

**PENGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI
TRANSPORTASI KOMERSIAL MENURUT
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN¹**

Oleh: Shylvia Sandra Djaleha²

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaturan mengenai sepeda motor yang digunakan sebagai transportasi komersial dan bagaimana tanggung jawab penyedia jasa terhadap pengguna jasa transportasi. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, disimpulkan: 1. Jasa transportasi kendaraan roda dua/sepeda motor (Ojek) dibutuhkan oleh masyarakat, karena masyarakat merasa sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor yang dapat menempuh jarak yang sangat jauh dengan waktu yang cepat dan dapat terhindar dari kemacetan. Apalagi zaman sekarang ini dimana masyarakat menginginkan segala sesuatunya menjadi lebih mudah. Namun dengan dengan ditolaknya gugatan pengendara ojekn *online* oleh Mahkamah Konstitusi terhadap Pasal 47 ayat 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Alat Transportasi Kendaraan Roda dua, tidak dapat dijadikan sebagai moda transportasi umum. 2. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak secara tegas mengatur mengenai angkutan sepeda motor yang tidak dapat dijadikan sebagai angkutan umum, hanya dalam Pasal 47 mengatur mengenai pengelompokkan kendaraan. Dalam Pasal 47 ayat (1) dikatakan bahwa kendaraan terbagi menjadi dua yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Selanjutnya yang termasuk dalam kendaraan bermotor yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus, namun yang hanya termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum yaitu mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Secara otomatis bahwa sepeda motor

tidak termasuk dalam kendaraan bermotor umum.

Kata kunci: Sepeda Motor, Transportasi Komersial, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring semakin berkembangnya zaman sekarang ini, banyak kemajuan-kemajuan yang telah terjadi terutama di bidang teknologi dan transportasi. Salah satu yang menjadi inovasi terbaru yang disumbangkan oleh dunia saat ini yaitu fenomena transportasi jalan online. Inovasi transportasi yang demikian merupakan terobosan baru yang bersifat multi kreatif, yang tidak hanya menjadi sumbangan bagi perkembangan transportasi Nasional, tetapi juga sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan yang sangat signifikan bagi masyarakat Indonesia.³

Ojek online saat ini banyak digemari oleh para pengguna jasa angkutan umum. Padahal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 47 ayat 3 dijelaskan bahwa sepeda motor tidak masuk dalam kelompok kendaraan bermotor umum. Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan pungutan biaya.⁴ Lebih jelasnya dikatakan dalam Pasal 138 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahwa: "*angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum*". Di saat ojek mulai naik daun di antara angkutan yan lain maka mulai terjadi perselisihan antara sesama ojek, yaitu ojek online dengan ojek pangkalan, bahkan antara ojek online dengan para sopir angkot.

Permasalahan selama ini yang menjadi persoalan bukan pada aplikasi online atau konvensional, namun lebih kepada bagaimana taksi berbasis aplikasi yang jelas ilegal bisa dilegalkan sesuai ketentuan yang berlaku.⁵ Untuk mengisi kekosongan hukum yang ada para pemerintah segera mengeluarkan Peraturan Pemerintah, salah satunya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Donald A. Rumokoy, SH., M.H; Dr. Ronny Adrie Maramis, SH., M.H

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 14071101476

³ Andika Wijaya. *Op.cit.* Hlm. 1.

⁴ Lihat pasal 1 ayat (10) UU No. 22 Tahun 2009.

⁵ Andika Wijaya. *Op.cit.* Hlm 5.

Nomor PM 108 Tahun 2017, dalam peraturan tersebut diatur mengenai taksi online. Meski begitu, tidak ada yang mengatur bahwa sepeda motor dapat dijadikan sebagai angkutan umum yang dapat dipungut biaya.

Sesuai dengan penjelasan di atas, maka menarik untuk diteliti dalam peran Undang-Undang dan pemerintah dalam memberikan kepastian secara hukum terhadap pengguna angkutan umum menggunakan sepeda motor dan bagaimana tanggung jawab penyedia jasa terhadap pengguna jasa angkutan umum. Berdasarkan uraian di atas, penulis mengambil judul “Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Alat Transportasi Komersial menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan mengenai sepeda motor yang digunakan sebagai transportasi komersial ?
2. Bagaimana tanggung jawab penyedia jasa terhadap pengguna jasa transportasi?

C. Metode Penulisan

Pada penulisan skripsi ini, penulis menggunakan metode penelitian Yuridis Normatif, di mana penulisan dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini. Penelitian hukum secara yuridis maksudnya penelitian yang mengacu pada studi kepustakaan yang ada ataupun terhadap data sekunder yang digunakan. Sedangkan bersifat normatif maksudnya penelitian hukum yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan normatif tentang hubungan antara satu peraturan dengan peraturan lain dan penerapan dalam prakteknya.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Mengenai Sepeda Motor yang Digunakan Sebagai Transportasi Komersial

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tetapi karena sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang saat ini, maka undang-undang ini kemudian tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mulai berlaku sejak tanggal 22 Juni 2009.⁶ Maraknya usaha jasa transportasi yang menggunakan kendaraan roda dua dan bahkan menggunakan aplikasi *online*, kini telah menimbulkan permasalahan. Terjadinya persaingan usaha jasa transportasi angkutan umum, antara transportasi konvensional dengan jasa transportasi yang berbasis digital (*online*). Sepertinya pengguna jasa transportasi *online* menjadi pilihan masyarakat, karena masyarakat merasa lebih nyaman, menarik dan lebih efisien.

Akibat maraknya penggunaan taksi *online*, maka beberapa kalangan menolak keberadaan taksi *online* tersebut. Menyikapi permasalahan ini, maka menteri perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Permen ini mulai berlaku sejak 1 Februari 2018.⁷ Meskipun Permenhub ini mendapatkan penolakan atau protes dari pihak pengemudi taksi *online* tetapi Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan bahwa Permenhub 108 akan tetap berlaku meski saat ini sedang dilakukan revisi terhadap sejumlah pasal.⁸ Bukan hanya pengemudi taksi *online* yang melakukan demo, tetapi juga para pengemudi ojek *online* juga tidak mau kalah dalam melakukan tuntutan. Contohnya pada tanggal 23 April 2018, para pengemudi ojek *online* melakukan demo di depan gedung DPR dan ingin bertemu dengan perwakilan dari DPR. Adapun yang menjadi tuntutan para ojek *online* tersebut adalah:

- Legalitas dari ojek *online* sebagai bagian dari transportasi nasional Indonesia
- Penetapan tarif standar, yaitu sebesar Rp 4,000/km
- Perlindungan hukum bagi pengemudi ojek *online* sebagai tenaga kerja Indonesia

Menurut ketentuan Undang-Undang, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan

⁶ Abdulkadir Mohammad. *Op. Cit.* Hlm. 8.

⁷ www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2018/02/01/pm-108-mulai-diterapkan-tindakan-baru-berupa-teguran-41872. diakses pada tanggal 24 April pkl. 02.47.

⁸ <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/04/02/144534526/menhub-pm-108-tidak-akan-ditunda-dicabut-atau-dibekukan>. diakses pada tanggal 22 Mei pkl.14.25.

yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (Pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).⁹ Dalam Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa: kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, pada ayat (2) dijelaskan bahwa: 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. Namun dalam ayat (3) dikatakan bahwa kendaraan bermotor yang dimaksud pada ayat (2) yaitu mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang dikelompokkan berdasarkan fungsi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum, sehingga dapat disimpulkan berdasarkan penjelasan Pasal 47, bahwa sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor yang dimaksud dalam ayat 3. Angkutan orang dan/atau barang pada dasarnya dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (Pasal 137 ayat (1)). Angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang, dan dilarang digunakan untuk angkutan umum. Apabila angkutan barang digunakan untuk angkutan orang, maka berdasarkan Pasal 303, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dapat dilakukan dengan kendaraan bermotor (Pasal 138 ayat (3)).¹⁰ Berarti angkutan orang dan/atau barang tersebut hanya dapat dilakukan dengan kendaraan umum, dengan dipungut bayaran, yang dimana dalam Pasal 1 angka 10 dijelaskan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran, sehingga ketentuan ini tidak berlaku bagi kendaraan tidak bermotor, seperti becak, sepeda, delman, tetapi berlaku untuk

sepeda motor. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dilaksanakan dalam trayek dan tidak dalam trayek.

Hal penting yang patut diperhatikan dalam penyelenggaraan usaha jasa pengangkutan jalan dan merupakan bentuk pelaksanaan terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah legalitas pengemudi dan legalitas kendaraan bermotor. Legalitas pengemudi dibuktikan dengan Surat Izin Mengemudi (SIM).¹¹ Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa: pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Jadi seseorang dapat dikatakan sebagai seorang pengemudi atau yang dapat mengemudi adalah orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

B. Tanggung Jawab Penyedia Jasa Terhadap Pengguna Jasa Transportasi

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Hukum pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.¹² Prinsip karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya, pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah/lalai, ia dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.¹³

- a. Tanggung Jawab karena Kesalahan
Setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut atau penyedia jasa. Prinsip ini

¹¹*Ibid.* Hlm. 18.

¹²Abdulkadir Muhammad. *Ibid.* Hlm. 43.

¹³*Ibid.* Hlm. 49.

⁹Abdulkadir Mohammad. *Loc. Cit.*

¹⁰Siti Nurbaiti. *Op. Cit.* Hlm. 73.

dianut dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perbuatan melawan hukum sebagai aturan umum.¹⁴

- b. Tanggung Jawab karena Praduga
Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan, KHUD mengandung prinsip ini.¹⁵
- c. Tanggung Jawab Mutlak
Pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.¹⁶ Apapun yang menjadi alasan timbulnya suatu kerugian yang terjadi, pengangkut tetap bertanggung jawab kepada pihak yang dirugikan atas apa yang terjadi, prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian. Dalam Undang-Undang Pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan risiko terlalu berat.¹⁷

Dalam kehidupan sehari-hari, jika ada orang yang mengalami kerugian akibat kebakaran rumah atau mengalami kecelakaan maka perlu adanya perusahaan asuransi yang bersedia memikul resiko tersebut. Begitu juga dalam lingkungan bisnis, diperlukan perusahaan asuransi untuk mengatasi resiko bisnis. Mengenai asuransi diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 yang telah diganti dalam rangka menyikapi dan mengantisipasi perkembangan industri perasuransian serta perkembangan perekonomian, baik pada tingkat nasional maupun pada tingkat global dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.¹⁸ Dapat juga bersumber pada

undang-undang, yang sifatnya memaksa, contohnya adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.¹⁹

Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. memberikan penggantian kepada tertanggung untuk pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”²⁰ Dalam asuransi tanggung jawab, dapat dilihat bahwa oleh karena perbuatan atau aktivitas manusia yang bersifat pribadi atau aktivitas yang berhubungan dengan usaha-usaha ekonomi dapat menimbulkan kerugian-kerugian bagi orang lain atau terhadap benda atau barang orang lain, maka kerugian-kerugian ini pun di dalam dunia asuransi dapat menjadi obyek asuransi.²¹

Dalam Pasal 1365 KUPerdata menyebutkan bahwa” tiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Artinya bahwa apabila karena perbuatan kita atau kelalaian kita, orang lain mengalami kerugian atau menderita, maka menurut hukum kita harus bertanggung jawab atas apa yang terjadi. Kerugian-kerugian yang diderita oleh orang lain karena perbuatan atau

¹⁴ *Ibid.* Hlm. 43.

¹⁵ *Ibid.* Hlm. 48.

¹⁶ *Ibid.* Hlm. 49.

¹⁷ *Ibid.* Hlm. 49.

¹⁸ Lihat Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014.

¹⁹ Siti Nurbaiti. *Op. Cit.* Hlm. 147.

²⁰ Lihat Pasal 1 butir 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014.

²¹ Siti Nurbaiti. *Op. Cit.* Hlm. 148.

kelalaian kita merupakan tanggung jawab kita, sesuai dengan ketentuan Pasal 1365 KUPerdata. Pertanggungjawaban ini dapat dipertanggungjawabkan dan disebut *liability insurance* atau asuransi tanggung jawab.²² Secara garis besar *liability insurance* dapat dikelompokkan dalam tiga kelompok besar, yaitu:

- a. *Business Liability Insurance* (asuransi tanggung jawab di bidang bisnis, salah satunya asuransi tanggung jawab di bidang bisnis angkutan);
- b. *Profesional Liability Insurance* (Asuransi tanggung jawab profesi, seperti profesi dokter, akuntan dan lain-lain);
- c. *Personal Liability Insurance* (Asuransi tanggung jawab pribadi).²³

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, diatur mengenai asuransi tanggung jawab perusahaan angkutan umum, yaitu:

- a. Pasal 189 yang menentukan:
"Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188". Adapun isi Pasal 188 menentukan:
"Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan".
- b. Pasal 237
 - (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan;
 - (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.²⁴

Bertolak dari paparan yang penulis uraikan tentang jaminan asuransi jasa angkutan umum diatas, secara tegas dan jelas bahwa aturan-aturan tersebut juga tidak mengatur tentang jasa angkutan kendaraan roda dua. Hal ini memang karena belum dilegalkannya jasa angkutan kendaraan roda dua. Dengan ditolaknya uji materi oleh para penyedia jasa

kendaraan roda dua terhadap Pasal 47 ayat 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan oleh Mahkamah Konstitusi serta tidak adanya undang-undang yang memberikan jaminan asuransi bagi kendaraan roda dua untuk dijadikan alat transportasi umum, maka semua yang menjalankan usaha penyedia jasa transportasi kendaraan roda dua adalah ilegal. Karena keputusan MK dalam sistem hukum di Indonesia bersifat mengikat. Karena MK adalah "benteng" terakhir dalam mencari keadilan. Sesuai dengan yang telah dijelaskan dalam BAB II dimana dalam asas hukum publik terdapat asas tegaknya hukum, dalam hal ini pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada masyarakat Indonesia untuk taat pada hukum.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Jasa transportasi kendaraan roda dua/sepeda motor (Ojek) dibutuhkan oleh masyarakat, karena masyarakat merasa sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor yang dapat menempuh jarak yang sangat jauh dengan waktu yang cepat dan dapat terhindar dari kemacetan. Apalagi zaman sekarang ini dimana masyarakat menginginkan segala sesuatunya menjadi lebih mudah. Namun dengan ditolaknya gugatan pengendara ojekn *online* oleh Mahkamah Konstitusi terhadap Pasal 47 ayat 3 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Alat Transportasi Kendaraan Roda dua, tidak dapat dijadikan sebagai moda transportasi umum

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak secara tegas mengatur mengenai angkutan sepeda motor yang tidak dapat dijadikan sebagai angkutan umum, hanya dalam Pasal 47 mengatur mengenai pengelompokkan kendaraan. Dalam Pasal 47 ayat (1) dikatakan bahwa kendaraan terbagi menjadi dua yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Selanjutnya yang termasuk dalam kendaraan bermotor yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus, namun yang hanya termasuk dalam kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan

²²*Ibid.* Hlm. 148-149.

²³*Ibid.* Hlm. 149.

²⁴*Ibid.* Hlm. 150.

bermotor umum yaitu mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Secara otomatis bahwa sepeda motor tidak termasuk dalam kendaraan bermotor umum.

B. Saran

1. Setiap usaha jasa transportasi, harus memiliki legalitas, sebagai jaminan perlindungan terhadap penyedia maupun pengguna jasa;
2. Hukum adalah tentang sebuah kepastian, maka, hukum harus dijalankan secara tegas dan konsisten, agar masyarakat memperoleh kepastian hukum.
3. Oleh karena jasa transportasi kendaraan roda dua tidak memiliki landasan hukum, maka Pemerintah mesti membubarkan Perusahaan Penyedia Jasa Transportasi yang menggunakan kendaraan roda dua.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Baro Rachmad. 2005. *Teori Hukum*. Jakarta: Lephaer Unkhair.
- Fuady Munir. 2013. *Teori-Teori Besar Dalam Hukum (Grand Theory)*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Gultom Elfrida. 2009. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Literata Lintas Media.
- Muhammad Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Rumokoy Donald Albert & Frans Maramis. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sidabalok Janus. 2014. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Siti Nurbaiti. 2009. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*. Jakarta: Universitas Trisakti.
- Wijaya Andika. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.

Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Peraturan Pelaksana Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan.

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

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Internet

- [Dephub.go.id/post/read.mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017](http://dephub.go.id/post/read.mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017). Diakses pada tanggal 24 Juni 2018 pkl. 23.14
- <https://www.kbbi.web.id/ojek>. Yang diakses pada tanggal 25 Januari 2018 pukul 22.48 WITA.
- <https://tiarramon.wordpress.com/2009/12/13/dilema-hukuman-mati/> yang diakses pada tanggal 03 September 2017
- <https://www.scribd.com/doc/98163140/LANDASAN-TEORI-transportasi> diakses pada tanggal 9 Maret 2018 pukul. 19.17 WITA.
- <http://infosepedamotor.com/sejarah-pengertian-dan-jenis-sepeda-motor/>. Diakses pada tanggal 27 Februari 2018 Pukul 22.05 WITA
- https://id.wikipedia.org/wiki/Sepeda_motor diakses pada tanggal 27 Februari 2018 Pukul 23.50 WITA
- <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/04/02/144534526/menhub-pm-108-tidak-akan-ditunda-dicabut-atau-dibekukan>. diakses pada tanggal 22 Mei pkl. 14.25.
- <https://m.detik.com/news/berita/4088448/5-alasan-MK-tolak-legalkan-ojek-online> diakses pada tgl. 23 Juli 2018 pukul 10.54 Wita.
- <http://www.pengertianmenurutparaahli.net/pengertian-komersial-dan-nonkomersial/> diakses pada tanggal 14 Maret 2018 pukul 07.56 WITA.
- www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2018/02/01/pm-108-mulai-diterapkan-tindakan-baru-berupa-teguran-41872. diakses pada tanggal 24 April pkl. 02.47.

Kamus

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).