harus sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dampak hukum dari putusan Mahkamah Agung yang membatalkan ke-14 pasal yang mengatur tentang Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online yaitu dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek yang sudah mulai diberlakukan sejak bulan Februari 2018.

Jika ditinjau dengan tujuan *maqashid syariah* terkait dasar pertimbangan yang digunakan hakim dalam memutus perkara keberatan Hak Uji Materiil tersebut di atas, merupakan syariat-syariat yang terkandung di dalam setiap aturannya. Karena tujuan hukum Islam itu sendiri untuk menciptakan kemaslahatan baik di dunia maupun di akhirat. Dalam kaitannya dengan rumusan masalah di atas, *maqashid syariah* memiliki peran yang sangat penting karena transportasi merupakan sesuatu yang sangat dibutuhkan masyarakat dan dalam pengoperasiannya sama dengan tujuan hukum Islam itu sendiri seperti halnya menjaga agama, menjaga harta, menjaga jiwa dan menjaga akal.

Melihat begitu pentingnya transportasi dalam kehidupan sehari-hari maka transportasi merupakan kebutuhan *al-hajat al-mu'alliqah bi al-khidmat al'ammah* dalam kehidupan yang modern ini. Berdasarkan tinjauan *maqashid syariah*, ada beberapa pembagian yang kemudian akan penulis analisis dalam pemaparan selanjutnya, yaitu:

Pertama, memelihara agama (*Hifdz ad-Diin*); agama merupakan tujuan utama hukum Islam, yang harus dimiliki oleh manusia supaya martabatnya terangkat lebih tinggi dari martabat makhluk yang lain. Agama Islam merupakan nikmat tertinggi dan sempurna dalam hidup manusia, yang dinyatakan dalam Al-Quran, surat Al-Maidah: 3 ialah:

...الْيَوْمَ أَكْمَلْتُ لَكُمْ دِينَكُمْ وَأَتِمَمْتُ عَلَيْكُمْ نِعْمَتِي وَرَضِيْتُ لَكُمُ الْإِسْلَامَ دِينًا ۚ
فَمَنِ اضْطُرَّ فِي مَخْمَصَةٍ غَيْرَ مُتَجَانِفٍ لِإِثْمٍ ۖ فَإِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَحِيمٌ.

Artinya: "Pada hari ini telah Kusempurnakan untuk kamu agamamu, dan telah Ku-cukupkan kepadamu nikmat-Ku, dan telah Ku Ridhoi Islam itu jadi agama bagimu. Maka barang siapa terpaksa karena kelaparan tanpa sengaja berbuat dosa, sesungguhnya Allah Maha Pengampun lagi Maha Penyayang".

Beragama merupakan kebutuhan utama yang harus dipenuhi karena agamalah yang dapat menyentuh hati nurani manusia. Agama Islam harus terpelihara daripada ancaman orang-orang yang tidak bertanggung jawab yang hendak merusak akidahnya, ibadahnya dan akhlaknya, atau yang akan mencampur adukan antara kebenaran ajaran Islam dengan berbagai paham aliran yang batil.²⁵

Selain itu agama Islam dalam konteks bermasyarakat juga memberikan perlindungan dan kebebasan bagi penganut agama lain untuk meyakini dan mengamalkan praktik ibadahnya (Q.S. Al-Baqarah: 256). Percaya dan yakin bahwa Tuhan Yang Maha Esa ialah Allah SWT., tidak menyekutukan-Nya dengan sesuatu apa pun adalah hak mutlak bagi-Nya yang harus dipelihara sebagaimana yang dikehendaki-Nya (Q.S. Al-Lukman: 13).

²⁵ H. Ismail Muhamad Syah, *Filsafat Hukum Islam*, Cet Ke-2 (Jakarta: Bumi Aksara, 1992), 65.

Dalam hal ekonomi menjaga Agama adalah dengan melakukan aktivitas ekonomi sesuai dengan tuntunan agama (Syariat) menjauhkan perbuatan kita dari hal-hal yang merusak agama yang dapat merusak akidah dan keimanan kepada Allah SWT., di antaranya dengan menjauhi praktik riba, garar, judi, dan lainnya sebagainya.

Kedua, memelihara Jiwa (*Hifdz an-Nafs*); tujuan hukum Islam yang kedua adalah memelihara jiwa, karenanya wajib menjaga manusia untuk bertahan hidup. Oleh karena hal tersebut Allah SWT. melarang adanya pembunuhan atau hal-hal sejenisnya yang dapat mencederai hingga mengarah pada hilangnya jiwa seseorang. Dan Allah SWT. pun menetapkan hukuman bagi orang yang menghilangkan nyawa seseorang. Sebagaimana yang disebutkan dalam al-Quran Q.S. Al-Baqarah ayat 178-179 yang berbunyi :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا كُتِبَ عَلَيْكُمُ الْقِصَاصُ فِي الْقَتْلِ ۖ الْحُرُّ بِالْحُرِّ وَالْعَبْدُ بِالْعَبْدِ ۚ وَالْأُنثَىٰ بِالْأُنثَىٰ ۚ
فَمَنْ عَفَىٰ لَهُ مِنْ أَخِيهِ شَيْءٌ فَاتَّبَاعُ بِالْمَعْرُوفِ وَأَدَاءٌ إِلَيْهِ بِإِحْسَنٍ ۚ ذَلِكَ تَخْفِيفٌ مِّن رَّبِّكُمْ
وَرَحْمَةٌ ۚ فَمَنْ أَعْتَدَىٰ بَعْدَ ذَلِكَ فَلَهُ عَذَابٌ أَلِيمٌ . وَلَكُمْ فِي الْقِصَاصِ حَيَوةٌ يَا أُولِيَ الْأَلْبَابِ لَعَلَّكُمْ
تَتَّقُونَ

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qishash berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh; orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barang siapa yang mendapat suatu pemaafan dari saudaranya, hendaklah (yang memaafkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi maaf) membayar (diat) kepada yang memberi maaf dengan cara yang baik (pula). yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. barang siapa yang melampaui batas sesudah itu, Maka baginya siksa yang sangat pedih. Dan dalam qishash itu ada (jaminan kelangsungan) hidup bagimu, Hai orang-orang yang berakal, supaya kamu bertakwa.”²⁶

Dalam hal ini, keamanan dan kenyamanan penumpang haruslah diutamakan khususnya dalam menggunakan jasa angkutan sewa khusus yang mana jiwa penumpang berada dalam ancaman yang dapat saja terjadi sewaktu-waktu tanpa dapat kita perkirakan. Namun dalam praktiknya masih bertolak belakang dengan teori *maqashid syariah* dengan tujuan-tujuannya. Tidak hanya orang lain yang harus menjaga jiwa orang lain, namun setiap individu itu sendiri juga diharuskan untuk menjaga keselamatan jiwanya (Q.S. al-Furqan: 25).

Ketiga, memelihara akal (*Hifdz al-‘Aql*); sebagai umat Islam, seharusnya kita tahu bahwa manusia merupakan makhluk sempurna yang diciptakan oleh Allah SWT. keistimewaan tersebut yaitu bahwa Allah SWT. menciptakan manusia dengan sebaik-baiknya bentuk, Allah SWT. juga mengaruniakan manusia akal yang tidak dimiliki makhluk lain. Dalam hukum Islam, akal sangatlah penting karena dengan akal manusia dapat mengingat Allah SWT. dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi informasi. Dengan kata lain, kita sebagai manusia yang telah Allah SWT. anugerahi akal sudah seharusnya dapat memanfaatkan kesempatan atau peluang untuk berusaha di era yang sudah sangat modern ini dengan segala sesuatunya serba *simpel* hanya melalui aplikasi sudah dapat menikmati layanan yang ditawarkan oleh aplikasi tersebut.

Keempat, memelihara keturunan (*Hifdz an-Nasb*); pemeliharaan keturunan agar kemurnian darah dapat dijaga dalam kelanjutan umat manusia dan dapat diteruskan. Hal tersebut merupakan tujuan keempat hukum Islam. Perlindungan Islam terhadap keturunan adalah dengan mensyariatkannya pernikahan dan mengharamkan zina, menetapkan siapa-siapa yang tidak boleh dikawini, bagaimana cara-cara perkawinan itu dilakukan dan syarat-syarat apa

²⁶ Al-Qur'an dan Terjemahnya. Kudus: Toko Kitab Mubarakatan Thoyyibah. t.th.

yang harus dipenuhi, sehingga perkawinan itu dianggap sah dan pencampuran antara dua manusia yang belainan jenis itu tidak dianggap sah dan menjadi keturunan sah dari ayahnya. Sebagaimana firman Allah SWT. Q.S An-Nisa: 3-4:

وَإِنْ خِفْتُمْ أَلَّا تُقْسِطُوا فِي الْيَتَامَىٰ فَانكِحُوا مَا طَابَ لَكُمْ مِنَ النِّسَاءِ مَنًى ثَلَاثٌ وَرُبْعٌ فَإِنْ خِفْتُمْ أَلَّا تَعْدِلُوا فَوَاحِدَةٌ أَوْ مَا مَلَكَتْ أَيْمَانُكُمْ ۚ ذَٰلِكَ أَدْنَىٰ أَلَّا تَعُولُوا.

Artinya: “Dan jika kamu takut tidak akan dapat berlaku adil terhadap (hak-hak) perempuan yang yatim (bilamana kamu mengawininya), Maka kawinilah wanita-wanita (lain) yang kamu senangi : dua, tiga atau empat. Kemudian jika kamu takut tidak akan dapat berlaku adil, Maka (kawinilah) seorang saja, atau budak-budak yang kamu miliki. yang demikian itu adalah lebih dekat kepada tidak berbuat aniaya.”²⁷

Tujuan hukum Islam yang keempat ini kurang relevan apabila dikaitkan dengan ketentuan pengoperasian Angkutan Sewa Khusus.

Kelima, memelihara harta (*Hifdz al-Maal*); terkait pemeliharaan harta dapat kita temui dalam al-Quran surat Q.S. An-Nisa: 29-32:²⁸

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sesungguhnya Allah SWT. adalah Maha Penyayang kepadamu.”

Peraturan yang telah ditetapkan oleh Negara sangat mengesampingkan konsep kepemilikan harta, yang mana termasuk dalam salah satu *maqashid syariah* yaitu memelihara harta. Di dalam Islam seseorang dapat memelihara hartanya selama ia tidak melanggar dari ketentuan yang telah ditetapkan. Ia berhak untuk memanfaatkan harta miliknya selama ia tidak menghambur-hamburkan di jalan yang di larang oleh Allah SWT. Dalam kategori memanfaatkan harta maka pemilik harta sepenuhnya dapat mengokohkan atau memenuhi pemanfaatan dalam bentuk apa pun.

Harta adalah rizki yang Allah SWT. berikan kepada hamba-hambanya agar hamba tersebut dapat memanfaatkan rizki tersebut sehingga dapat mempertahankan hidupnya. Oleh sebab itu, hukum Islam melindungi hak manusia untuk memperoleh harta dengan cara yang halal dan sah sesuai syariat Islam untuk melindungi harta seseorang, misalnya penipuan, penggelapan, perampasan, pencurian dan kejahatan lainnya. Dalam hal penggunaan Angkutan Sewa Khusus kekhawatiran tersebut dapat ditindaklanjuti dengan melaporkan ketidakpatuhan pengemudi kepada perusahaan penyedia jasa/ aplikasi.

Kesimpulan

Pertama, akibat hukum putusan Mahkamah Agung No. 37P/HUM/2017 terhadap pengaturan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi Online yaitu mengharuskan Menteri Perhubungan membuat aturan baru terkait permasalahan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek dan aturan tersebut harus sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu, terbitlah Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

²⁷ Al-Qur'an dan Terjemahnya. Kudus: Toko Kitab Mubarakatan Thoyyibah. t.th.

²⁸ Al-Qur'an dan Terjemahnya. Kudus: Toko Kitab Mubarakatan Thoyyibah. t.th.

Kedua, pandangan *maqashid syariah* terhadap Putusan Mahkamah Agung No. 37 P/HUM/2017 yaitu dengan memelihara jiwa, memelihara akal dan memelihara harta. Dikarenakan dengan memelihara atau menjaga tujuan *maqashid syariah* tersebut maka manusia dapat menjalankan usahanya dengan jalan yang diridai Allah SWT. sehingga terhindar dari kemudaratan seperti riba, garar dan hal-hal yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan jiwa seseorang.

Daftar Pustaka

- Al-Salam, Izzuddin bin Abd. *al-Qawaidh al- Shugra*. Beirut: Dar al-Fikr al-Mu'ashirah, 1996.
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rienaka Cipta, 2002.
- Dirdjosisworo, Soedjono. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1994.
- Hoesein, Zainal Arifin. *Judicial Review di Mahkamah Agung RI: Tiga Dekade Pengujian Peraturan Perundang-undangan*. Ed. 1., Cet. 1. Jakarta: Rajawali Press, 2009.
- Indrati, Maria Farida. *Ilmu Perundang-undangan, Dasar-dasar dan Pembentukannya*. Yogyakarta: Kanisius, 2006.
- Ishaq. *Dasar-dasar Ilmu Hukum*. Cet. I. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Khallaf, Abdul Wahab. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Majelis Ata li Indonesiyyin lil Dakwah al-Islamiya, 1973.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2013.
- Rahardjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*. Bandung: Alumni. 1986.
- Redi, Ahmad. *Hukum Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*. Jakarta: Sinar Grafika, 2018.
- Shidiq, Ghofar. *Teori Maqashid al-Syaraih dalam Hukum Islam*. <https://media.neliti.com>. Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2009.
- Soeroso, R. *Pengantar Ilmu Hukum*. Cet. VII. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Soeroso, R. *Pengantar lmu Hukum*. Ed-1. Cet. 13. Jakarta: Sinar Grafika, 2013.
- Syarifin, Pipin. *Pengantar Ilmu Hukum*. Bandung: CV. Pustaka Setia, 2009.
- Wingjodipuro, Soerojo. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Gunung Agung, 1982.