



**ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 118 TAHUN 2018 TERHADAP PASAL 27
AYAT (2) UNDANG-UNDANG DASAR 1945 PERSPEKTIF *FIQH*
*SIYASAH***

SKRIPSI

*Ditulis sebagai Syarat untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (SH)
Jurusan Hukum Tata Negara (Siyasah)*

Oleh:

Randa Irawan Saputra

NIM. 1830203063

JURUSAN HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)

FAKULTAS SYARIAH

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI

BATUSANGKAR

2022

Daftar Isi

PEENYATAAN KEASLIAN PEMBIMBING	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
BIODATA PENULIS.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rmusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Luaran Penelitian	7
E. Defenisi Operasional	7
BAB II	10
A. Tinjauan Umum Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dsar 1945.....	10
B. Tinjauan Umum Kebijakan Publik.....	13
1. Defenisi Kebijakan Publik.....	13
2. Implementasi Kebijakan Publik	16
D. Tinjauan Umum Tentang <i>Fiqh Siyasah</i>	23
1. Pengertian <i>Fiqh Siyasah</i>	23
2. Bidang <i>Fiqh Siyasah</i>	23
3. <i>Siyasah Dusturiyyah</i>	26
4. Pembagian <i>Siyasah Dusturiyah</i>	27
5. Sumber <i>Siyasah Dusturiyah</i>	28
E. Tinjauan Umum Transportasi <i>Online</i>	29

1. Pengertian Transportasi <i>Online</i>	29
2. Tinjauan Perusahaan Transportasi Online.....	29
F. Penelitian Relevan.....	34
BAB III.....	34
A. Jenis Penelitian.....	34
B. Waktu Penelitian	34
C. Subjek Penelitian.....	35
D. Instrumen Penelitian.....	35
E. Sumber Data.....	35
F. Teknik Pengumpulan Data	36
G. Teknik Analisis Data.....	37
BAB IV	38
A. Analisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945...	38
B. Pandangan <i>Fiqh Siyasah</i> Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.....	52
BAB V.....	62
Daftar Pustaka.....	27

BAB I

PENDAHULAN

A. Latar Belakang

Dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 dijelaskan bahwa bangsa Indonesia mempunyai tujuan untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Untuk mewujudkan tujuan nasional tersebut, maka diselenggarakan pembangunan nasional yang terencana, menyeluruh, terpadu, terarah, dan berkesinambungan. Tujuan dari pembangunan nasional tidak lain adalah mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 di dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka, berdaulat, bersatu, dan berkedaulatan rakyat. Dalam rangka terwujudnya kesejahteraan masyarakat, maka posisi pemerintah sebagai pengayom dan pengemban kesejahteraan masyarakat sangat diharapkan. Dalam konteks bernegara berarti seorang penguasa mempunyai kewajiban mensejahterakan masyarakatnya, bukan menyengsarakan mereka. (Ahmad,2006,hal. 9)

Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 dengan tegas menyebutkan:”Tiap Warga waraga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”, ini adalah amanah yang harus dilaksanakan pemerintah. Hak untuk memperoleh kehidupan yang layak, merupakan hak azasi masnusia yang melekat dan tidak terpisah dari diri manusia serta pekerjaan tidak hanya menjadi salah satu sumber kehidupan unuk memenuhi hajat hidup manusia (sandang, pangan dan lain-lainya).

Pada dasarnya manusia berhak mempunyai pekerjaan karena bekerja merupakan wadah bagi warga negara untuk meningkatkan harkat, martabat dan harga diri serta demi kelangsungan kehidupan. Pemerintah memiliki

tanggungjawab untuk menciptakan lapangan pekerjaan guna mengurangi pengangguran. Lapangan kerja yang tersedia merupakan bagian kesatuan dari seluruh program pembangunan. (Maimun, 2007, hal. 43). Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, salah satu tujuan pembangunan ketenagakerjaan adalah untuk memberdayakan dan mendayagunakan tenaga kerja secara optimal dan manusiawi, serta menciptakan pemerataan kesempatan kerja dan penyediaan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan pembangunan nasional dan daerah. (Hariyadi, 2009, hal 3)

Transportasi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peran transportasi, angkutan dan angkutan umum, maka perlu untuk dapat mewujudkan tersedianya pelayanan transportasi yang memenuhi kebutuhan transportasi dan pelayanan transportasi yang tertib, nyaman, dan berkecepatan tinggi yang diselenggarakan secara terpadu secara nasional. (Soegjitma, 1995, hal. 1). Transportasi umum konvensional merupakan transportasi umum yang biasa kita gunakan, yang telah tersedia di jalan konvensional, ada beberapa jenis transportasi konvensional seperti bus, taksi, angkutan kota, bajaj, dan ojek.

Perkembangan dibidang teknologi turut berperan serta dalam perkembangan transportasi. Saat ini masyarakat semakin sering memanfaatkan teknologi dalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya pengaruh tersebut membuat pola kegiatan transportasi masyarakat menjadi berubah. Masyarakat modern menggunakan *smartphone* untuk membantu kegiatan perjalanan yang mereka lakukan. Misalnya dengan melakukan pemesanan online terhadap transportasi yang berbasis aplikasi. Aktivitas tersebut sudah menjadi hal yang biasa dilakukan di kota-kota besar. Tingginya peminat menggunakan transportasi berbasis aplikasi dikarenakan mudah dan biaya yang murah untuk menggunakannya, selain harga yang relatif murah pihak dari aplikator juga menyediakan beragam layanan yang sangat membantu bagi penggunanya, dimana layanan

memesan makanan baik pasar tradisional atau *super market* dan layanan lainnya. Melihat cakupan aplikasi transportasi online yang sangat luas dengan biaya yang relatif murah dan juga memiliki promo-promo menarik seperti *voucher* potongan harga yang akan berdampak terhadap monopoli transportasi, sehingga dapat membunuh transportasi konvensional (transportasi umum).

Dalam jurnal Mukaromah Ibrahim (2018) Menyatakan bahwa transportasi konvensional merasakan permasalahan dari sosial ekonomi dengan titik kajian meliputi pekerjaan, pendidikan, dan penghasilan. Sedangkan menurut Darmadi (2016) faktor yang menjadi permasalahan sosial yaitu konflik sosial, konflik sosial yang dimaksudkan ini adalah persaingan. Seperti misalnya persaingan menyangkut minat penumpang yang banyak beralih dari transportasi konvensional ke transportasi *online*. Namun menurut dari teori penelitian (Satriyono & Ruhamak, 2017) Kepuasan dari konsumen akan tercapai apabila suatu perusahaan mampu memberikan kualitas pelayanan terbaik sesuai dengan apa yang diharapkan oleh konsumen. (Mukaromah,2019,hal. 169).

Perkembangan teknologi terutama di bidang transportasi menyebabkan banyak gesekan di masyarakat. Suara penolakan terhadap transportasi *online* mulai mengalir dari para pengemudi konvensional. Pengemudi konvensional merasa sumber pendapatan mereka diambil oleh pengemudi *Online*. Akibat yang muncul dari penolakan transportasi *online* di beberapa daerah dan sering terjadinya konflik antara pengemudi *online* dan konvensional. (Moenta,2021. Hal 75)

Kementrian Perhubungan memberikan payung hukum terhadap transportasi *online* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, yang diundangkan 1 april 2016. Adanya berbagai demonstrasi penolakan dan konflik terus meluas yang dilakukan oleh transportasi konvensional untuk menuntut keadilan, mereka berharap pemerintah bisa bersikap adil dengan cara

mengatur keberadaan transportasi *online*. Menanggapi berbagai aksi demonstrasi oleh pengemudi transportasi konvensional pemerintah melalui Menteri Perhubungan berencana akan merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Secara umum pengemudi transportasi konvensional menuntut keadilan dari pemerintah, karena transportasi *online* dinilai terlalu diberi kelonggaran yang menyebabkan persaingan menjadi timpang. Pada tanggal 21 Maret 2017, Menteri Perhubungan mengumumkan akan melakukan revisi atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Kemudian pada tanggal 1 April 2017 pemerintah mengumumkan revisi tersebut menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017. Melalui peraturan terbaru pada saat itu, transportasi daring disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus (ASK). Terdapat setidaknya 11 poin yang mengatur transportasi daring, seperti batas kuota, batas tarif, STNK berbadan hukum, penyediaan penyimpanan kendaraan, uji KIR, penyediaan bengkel, pajak, akses *dashboard*, dan sanksi. Namun implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 ini tidak berlangsung lama. (Widiyatmoko, 2018. Hal 61).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek telah di batalkan oleh Mahkamah Agung melalui putusan Nomor.37P/HUM tertanggal 20 Juni 2017 (menyatakan mengabulkan keseluruhan permohonan uji materil) sehingga terjadi kekosongan hukum terkait transportasi berbasis aplikasi. Sebulan kemudian Kementrian Perhubungan kembali mengeluarkan berupa peraturan: Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, setelah dilakukan uji materil oleh Mahkamah Agung dengan Putusan Nomor. 15P/HUM/2018 tanggal 31 Mei 2018; Mahkamah Agung memerintahkan Menteri Perhubungan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017, karena bertentangan dengan Undang-Undang Tahun

2008 tentang UMKM. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 telah dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Tetap dalam Trayek (Pasal 64). Angkutan sewa khusus yang mengatur Taksi *online* tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. (Farianto, 2018, hal. 135).

Angkutan konvensional (angkutan umum) setiap operasinya di atur dalam aturan pemerintah, baik itu terminal, rute perjalanan, jam keberangkatan, lokasi berhenti, wajib menggunakan plat kuning, nomor bangku penumpang, tanda pengenalan di mobil untuk rute perjalanan, keseluruhan aspek operasi di atur oleh pemerintah, sedang taksi *online* memiliki kebebasan dalam beroperasi baik itu tidak ada trayek, bisa beroperasi kapan saja, tidak perlu memiliki terminal, tidak menggunakan plat kuning yang mana seharusnya di gunakan oleh angkutan umum, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 sudah di atur bahwa angkutan taksi online berbasis aplikasi wajib menggunakan plat nomor kendaraan warna kuning, memasang tulisan taksi dan memasang sticker perusahaan taksi, namun dalam peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2018 Tentang Angkutan Khusus justru dihapuskan taksi *online* menggunakan plat nomor kuning dan tanda pengenalan taksi. Karena pelayanan dan kenyamanan biaya taksi *online* relatif murah ditambah dengan promosi berupa *voucher* akan sangat berdampak terhadap keberlangsungan transportasi konvensional seharusnya pemerintah harus bersikap adil agar tidak timbul kecemburuan sosial di bidang transportasi.

Dalam *Fiqh Siyasah* kebijakan dikenal dengan istilah *Siyasah Dusturiyah*, yang berarti ilmu dalam hukum Islam yang membahas masalah perundang-undangan negara. Yang lebih spesifik lingkup pembahasannya mengenai prinsip dasar yang berkaitan dengan hak-hak rakyat dan mengenai pembagian kekuasaan. (Iqbal, 2014, hal. 3). Objek

kajian *fiqh siyasah* adalah tentang hubungan antara pemerintah dengan rakyatnya dalam upaya menciptakan kesejahteraan dan kemaslahatan bersama.(Iqbal,2014,hal.17). *Siyasah dusturiyyah* merupakan bidang *fiqh siyasah* yang membahas undang-undang dasar suatu negara yang antara lain, membahas bentuk pemerintahan, lembaga-lembaga negara, dan hak serta kewajiban warga negara.(Muhammad,2007,hal 17). Objek kajian *fiqh siyasah* meliputi aspek pengaturan hubungan antara warga negara dengan warga negara, hubungan antar warga negara dengan lembaga negara, dan hubungan antara lembaga negara dengan lembaga negara, baik hubungan yang bersifat intern suatu negara maupun hubungan yang bersifat ekstern antar negara, dalam berbagai bidang kehidupan. Dari pemahaman seperti itu, tampak bahwa kajian *siyasah* memusatkan perhatian pada aspek pengaturan. (Shiddieqy,1997,hal 30).

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti dan menuahkannya kedalam sebuah karya ilmiah dengan judul **“ANALISIS DAMPAK KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN N0 118 TAHUN 2018 TERHADAP PASAL 27 AYAT (2) UUD 1945 PERSPEKTIF FIQIH SIYASAH”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana dampak kebijakan Peraturan Mentri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945?
2. Bagaimana pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 .

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan dampak kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undag-Undag Dasar 1945.

2. Untuk mengetahui dan menjelaskan pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

D. Manfaat Luaran Penelitian

1. manfaat yang di harapkan dari penelitian ini adalah:

- a) Secara teoritis

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi pengembangan ilmu ketatanegaraan, khususnya yang berkaitan dengan Hukum Tata Negara Islam
- 2) Untuk memberi sumbangan pemikiran, khususnya yang berkaitan dengan Islam dan lingkungan akademis perguruan tinggi dalam ilmu Hukum Tata Negara.

- b) Secara praktis

- 1) Untuk dijadikan sebagai rujukan bagi peneliti selanjutnya
- 2) Untuk memberikan sumbangan pemikiran untuk menyelesaikan masalah-masalah yang muncul dengan lebih kritis
- 3) Untuk memenuhi syarat wajib dalam menyelesaikan study pada Fakultas Syari'ah di Institut Agama Islam Negeri Batu Sangkar dengan Gealar Sarjana Hukum.

2. luaran penelitian

Diharapkan Agar hasil dari penelitian ini dapat diterbitkan pada jurnal ilmiah, diseminarkan pada forum seminar dan diproyeksikan untuk memperoleh hak atas kekayaan intelektual.

E. Defenisi Operasional

Defenisi operasional adalah defenisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstrak dengan cara memberikan arti, atau menafsirkan kegiatan, ataupun memberikan suatu operasionalisasi yang diperlukan untuk mengukur konstrak atau variabel tertentu. (Nazir,1999,152).

Untuk lebih terangnya tentang skripsi yang akan penulis paparkan, penulis akan menjelaskan makna istilah pada judul penulisan ini, yaitu:

Kebijakan menurut Noeng Muhadjir merupakan upaya memecahkan problem sosial bagi kepentingan masyarakat atas asas keadilan dan kesejahteraan masyarakat. (Muhadjir,2000,hal. 15). Kebijakan yang penulis maksud dalam penelitian ini adalah tentang kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Fiqh siyasah adalah ilmu tata negara islam yang secara spesifik membahas tentang seluk-beluk pengaturan kepentingan umat manusia pada umumnya dan negara pada khususnya, berupa penetapan hukum, peraturan, dan kebijakan oleh pemegang kekuasaan yang bernafaskan atau sejalan dengan ajaran islam. Guna mewujudkan kemaslahatan bagi manusia dan menghindarkan dari berbagai kemudharatan yang mungkin timbul dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara yang di jalannya (Zada,2008,hal. 17). *Fiqh siyasah* yang penulis maksud dalam penelitian ini adalah tinjauan *fiqh siyasah* dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Dampak adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat positif maupun negatif, pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang,benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. (Suharno,2019,hal. 243). Dampak yang penulis maksud dalam penelitian ini adalah tinjauan dampak dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Jadi definisi operasional dari judul proposal skripsi ini adalah menganalisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

118 Tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang Undang Dasar 1945
Prespektif *Fiqh Syasah*.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Tinjauan Umum Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945

Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 dengan tegas menyebutkan: "Tiap Warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan", ini adalah amanah yang harus dilaksanakan pemerintah. Hak untuk memperoleh kehidupan yang layak, merupakan hak azasi manusia yang melekat dan tidak terpisah dari diri manusia serta pekerjaan tidak hanya menjadi salah satu sumber kehidupan untuk memenuhi hajat hidup manusia (sandang, pangan dan lain-lainnya).

Menurut Undang-Undang 1945, terutama Pasal 27 ayat (2) berhubungan erat dengan pengaturan mengenai hak-hak warga negara. Pasal tersebut mengandung pengertian bahwa ketentuan itu dapat memberikan jaminan kepada setiap warga negara untuk memperoleh pekerjaan yang layak bagi kehidupannya. Konsekuensi yang harus dilaksanakan ialah bahwa pasal itu mengharuskan negara untuk bersikap adil dalam memberikan kesempatan untuk mendapat pekerjaan .(Suche,1985, hal. 46).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, menjelaskan salah satu tujuan pembangunan ketenagakerjaan adalah untuk memberdayakan dan mendayagunakan tenaga kerja secara optimal dan manusiawi, serta menciptakan pemerataan kesempatan kerja dan penyediaan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan pembangunan nasional dan daerah.(Hariyadi,2009, hal. 3)

Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyebutkan : "tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak", maka untuk itu Pemerintah wajib menyediakan lapangan kerja dan melindungi hak-hak tenaga kerja". Untuk melaksanakan kewajiban tersebut maka Pemerintah lewat instansi terkait telah melakukan upaya-upaya untuk

mengatasi masalah-masalah, baik yang berhubungan dengan angkatan kerja maupun dengan tenaga kerja. Masalah ketenagakerjaan di Indonesia cukup banyak dan menyangkut berbagai bidang kehidupan seperti ekonomi, sosial, budaya, politik, hukum, dan lain sebagainya. Hal ini perlu penanganan khusus dari pihak swasta maupun pemerintah. Upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah antara lain sebagai berikut :

1. Meningkatkan mutu/kualitas tenaga kerja pemerintah untuk meningkatkan mutu tenaga kerja dilakukan dengan berbagai cara, diantaranya :
 - a. Melalui pemberian pelatihan-pelatihan bagi tenaga kerja, meliputi dengan diselenggarakan dan diarahkan untuk membekali, meningkatkan dan mengembangkan kemampuan produktivitas tenaga kerja;
 - b. Melalui pendidikan formal, seperti melaksanakan pendidikan dari SD sampai Perguruan Tinggi;
 - c. Menyelenggarakan pelatihan manajemen di daerah;
 - d. Meningkatkan prasarana pelatihan untuk pencari kerja dan pegawai pengawas ketenagakerjaan;
 - e. Melalui pendidikan non formal, seperti :
 - 1) pelatihan kerja, kegiatan ini dapat dilakukan oleh Balai Latihan Kerja (BLK) di kota/kabupaten setempat;
 - 2) Pemagangan, yaitu latihan kerja yang dilakukan oleh perusahaan itu sendiri;
 - 3) Peningkatan kualitas mental spiritual tenaga kerja;
 - 4) Peningkatan pemberian gizi dan kualitas kesehatan;
 - 5) Pengembangan penelitian dalam bentuk seminar, workshop, dan lainlain;
 - 6) Mengirimkan tenaga kerja Indonesia yang berkualitas ke luar negari; 2.

2. Memperluas kesempatan kerja beberapa upaya yang dilakukan oleh pemerintah, diantaranya :
 - a. Mendirikan industri atau pabrik yang bersifat padat karya;
 - b. Mendorong proyek-proyek yang bersifat padat karya dan usaha-usaha kecil dan menengah;
 - c. Meningkatkan investasi (penanaman modal) asing;
 - d. Mendorong peningkatan investasi baik usaha negara, swasta nasional, swasta asing maupun usaha perseorangan;
 - e. Mendirikan kemudahan-kemudahan (fasilitas) kepada para investor;
 - f. Disevisikasi usaha dalam segala bidang/sector ekonomi; Menciptakan iklim yang sehat bagi perkembangan dunia usaha;
 - g. Mendorong dan memacu tumbuhnya lapangan kerja baru; Menjalin kerjasama di bidang ketenagakerjaan dengan negara-negara;
3. Meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja, Pemerintah telah melakukan berbagai upaya diantaranya :
 - a. Menetapkan upah minimum regional;
 - b. Mengikutkan setiap pekerja dalam Asuransi Jaminan Sosial Tenaga Kerja; Menganjurkan kepada setiap perusahaan untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja;
 - c. Mewajibkan kepada setiap perusahaan untuk memenuhi hak-hak tenaga kerja selain gaji, seperti hak cuti, hak istirahat, dan lain-lain;
4. Menyusun dan memonitor Pelaksanaan Peraturan Ketenagakerjaan Pemerintah melalui Departemen Tenaga Kerja, dan lembaga-lembaga terkait lainnya mengeluarkan undang-undang, keputusan dan regulasi-regulasi lainnya untuk mengatur ketenagakerjaan di Indonesia dan menyelenggarakan pelatihan pegawai pengawas ketenagakerjaan dan mendeteksi pelanggaran ketenagakerjaan;

5. Perlindungan tenaga kerja program yang dilaksanakan pemerintah diantaranya mensosialisasikan peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan di seluruh Indonesia dan mensosialisasikan standar pengupahan;
6. Membina hubungan industri dalam negeri dan internasional. Beberapa upaya yang dilakukan pemerintah diantaranya : menyempurnakan undang-undang dan petunjuk ketenagakerjaan dan mensosialisasikan kepada pelaku industri; mengembangkan serikat pekerja dan pengusaha; dan membantu penyelesaian perselisihan antar buruh dan pihak manajemen;

B. Tinjauan Umum Kebijakan Publik

1. Defenisi kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah tatanan yang mengatur kehidupan bersama di dalam negara maupun antar negara, untuk memastikan bahwa kehidupan bersama bahwa kebaikan bersama. (Riant,2021,hal. 4).James E. Andersson mengartikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksakan oleh seseorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. Publik berasal dari kata *public* diartikan beranekaragam dalam bahasa Indonesia, tergantung pada kata yang menyertainya. Diartikan sebagai umum, rakyat, masyarakat, publik dan negara atau pemerintah. (Suwarti Sri,2017,hal 18).

Secara terminologi pengertian kebijakan publik *public policy* itu ternyata banyak sekali, tergantung dari sudut mana kita mengartikannya. Easton memberikan definisi kebijakan publik sebagai the authoritative allocation of values for the whole society atau sebagai pengalokasian nilai-nilai secara paksa kepada seluruh anggota masyarakat. Laswell dan Kaplan juga mengartikan kebijakan publik sebagai a projected program of goal, value, and practice atau sesuatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dalam praktek-praktek yang terarah

Friedrich mengartikan kebijakan sebagai serangkain keputusan atau tindakan-tindakan sebagai akibat dari interaksi terstruktur dan berulang

diantara aktor, baik publik/pemerintah maupun privat/swasta yang terlibat berbagai cara dalam merespons, mengidentifikasi, dan memunculkan suatu masalah yang secara politis didefinisikan sebagai masalah publik. (Abdul,2012,hal. 10).

Dari berbagai keputusan, dapat diungkapkan bahwa kebijakan publik dalam kepustakaan Internasional disebut sebagai *public policy*, yaitu suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Setiap pelanggaran akan diberi sanksi sesuai dengan bobot pelanggarannya yang dilakukan dengan sanksi dijatuhkan di depan masyarakat oleh lembaga yang mempunyai tugas menjatuhkan sanksi. (Uddin,2017,hal. 4).

Terminologi kebijakan publik menunjuk pada serangkaian peralatan pelaksanaan yang lebih luas dari peraturan perundang-undangan, mencakup juga aspek anggaran dan struktur pelaksana. Siklus kebijakan publik bisa dikaitkan dengan pembuatan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan evaluasi kebijakan. Keterlibatan publik dalam setiap tahapan kebijakan bisa menjadi ukuran tentang tingkat kepatuhan negara pada amanat rakyat yang berdaulat atasnya. (Endang,2018,hal 38).

Tujuan kebijakan dapat bersifat politis, ekonomi, sosial, maupun hukum. Daro aspek politik kebijakan ditetapkan sebagai nilai-nilai, berupa barang dan jasa kepada seluruh anggota masyarakat. Dilihat dari segi kekuasaan, kebijakan publik dibuat agar pemerintah dapat mempertahankan monopolinya terhadap masyarakat serta kekuasaan pemerintah atau negara dapat diterima dan diakui oleh masyarakat.(Eko,2012,hal 20).

Dalam pembentukan kebijakan publik, perumusan kebijakan publik (*policy formulation*) mengkaji mengenal pengembangan tindakan yang efektif serta dapat dilaksanakan untuk mengatasi apa yang telah di agendakan dalam *agenda setting*, dengan melibatkan banyak komponen. Hal ini sesuai dengan uraian Richard Wilson yang mengatakan bahwa Perumusan kebijakan publik merupakan proses mengatur sumber daya kebijakan dan informasi pendukung untuk mengubah ide menjadi solusi

yang dapat diterapkan secara praktis untuk menangani aktivitas yang berkembang demi tercapainya tujuan pembentukan kebijakan.(Hermanto,2022,hal 88).

Menurut Dunn menyatakan ada beberapa tahap kebijakan publik, yaitu:

a. Penyusunan agenda

Apa masalahnya? Bagaimana masalah tersebut dapat masuk dalam agenda pemerintah?

b. Formulasi kebijakan

Bagaimana mengembangkan alternatif-alternatif untuk memecahkan masalah tersebut? Siapa saja yang berpartisipasi dalam formulasi kebijakan?

c. Adopsi kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan, persyaratan atau kriteria seperti apa yang harus dipenuhi?

d. Implementasi kebijakan

Siapa saja yang terlibat dalam implementasi kebijakan? Apa yang mereka kerjakan? Apa dampak dari isi kebijakan tersebut?

e. Evaluasi kebijakan Bagaimana tingkat keberhasilan kebijakan diukur? Siapa yang mengevaluasi kebijakan? Apakah ada tuntutan untuk melakukan perubahan atau pembatalan suatu kebijakan?. (Wirnamo,2014,hal.36).

Berdasarkan pendapat berbagai ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah yang berorientasi pada tujuan tertentu guna memecahkan masalah-masalah publik atau demi kepentingan publik. Kebijakan untuk melakukan sesuatu biasanya tertuang dalam ketentuan-ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang dibuat pemerintah sehingga memiliki sifat yang mengikat dan memaksa

2. Implementasi Kebijakan Publik

Kebijakan merupakan suatu tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu maupun pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya suatu tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. (Sumaryadi,2010,hal.10)

Suatu kebijakan yang telah direkomendasikan untuk dipilih oleh policy makers tidak dapat menjamin keberhasilan kebijakan tersebut dalam implementasinya. Ada beberapa *variabel* yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan baik yang bersifat individual maupun kelompok atau institusi. Implementasi dari suatu program akan melibatkan berbagai upaya yang dilakukan oleh *policy makers* untuk mempengaruhi perilaku pelaksana kebijakan agar bersedia memberikan pelayanan dan mengatur kelompok sasaran. (Soebarsono,2005,hal.87).

Implementasi dimaknai dengan beberapa kata kunci sebagai berikut: untuk menjalankan sebuah kebijakan (*to carry out*), untuk memenuhi janji-janji sebagaimana dituangkan didalam dokumen kebijakan (*to fulfill*), untuk menghasilkan output sebagaimana dinyatakan dalam tujuan kebijakan (*to produc*), dan untuk menyelesaikan misi yang harus direalisasikan dalam tujuan kebijakan (*to complete*). (Agus dan Ratih,2012,hal. 25).

Menurut kamus Administrasi publik dari Chandler dan Plano yang dikutip oleh Keban mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah pemanfaatan yang strategis terhadap sumberdaya-sumberdaya yang ada untuk memecahkan masalah-masalah publik atau pemerintah. Sedangkan kebijakan publik menurut Thomas Dye yang dikutip oleh Subarsono adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan (*public policy is whatever governments choose to do or not to do*). Definisi kebijakan publik dari Thomas Dye tersebut mengandung makna bahwa kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta dan kebijakan publik menyangkut

pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah. (Subarsono,2005,hal 5).

Impilkasi tertentu terhdap kebijakan publik sebagai berikut ini pertama, kebijakan publik lebih merupakan tindakan yang sengaja dilakukan dan mengarah pada tujuan tertentu, daripda sekedar sebagai bentuk prilaku atau tindakan menyimpang yang serba acak (*at random*), asal-asalan, dan serba kebetulan. Misalnya kebijakan pembangunan atau kebijakan sosial dalam sistem-sistem politik modern, bukan merupakan tindakan yang serba kebetulan asal-asalann melainkan tindakan yang direncanakan (*by planed*). Kedua, kebijakan pada hakikatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling terkait dan berpola oleh pejabat-pejabat pemerintah, dan bukan keputusan-keputusan yang berdiri sendiri. Semisal, kebijakan tidak hanya mencakup keputusan untuk membuat undang-undang dalam bidang tertentu, melainkan diikuti dengan keputusan-keputusan/petunjuk-petunjuk teknis pelaksanaan yang lebih detail, bersangkut paut dengan proses implementasi dan mekanisme pemaksaan pemberlakuanya. (wahab,2012, hal 20)

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan publik

Proses pembuatan kebijakan merupakan pekerjaan yang rumit dan kompleks dan tidak semudah yang dibayangkan. Walaupun demikian, para administrator sebuah organisasi institusi atau lembaga dituntut memiliki tanggung jawab dan kemauan, serta kemampuan atau keahlian sehingga dapat membuat kebijakan dengan resiko yang diharapkan *inteded risks* maupun yang tidak diharapkan *unintended risks*. (Suharno, 2010, hal 52)

Pembuatan kebijakan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Hal penting yang turut diwaspadai kebijakan sering terjadi kesalahan umum. Faktor-faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan adalah;

- 1) Adanya pengaruh tekanan-tekanan dari luar

tidak jarang pembuat kebijakan harus memenuhi tuntutan dari luar.

2) Adanya pengaruh kebiasaan lama

Kebiasaan lama organisasi, disebut dengan istilah *cost*, seperti kebiasaan investasi modal yang hingga saat ini belum profesional dan terkadang amat irasional, cenderung akan diikuti kebiasaan itu oleh para administrator, meskipun keputusan/kebijakan yang berkaitan dengan hak diritrik, karena sebagai suatu yang salah dan perlu diubah. Kebiasaan lama tersebut sering secara terus menerus dilakukan.

3) Adanya sifat-sifat pribadi

Berbagai keputusan/kebijakan yang dibuat oleh para pembuat keputusan/kebijakan yang dibuat oleh sifat-sifat pribadinya. Karena faktor pribadi sangat berperan besar dalam penentuan keputusan/kebijakan.

4) adanya pengaruh dari kelompok luar

lingkungan dari para pembuat keputusan/kebijakan juga berperan besar.

Adanya pengaruh keadaan masa lalu

Maksud dari faktor ini adalah bahwa pengalaman latihan dan pengalaman sekarang, pekerjaan yang terdahulu berpengaruh pada pembuatan keputusan/kebijakan. Misalnya orang menghawatirkan pelimpahan wewenang yang dimilikinya kepada orang lain karena khawatir disalahgunakan (suharno, 2010, hal.52-53)

4. Pentingnya kebijakan publik

Untuk melakukan studi kebijakan publik merupakan studi yang bermaksud untuk menggambarkan, menganalisis, dan menjelaskan secara cermat berbagai sebab dan akibat dari tindakan-tindakan pemerintah. Studi kebijakan publik menurut Thomas R. Dye. Sebagaimana sebagai berikut;

Studi kebijakan mencakup menggambarkan upaya kebijakan publik, penilaian mengenai dampak dari kekuatan-kekuatan yang berasal dari lingkungan terhadap isi kebijakan publik, analisis mengenai akibat berbagai pernyataan kelembagaan dan proses-proses politik terhadap kebijakan publik; penelitian mendalam mengenai akibat-akibat dari berbagai kebijakan politik pada masyarakat, baik berupa dampak kebijakan publik pada masyarakat, baik berupa dampak yang diharapkan atau direncanakan maupun dampak yang tidak diharapkan. (Suharno, 2010, hal. 14)

Alasan kebijakan publik dinilai penting untuk dipelajari;

1) Alasan ilmiah

Kebijakan publik dipelajari dengan maksud untuk memperoleh pengetahuan yang luas tentang asal-muasalnya, proses perkembangannya, dan konsekuensinya bagi masyarakat. Dalam hal ini dapat dipandang sebagai variabel terikat maupun sebagai variabel independen. Kebijakan dipandang sebagai variabel terkait, maka perhatian akan tertuju pada faktor-faktor politik dan lingkungan yang membantu menentukan substansi kebijakan atau diduga mempengaruhi isi kebijakan publik. Kebijakan dipandang sebagai variabel *independen* jika fokus perhatian tertuju pada dampak kebijakan, sistem politik dan lingkungan yang berpengaruh terhadap kebijakan publik.

2) Alasan profesional

Studi kebijakan publik dimaksudkan sebagai upaya untuk menetapkan pengetahuan ilmiah di bidang kebijakan publik guna memecahkan masalah sehari-hari.

3) Alasan politik

Mempelajari kebijakan publik pada dasarnya dimaksudkan agar pemerintah dapat menempuh kebijakan yang tepat guna mencapai tujuan yang tepat pula.

C. Tinjauan Umum Kesejahteraan Sosial

Kesejahteraan sosial diidentik dengan kesejahteraan masyarakat dan kesejahteraan umum. Kesejahteraan sosial dalam artian yang sangat luas mencakup berbagai tindakan yang dilakukan manusia untuk mencapai tingkat kehidupan masyarakat yang lebih baik. Menurut Elizabeth Wickenden kesejahteraan sosial adalah peraturan perundangan, program, tunjangan dan pelayanan yang menjamin atau memperkuat pelayanan untuk memenuhi kebutuhan sosial yang mendasar dari masyarakat serta menjaga ketentraman dalam masyarakat. Sementara itu dalam UU No. 11 tahun 2009 tentang ketentuan umum Kesejahteraan Sosial Pasal 1 ayat 1 disebutkan bahwa kesejahteraan sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga Negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.

Berikut ini adalah Indikator yang digunakan BKKBN dalam pentahapan keluarga sejahtera (dalam Ade Cahyat):

- 1) Pra Sejahtera (sangat miskin) diartikan sebagai ketidakmampuan memenuhi kebutuhan dasarnya secara minimal, seperti kebutuhan akan pengajaran agama, pangan, sandang, papan dan kesehatan.
- 2) Keluarga Sejahtera I (Miskin) diartikan sebagai keluarga yang mampu memenuhi kebutuhan dasarnya tetapi belum mampu memenuhi kebutuhan sosial psikologisnya.
- 3) Keluarga Sejahtera II adalah keluarga yang karena alasan ekonomi tidak dapat memenuhi salah satu atau lebih indikator meliputi:
 - a) Memiliki tabungan keluarga
 - b) Makan bersama sambil berkomunikasi
 - c) Mengikuti kegiatan masyarakat d. Rekreasi bersama (6 bulan sekali)
 - d) Meningkatkan pengetahuan agama
 - e) Memperoleh berita dari surat kabar, radio, TV, dan Majalah
 - f) Menggunakan Sarana Transportasi

4) Keluarga Sejahtera III ialah keluarga yang sudah dapat memenuhi beberapa indikator, meliputi:

- a) Memiliki tabungan keluarga
- b) Makan bersama sambil berkomunikasi
- c) Mengikuti kegiatan masyarakat
- d) Rekreasi bersama (6 bulan sekali)
- e) Meningkatkan pengetahuan agama
- f) Memperoleh berita dari surat kabar, radio, TV, dan Majalah
- g) Menggunakan Sarana Transportasi

Belum dapat memenuhi beberapa indikator, meliputi:

- a) Aktif memberikan sumbangan material secara teratur
- b) Aktif sebagai pengurus organisasi kemasyarakatan

5) Keluarga Sejahtera III plus ialah keluarga yang sudah dapat memenuhi beberapa indikator meliputi;

- a) Aktif memberikan sumbangan material secara teratur
- b) Aktif sebagai pengurus organisasi kemasyarakatan

Kesejahteraan mencakup berbagai tindakan yang dilakukan manusia untuk mencapai taraf hidup yang lebih baik. Tidak hanya secara ekonomi dan fisik tetapi juga sosial, mental dan segi kehidupan spiritual. melihat kesejahteraan sosial melalui empat sudut pandang, yaitu;

1) Kesejahteraan Sosial sebagai suatu Keadaan (Kondisi)

Sebagai suatu kondisi Kesejahteraan sosial ialah suatu tata kehidupan dan penghidupan sosial materil maupun spiritual. Yang diliputi oleh rasa keselamatan, kesusilaan dan ketentraman lahir batin, yang memungkinkan bagi setiap warga negara untuk mengadakan usaha pemenuhan kebutuhan kebutuhan jasmaniah, rohaniah dan sosial yang sebaik-baiknya bagi diri, keluarga serta masyarakat dengan menjunjung tinggi hak-hak asasi serta kewajiban manusia sesuai dengan Pancasila dimana dalam hal ini tidak menempatkan lebih penting dari aspek lainnya, ada

keseimbangan antara aspek jasmani maupun rohani keseimbangan antara aspek material dan spiritual.

2) Kesejahteraan Sosial sebagai suatu Ilmu

Sebagai suatu ilmu, merupakan ilmu yang mencoba mengembangkan pemikiran, strategi dan tehnik untuk meningkatkan kesejahteraan suatu masyarakat, baik level mikro, mezzo maupun makro. Ilmu kesejahteraan social mengembangkan beberapa metode intervensi (termasuk didalamnya aspek strategi dan tehnik) guna meningkatkan taraf hidup sasaran.

3) Kesejahteraan Sosial sebagai suatu Kegiatan

Sebagai suatu kegiatan, kesejahteraan sosial merupakan pelayanan (kegiatan) yang digunakan guna meningkatkan taraf hidup masyarakat.

4) Kesejahteraan Sosial sebagai suatu Gerakan

Sebagai suatu gerakan, kesejahteraan sosial dapat dilihat dari pengertian yang dikembangkan dari Pre-Conference Working Committee For the 15th International Conference Of Social Welfare. Kesejahteraan social adalah keseluruhan usaha yang terorganisir dan mempunyai tujuan utama untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat berdasarkan konteks sosialnya. Mencakup unsure kebijakan dan pelayanan terkait dengan berbagai kehidupan dalam masyarakat, seperti: pendapatan, kesehatan, pendidikan, tradisi budaya dan lain sebagainya. Kesejahteraan sosial memainkan peranan penting dalam memberikan sumbangan untuk secara efektif menggali dan menggerakkan sumber-sumber daya manusia agar berhasil menanggulangi kebutuhan-kebutuhan sosial yang ditimbulkan oleh perubahan. (Adi,2004, hal. 28)

Negara bertanggung jawab atas penyelenggaraan kesejahteraan sosial. Penyelenggaraan kesejahteraan sosial ini ditujukan kepada: perseorangan, keluarga, kelompok, dan/atau masyarakat. Sedangkan

yang menjadi prioritas utama adalah mereka yang tidak layak secara kemanusiaan dan memiliki kriteria masalah sosial: kemiskinan, ketelantaran, kecacatan, keterpencilan, ketunaan sosial, dan penyimpangan perilaku, korban bencana, dan/atau korban tindak kekerasan, eksploitasi dan diskriminasi. (Fahrudin, 2012, hal 115).

D. Tinjauan Umum tentang *Fiqh Siyasah*

1. Pengertian *Fiqh Siyasah*

Fiqh siyasah ialah suatu ilmu tata negara islam yang secara spesifik membahas tentang seluk beluk pengaturan kepentingan umat manusia pada umumnya dan negara pada khususnya, berupa penetapan hukum, peraturan, dengan ajaran islam, guna mewujudkan kemaslahatan bagi manusia dan menghindarkannya dari kemudharatan yang mungkin timbul dalam kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara. Adapun pengertian *Fiqh Siyasah* ialah bagian dari pemahaman ulama mujtahid tentang hukum syari'at yang berhubungan dengan permasalahan kenegaraan demi mencapai kemaslahatan bagi umatnya. Dalam *Fiqh siyasah* ini, ulama mujtahid menggali sumber-sumber hukum islam, yang terkandung didalamnya hubungannya dengan kehidupan bernegara dan bermasyarakat. (Sjadzali,2:1991)

Sebagai ilmu ketatanegaraan dalam islam *Fiqh Siyasah* antara lain membicarakan tentang siapa sumber kekuasaan, siapa pelaksana kekuasaan, apa dasar kekuasaan menjalankan kekuasaan yang diberikan kepadanya, dan kepada pelaksana kekuasaan mempertanggung jawabkan kekuasaan. (Sjadzali,1991,hal.3)

2. Bidang *Fiqh Siyasah*

a. *Siyasah Dusturiyah*

Makna dustur adalah asas, dasar atau pembinaan. Secara istilah diartikan kumpulan kaidah yang mengatur dasar dan hubungan kerja sama antara sesama anggota masyarakat dalam sebuah negara, baik tidak *tertulis (konvensi)* maupun yang tertulis (*konstitusi*). Menurut Abdul Wahab Khallaf, prinsip-prinsip yang diletakkan dalam

pembuatan undang-undang dasar ini adalah jaminan atas hak-hak asasi manusia setiap anggota masyarakat dan persamaan kedudukan semua orang di depan hukum tanpa membedakan status manusia Atjep Jazuli mempetakan bidang siyasah dusturiyah dalam persoalan:

- 1) Imamah, hak dan kewajibannya Rakyat,
- 2) hak dan kewajibannya
- 3) *Bai'at*
- 4) *Waliyu al-'ahdi*
- 5) *Perwakilan Ahlu halli*
- 6) *wa al-'aqdi*

Orientalis Barat menganggap kata ummah tidak memiliki kata-kata yang sebanding dengannya, bukan *nation* (negara) atau *nation state* (negara-kebangsaan) lebih mirip dengan *community* (komunitas). *Community* merupakan sekelompok masyarakat yang komunal memiliki persamaan kekerabatan, suku, budaya, wilayah dan bangsa, sedangkan ummah berlaku universal yang didasarkan persamaan agama, sehingga menembus ras, suku, bangsa maupun batas-batas geografis. Ummah diaktualisasikan melalui kesamaan ideologis yang disandarkan pada ke-Esa-an Allah yang terarah pada pencapaian kebahagiaan dunia akhirat. Kata-kata ummah yang bertumpu pada ajaran Al-Qur'an.

Kata Um berarti ibu sedangkan imam artinya pemimpin. Menurut 'Ali Syari'ati; ummah memiliki tiga arti yaitu gerakan, tujuan dan ketetapan kesadaran. Makna selanjutnya adalah sekelompok orang yang berjuang menuju suatu tujuan yang jelas. Jika dikontekstualisasikan dengan makna ummah dalam terminology makiyyah dan madaniyyah mempunyai arti sekelompok agama tauhid, orang-orang kafir dan manusia seluruhnya.

Quraishy Shihab mengartikan ummah, sekelompok manusia yang mempunyai gerak dinamis, maju dengan gaya dan cara tertentu

yang mempunyai jalan tertentu serta membutuhkan waktu untuk mencapainya. Dalam jangkauannya makna ummah juga berbeda dengan nasionalisme. Nasionalisme sering diartikan ikatan yang berdasar atas persamaan tanah air, wilayah, ras-suku, daerah dan hal-hal lain yang sempit yang kemudian menumbuhkan sikap *tribalisme* (persamaan suku- bangsa) dan *primodialisme* (paling diutamakan), makna ummah lebih jauh dari itu.

b. Siyasah Dauliyyah

Siyasah dauliyyah adalah bagian dari fiqh siyasah yang membahas tentang hubungan satu negara dengan negara lain. Perjanjian antar negara dan adat kebiasaan menjadi dua sumber yang terpenting dalam hubungan damai antar negara tersebut. Dalam kajian selanjutnya, hal ini dikenal dengan hubungan internasional. Pada mulanya hubungan ini terjadi akibat perang, karena setiap negara wajib mempertahankan eksistensinya dari serangan musuh.

Dalam dunia Islam dikenal orang yang dianggap ahli dibidang hukum internasional, yaitu Muhammad ibn Hasan Al-Syaibainimurid Abu Hanifah dan guru Al-Syafi'I menyusun buku *Al-siyar Al-Kabir*, diantara isinya:

- 1) Status orang asing dan perlakuannya
- 2) Para duta besar
- 3) Negara dibagi menjadi damai, netral dan negara yang menyerang
- 4) Wajib mentaati perjanjian
- 5) Etika dalam perang
- 6) Hal-hal yang berkaitan dengan hukum perdata internasional

c. Siyasah Maliyah

Siyasah Maliyah merupakan salah satu pilar penting dalam sistem pemerintah Islam yang mengatur anggaran pendapat dan belanja negara. Dalam kajian ini dibahas sumber-sumber pendapatan negara dan pos-pos pengeluarannya. Menurut Hasbi, sumber-sumber

yang ditetapkan *syara'* adalah khumus al-ghanaim (seperlima rampasan perang), sedekah dan kharaj. Abu Yusup menggunakan istilah dalam hal ini, zakat, *khumus al-ghanaim*, *al-fai'*, *jizyah*, *'usyur al-tijrah*, pajak dan sumber-sumber lainnya.

3. *Siyasah Dusturiyyah*

a. Pengertian *Siyasah Dusturiyyah*

Siyasah Dusturiyyah adalah suatu cabang Ilmu *Fiqh* yang membahas tentang pengaturan perundang-undangan yang oleh hal ihwal kenegaraan dari persesuaian dengan prinsip-prinsip agama dan merupakan realisasi kemaslahatan manusia serta memenuhi kebutuhannya (Djazuli,2003,hal. 47). Sejalan dengan pemikiran di atas jelaslah bahwa para ulama mengartikan *siyasah* dalam arti yang sangat luas yang pada prinsipnya mengendalikan atau mengurus kepentingan umat sesuai dengan prinsip-prinsip umum *syari'at* untuk kemaslahatan kehidupan dunia dan kehidupan nanti di akhirat. Secara termonologis, Abdul Wahhab Khallaf mendefinisikan bahwa *siyasah* adalah pengaturan perundang-undangan yang diciptakan untuk memelihara ketertiban dan kemaslahatan serta mengatur keadaan. Di dalam kurikulum Fakultas *Syari'ah* digunakan istilah *fiqh dusturi*, yang dimaksud dengan *dusturi*: “*Dusturi* adalah prinsip-prinsip pokok bagi pemerintahan negara manapun seperti terbukti di dalam perundang-undangan, peraturan-peraturannya dan adat istiadatnya (Dzajuli,2003:hal. 53).

Dalam *siyasah* ada dua pihak yang saling membutuhkan dan harus bekerja sama secara harmonis dan berkesinambungan antara lain: pertama, pihak yang memegang kekuasaan yang mengurus, mengatur, membuat kebijakan-kebijakan, dan mengendalikan kehidupan bersama, kedua, pihak yang diurus, diatur, dan dilayani kepentingan yaitu rakyat banyak.

4. *Pembagian Siyasah Dusturiyah*

- a. *Bidang Siyasah Tasyri'iyah*, termasuk dalam persoalan ahlu hali wal aqdi, perwakilan persoalan rakyat. Hubungan muslimin dan non muslim di dalam satu negara, seperti Undang-Undang Dasar, Undang-Undang, Peraturan Pelaksanaan, Peraturan daerah, dan sebagainya. Dalam Kajian *Fiqh Siyasah Dusturiyah*, legilasi atau kekuasaan legislatif di sebut juga dengan *Siyasah Tasyri'iyah* yang merupakan bagian dari *Fiqh Siyasah Dusturiyah*, yaitu kekuasaan pemerintah Islam dalam membuat dan menetapkan hukum. Dalam kajian *Fiqh Siyasah*, istilah *Siyasah Tasyri'iyah* digunakan untuk menunjukkan salah satu kewenangan atau kekuasaan pemerintah Islam dalam mengatur masalah kenegaraan.
- b. *Bidang Siyasah Tanfidziyah*, termasuk di dalamnya persoalan *imamah*, persoalan *bai'ah*, *wizarah*, *waliy al-ahadi*, dan lain-lain. Menurut Al-Maududi, lembaga eksekutif dalam islam dinyatakan dengan istilah ulil amri dan dikepalai oleh seorang Amir atau Khalifah. Istilah ulil amri tidaklah halnya terbatas untuk lembaga eksekutif saja melainkan juga untuk lembaga legislatif, yudikatif dan untuk kalangan dalam arti yang lebih luas lagi. Namun dalam tata kenegaraan negara mayoritas Islam dan menganut sistem presidensial seperti Indonesia hanya menonjolkan sebagai kepala negara dan kepala pemerintahan sebagai puncak roda untuk menjalankan urusan pemerintahan dan kenegaraan dalam menjalankan peraturan perundang-undangan dan sekaligus membuat kebijakan apabila dianggap perlu untuk mendatangkan manfaat demi kemaslahatan umat. Berdasarkan al-quran dan as-sunnah, umat islam diperintahkan untuk mentaati ulil amri atau pemimpin suatu negara dengan syarat bahwa lembaga eksekutif ini mentaati Allah dan rasulnya serta menghindari dosa dan pelanggaran. Tugas Al-Sulthah Tanidziyah adalah melaksanakan Undang-Undang.

- c. *Bidang Siyasah Qadhaiyah*, termasuk di dalamnya masalah-masalah peradilan. Kekuasaan kehakiman adalah untuk menyelesaikan perkara-perkara baik permasalahan perdata maupun pidana dan juga terkait dengan sengketa keadministrasinya yang berhubungan dengan negara yakni persoalan-persoalan yang menentukan sah tidaknya Undang-Undang untuk di layangkan yang sebelumnya sudah di uji dalam pokok materi konstiusi suatu negara.
- d. *Bidang Siyasah Idariyah*, termasuk didalamnya masalah-masalah administrative dan kepegawaian.

5. **Sumber Siyasah Dusturiyah**

- a. Al-Quran al-Karim, yaitu ayat-ayat yang berhubungan dengan prinsip-prinsip kehidupan kemasyarakatan, dalil-dalil kulliy dan semangat ajaran Al-Quran.
- b. Hadis-hadis yang berhubungan dengan imamah, dan kebijaksanaan-kebijaksanaan Rasullah SAW di dalam menerapkan hukum di Negeri Arab.
- c. Kebijakan-kebijakan Khulafa al-Rasyidin di dalam mengendalikan pemerintahan. Meskipun mereka mempunyai perbedaan didalam gaya pemerintahannya sesuai dengan pembawaan masing-masing, tetapi ada kesamaan alur kebijakan yaitu, berorientasi kepada sebesar-besarnya kepada kemaslahatan rakyat.
- d. Ijtihad para ulama, didalam masalah *Fiqh Dusturiyah* hasil ijtihad ulama sangat membantu dalam memahami semangat dan prinsip *Fiqh Dusturiyah*. Dalam mencari mencapai kemaslahatan umat misalnya haruslah terjamin dan terpelihara dengan baik.
- e. Adat kebiasaan suatu bangsa yang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip Al-Quran dan Hadis. Adat kebiasaan semacam ini tidak tertulis yang sering di istilahkan dengan konvensi. Dan ada pula dari adat kebiasaan itu diangkat menjadi suatu ketentuan yang tertulis, yang persyaratan adat untuk dapat diterima sebagai hukum harus di perhatikan.

E. Tinjauan Umum Transportasi *online*

a. Pengertian Transportasi *online*

Kata transportation diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai the removal of goods or persons from one place to another by a carrier, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata online yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan „daring“. Pengertian online adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.(Baiq,2015,hal 104)

Transportasi online adalah transportasi berbasis aplikasi yang terhubung dengan internet atau transportasi yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone yang merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi (Damayanti, 2017)

Ojek online merupakan jasa angkut barang maupun manusia yang sistem pemesanannya berbasis aplikasi smartphone. Alat angkut ini menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Transportasi online pertama yang hadir adalah Go-jek, pada awal berdirinya, Go-Jek hanya melayani pesanan melalui telepon. Namun, sejak bulan Januari 2015 Go-jek telah meluncurkan aplikasi ponsel yang dapat digunakan sebagai media pemesanan moda transportasi tersebut.(Darma,2017,hal. 115)

b. Tinjauan perusahaan Transportasi Online

a.Go-Jek

1. Sejarah gojek

Ide Go-Jek muncul saat CEO Go-Jek, Nadiem Makarim, bercengkrama dengan tukang ojek langganannya. Ternyata lebih

dari 70% waktu kerjanya hanya menunggu pelanggan. Nadiem Makarim pun langsung wawancara tukang ojek lainnya, ternyata semuanya mengeluh susah cari pelanggan. apalagi di Jakarta kemacetan makin memburuk. Jika ada layanan transport dan delivery yang cepat dan praktis, pasti akan sangat membantu warga Jakarta. Go-Jek merupakan sebuah perusahaan transportasi asal Indonesia yang melayani angkutan manusia dan barang melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2011 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. Nadiem Makarim diketahui pernah bekerja di sebuah perusahaan McKinsey & Company sebuah konsultan ternama di Jakarta dan menghabiskan masa selama tiga tahun bekerja disana. Diketahui pula ia pernah bekerja sebagai Co-Founder dan Managing Editor di Zalora Indonesia kemudian menjadi Chief Innovation officer kartuku. berbekal banyak pengalaman selama bekerja, Nadiem Makarim kemudian memberanikan diri untuk berhenti dari pekerjaannya dan mendirikan perusahaan Go-Jek pada tahun 2011

Kegiatan GO-JEK bertumpu pada tiga nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Para driver GO-JEK mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra, mereka juga mendapatkan santunan kesehatan dan kecelakaan, serta mendapat akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi kami.

Go-Jek dapat dipesan melalui Go-Jek App yang bisa diunduh melalui Play Store maupun App store. Dalam 1 bulan pertama aplikasi ini sudah berhasil mencapai 150 ribu download, dengan rating 4,4 dari 5 bintang. Untuk pembayarannya pun memiliki 2 cara yaitu cash atau menggunakan Go-Jek Credit (Go-Pay). Go-Jek Credit adalah metode pembayaran GO-Jek yang dibuat cashless dan dapat digunakan untuk membayar semua layanan.

2. Visi Go-Jek

Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia Kedepannya.

3. Jenis-Jenis Layanan Go-Jek

Go-ride Transport (jasa angkutan) dengan armada motor adalah layanan utama yang diberikan GOJEK. Untuk layanan ini pihak GO-JEK menyediakan masker dan penutup rambut secara gratis dan fasilitas helm yang sesuai ketentuan keamanan dan kenyamanan untuk digunakan oleh penumpang. Harga ditampilkan secara transparan sesuai jarak kilometer yang ditempuh.

Go-Car Jasa angkutan yang diberikan oleh Go-jek dengan menggunakan mobil yang bisa mengantar kemana pun. Harga akan di tampilkan secara transparan sesuai jarak kilometer yang ditempuh.

Go-Bluebird Go-jek bekerjasama dengan Blue Bird untuk menyediakan layanan pemesanan taksi Blue Bird melalui platform aplikasi Go-Jek. Harga yang ditetapkan sesuai dengan jarak kilometer yang ditempuh bukan berdasarkan argo.

Go-Food Jasa layanan pesan antar nomer 1 di Indonesia yang bekerjasama dengan lebih dari 30.000 restoran di seluruh Indonesia. Dengan tarif antar yang ditampilkan secara transparan pada aplikasi sesuai jarak tempat pemesanan.

Go-Send Jasa layanan kurir instan yang dapat digunakan untuk mengirim barang atau surat. Tarif layanan ini akan ditampilkan secara transparan pada aplikasi sesuai dengan jarak pengiriman.

Go-Mart Jasa layanan untuk membeli barang di toko yang di inginkan. Pelanggan dapat memasukan alamat toko yang belum terdaftar dalam aplikasi pada kolom alamat yang dituju. Tarif antar akan ditampilkan secara transparan pada aplikasi sesuai jarak tempat pemesanan

Go-Box Jasa layanan untuk membantu pengguna dalam pemindahan barang berukuran besar dengan menggunakan pickup bak, pickup box, engkel bak, atau engkel box. Pada layanan ini pengguna dapat request untuk tambahan pengangkut. Tarif yang dikenakan sesuai dengan armada yang digunakan dan jarak sesuai kilometer.

b. Grab Superapp

1. sejarah

Grab adalah perusahaan startup transportasi yang cukup populer di asia tenggara, bahkan di Indonesia saja sudah sangat familiar dan perusahaan ini semakin hari semakin besar. Awalnya Grab fokus hanya di jasa Taksi online atau biasanya disebut dengan MyTaksi, namun mengingat tuntutan pelanggan dan persaingan, Grab lalu melebarkan sayapnya dengan memulai ojek online. Dari nama besar Grab ada sosok di balik kesuksesan Grab, ini adalah Anthony Tan CEO sekaligus Founder dari Grab yang berasal dari Malaysia.

Awalnya, ide membuat untuk membuat aplikasi Grab terjadi ketika dia masih kuliah, pada waktu itu salah satu teman Antony Tan berkunjung ke Malaysia dan sempat kesulitan mencari dan memesan sebuah taksi di Malaysia, keluhan ini disampaikan pada Anthony Tan. Hal ini kemudian menjadi pencetus ide di kepala Anthony Tan untuk membuat perusahaan baru dimana akan memiliki sistem pemesanan taksi, perusahaan itu diberi nama MyTaxi.

Pada tahun 2012, Anthony Tan mengubah nama Mytaxi menjadi GrabTaxi, kemudian diubah lagi menjadi Grab dengan alasan mudah untuk diingat. Untuk membuat Grab sukses bukanlah hanya waktu satu jam atau satu hari, namun memerlukan proses yang panjang dan sulit. Begitu pun yang dirasakan oleh Anthony Tan yang terjun sendiri untuk membesarkan Grab dari nol. Kerja keras Anthony Tan akhirnya terbayarkan, hari demi hari nama Grab kian makin dikenal oleh banyak orang. Tidak hanya di Malaysia, Grab juga menuai keberhasilan di kawasan Asia Tenggara beroperasi di Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Anthony Tan percaya bahwa Grab akan jadi raja di kawasan Asia Tenggara.

Layanan ojek online GrabBike (ojek untuk penumpang) diluncurkan di Jakarta sejak Mei 2014. GrabBike beroperasi di wilayah Jabodetabek (Jakarta, Depok, Tangerang Selatan, dan Kota Bekasi). GrabBike beroperasi selama 24 jam setiap hari bisa melaju dengan kecepatan 300%, antara 350% sampai 400%. Pertumbuhan tersebut disebabkan banyaknya produk dan inovasi yang berbasis teknologi tinggi yang dikeluarkan perusahaan sepanjang 2016. Pertumbuhan GrabBike yang fenomenal menunjukkan bahwa Jakarta sangat membutuhkan layanan ojek yang aman, dapat diandalkan, dan nyaman. Dengan GrabBike, setiap orang dapat mendapatkan jasa ojek aman yang dilengkapi fitur keamanan seperti rute perjalanan yang dapat dilacak secara langsung serta perlindungan asuransi, dan dapat dilakukan dengan mudah melalui ponsel. Perusahaan menegaskan Grab sebagai penyedia layanan teknologi ingin membuat layanan transportasi menjadi lebih aman, mudah diakses, dan mendorong perusahaan juga menyediakan layanan teknologi untuk mendukung aturan ganjil-genap yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Layanan itu adalah algoritma untuk mencocokkan plat kendaraan

mitra pengemudi dengan pergerakan ganjil-genap secara real time.

2. Jenis Layanan Grab Supperapp

Grab Car, adalah penyewaan kendaraan pribadi dengan supir yang menghadirkan kebebasan pilihan berkendara yang nyaman.

Grab Express, adalah layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian, dan yang paling utama adalah keamanan.

Grab Hitch, adalah layanan berbagai tumpangan menggunakan sepeda motor/mobil dengan mencocokkan pengemudi yang melakukan perjalanan ke tempat kerja dengan penumpang dengan arah/rute yang sama, sehingga memungkinkan keduanya melakukan perjalanan bersama-sama.

Grab Pay, adalah layanan yang memungkinkan pelanggan menikmati pelayanan non-tunai. Grab Indonesia menjalin kerjasama dengan Bank Mandiri e-cash. Grab Pay Credits ini memiliki mitra lokal selain Bank Mandiri e-cash, Mandiri yaitu ATM Prima, BCA, BNI, BRI, CIMB Niaga, dan Bank Permata.

F. Penelitian Relevan

Penelitian adalah (*research*) pada hakikatnya salah satu cara untuk menyelesaikan suatu masalah atau mencari jawaban dari persoalan menyelesaikan suatu masalah atau mencari jawaban dari persoalan yang dihadapi secara ilmiah. (Nurdin,2019,hal 13).

Menurut Ainon Mohn. definisi relevan adalah adanya hubungan yang erat dan langsung terhadap apa yang sedang dihadapi terutama pokok masalah. Apapun yang saling terkait akan bisa disebut dengan relevan.

1. Acgmad Fatchi Mahasiswa Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang tahun 2018, Judul Skripsi Penetapan tarif dalam pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Masalah Mursalah.

Perbedaan proposal penulis dengan proposal Acgmad Fatchi terdapat pada rumusan masalah proposal yaitu, bagaimana penetapan tarif dalam Pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan no 108 tahun 2017 ditinjau dari Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 Tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat, bagaimana Penetapan tarif dalam Pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 ditinjau dari konsep masalah Mursalah.

Persamaan, persamaan proposal penulis dengan proposal Acgmad Fatchi sama sama membahas kebijakan transportasi online.

2. Mamal Husin Miarjak, Universitas Sriwijaya tahun 2018, Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Terhadap Legalitas Angkutan Online di Kota Palembang,

Perbedaan proposal penulis dengan proposal Mamal Husin Miarjak pada rumusan masalah yaitu, Bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 terhadap legalitas angkutan online di Kota Palembang, Bagaimana keabsahan angkutan online ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017.

Persamaan, persamaan proposal penulis dengan proposal Mamal Husin Miarjak sama sama membahas kebijakan transportasi online.

3. Yagsha Putri Ramanda Nabir tahun 2019, kedudukan hukum taksi online setelah berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek,

Perbedaan proposal penulis dengan proposal Yagsha Putri Ramanda Nabir terdapat pada rumusan masalah yaitu, Bagaimana kedudukan hukum Taxi Online setelah berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Bagaimana pengawasan hukum terhadap perusahaan aplikasi taksi online dan perusahaan angkutan umum

setelah berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Persamaan, persamaan proposal penulis dengan prposal Yagsha Putri Ramanda Nabirsama sama mebahas kebijakan transportasi online.

Jadi penelitian yang akan penulis lakukan ini belum pernah di teliti oleh orang lain.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kepustakaan atau (*library research*) yaitu penelitian dengan literatur yang digali berdasarkan sumber (data) utama, tanpa memerlukan bahan riset lapangan. Penelitian ini bersifat kualitatif dengan metode penelitian normatif, yaitu menganalisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 tentang Pekerjaan dan Penghidupan yang Layak Bagi Kemanusiaan. Pendekatan Kualitatif lebih menekankan pada penalaran defenisi dan lebih mementingkan proses dibandingkan dengan hasil akhir. Oleh karena itu, urutan-urutan kegiatan dapat berubah sewaktu-waktu tergantung pada kondisi dan banyaknya gejala-gejala yang ditemukan.

B. Waktu Penelitian

Waktu Penelitian

Waktu Penelitian yang penulis lakukan berlangsung selama beberapa bulan terhitung dari maret 2022 sampai dengan selesai penelitian dengan rincian.

No	Kegiatan	Bulan Penelitian						
		Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep
1.	Menyiapkan data	✓	✓					
2.	Pra seminar			✓				
3.	Seminar proosal skripsi				✓			
4.	Penelitian					✓		
5.	Bimbingan skripsi					✓		
6.	munaqasah						✓	

C. Subjek Penelitian

Berdasarkan penelitian ini yang menjadi subjek penelitian ini adalah penulis sendiri karena penulis sendirilah yang melakukan pengumpulan data dan melakukan penelitian.

D. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat-alat yang diperlukan atau yang di pergunakan untuk mengumpulkan data dikumpulkan. Dalam penelitian sualitatif tidak ada pilihan lain selain menjadikan manusia sebagai instrumen penelitian yang utama. Dalam penelitian ini yang menjadi instrumen utama adalah peneliti sendiri, karena penulis sendiri yang akan melakukan analisis terhadap data yang diperoleh, dan dalam penelitian penulis dibantu dengan instrumen pendukung yaitu, buku, catatan artikel, jurnal. (Sugiyono,2011,hal. 233)

E. Sumber Data

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier atau penunjang, yaitu: (Ahmad Yani,2018,hal 58).

1. Bahan hukum primer penelitian ini adalah kumpulan bahan hukum yang berupa perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian, antara lain sebagai berikut:
 - a. Peraturan Menteri Perhubungan No 118 tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus
 - b. Pasal 27 ayat (2) UUD 1945
 - c. Siyasah Dusturiyah
2. Bahan hukum sekunder

Bahan Hukum Sekunder dalam penelitian ini adalah bahan hukum yang dapat membantu penulis dalam menganalisis dan memahami bahan hukum primer, yaitu berupa hasil penelitian, buku-buku, pendapat para ahli, dan juga sumber tertulis lainnya.

3. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan penjelasan atau yang mendukung bahan hukum primer dan sekunder seperti Kamus Bahasa Indonesia, dan Kamus Hukum.

F. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan dari berbagai jenis dan bentuk data yang ada. Pada penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data kualitatif yang merupakan pengumpulan data yang datanya bersifat deskriptif. Maksudnya data berupa gejala-gejala yang dikategorikan ataupun dalam bentuk lainnya seperti foto, dokumen, dan catatan-catatan lapangan saat penelitian dilaksanakan (Sarwano, 2006, hal. 259).

Dalam penelitian ini prosedur pengumpulan bahan hukum yang digunakan yakni studi dokumentasi dengan mengumpulkan bahan hukum berupa penelusuran literatur hukum dan catatan untuk memuat kutipan serta informasi lainnya yang dilakukan baik secara *off line* dan *on line*. Bahan hukum tersebut lalu didefinisikan, ditelaah, dan diklasifikasikan agar menjadi data sekunder yang valid. Kemudian bahan hukum tersebut dikelola dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- 1) Diawali dengan cara pemeriksaan data (*editing*), yaitu mengoreksi apakah data yang terkumpul sudah cukup lengkap, benar dan sesuai dengan masalah.
- 2) Penandaan data (*coding*), yaitu memberikan catatan atau tanda yang menyatakan jenis sumber data seperti buku, literatur, perundang-undangan atau dokumen.
- 3) Klasifikasi data (*classification*), yaitu penempatan dapat mengelompokkan data yang melalui proses pemeriksaan serta penggolongan data.
- 4) Penyusunan data (*systematizing*), yaitu menyusun data yang telah diperiksa secara sistematis sesuai dengan urutannya sehingga pembahasan lebih mudah dipahami, sehingga terakhir bahan dianalisis, didefinisikan dan diklasifikasikan secara sistematis.

G. Teknik Analisis Data

Setelah dikumpulkan dengan lengkap, tahapan berikutnya adalah tahap analisis data. Pada tahap ini, data yang diperoleh dari studi kepustakaan, akan dianalisis secara deskriptif analisis yaitu penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala peristiwa dan kejadian pada saat sekarang. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian.

Setelah pengelompokan data dilakukan peneliti memahami dan merangkai data yang diperoleh dan diklasifikasikan secara sistematis, kemudian ditarik kesimpulan mengenai Analisis Kebijakan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang Undang Dasar Tahun 1945.

BAB IV

PENELITIAN

A. Analisis Dampak Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Terhadap Pasal 27 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara. Transportasi juga memiliki peran penting dalam kehidupan manusia sebagai alat untuk memudahkan manusia atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. (fatimah,2019, hal.2)

Perkembangan teknologi yang terus berkembang seiring dengan perkembangan zaman mengenai informasi dan transaksi elektronik (ITE) di Indonesia saat ini sangat berdampak terhadap perkembangan di bidang ekonomi, sosial, politik dan perkembangan bidang-bidang lainnya.

Salah satu dampak perkembangan informasi dan transaksi elektronik dalam mengenai bidang transportasi yang erat kaitannya pada angkutan orang atau barang. Pengangkutan yang lebih efisien dan efektif pada saat ini menjadi suatu kebutuhan yang pada masyarakat, perlunya suatu sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan orang atau barang, angkutan dalam kota, lintas kota ataupun lintas provinsi.

Asas efisien dan efektif dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sangat di butuhkan bagi pengguna angkutan umum. Sebagai pengguna angkutan umum masyarakat memiliki pemikiran sesuatu yang dilakukan secara efektif dan efisien akan menjadi pilihan utama, maka pemerintah diharapkan mampu memenuhi kebutuhan jasa angkutan orang atau barang yang efisien dan efektif. Di Indonesia terdapat perusahaan penyedia jasa angkutan konvensional (angkutan umum) dan angkutan berbasis teknologi di sebut juga dengan transportasi *online*.(Putranti,2021, hal.13)

Pengembangan layanan transportasi publik memiliki hubungan sangat dekat dengan kesejahteraan sosial dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah, hal tersebut mengindikasikan bahwa suatu wilayah memiliki sistem transportasi lengkap yang bekerja lebih baik dibandingkan daerah lain, dan kemudian daerah tersebut cenderung memiliki kesejahteraan sosial dan pertumbuhan ekonomi yang lebih baik. Sebaliknya, kondisi transportasi kurang berfungsi dengan baik mengakibatkan munculnya masalah sosial dan masalah lingkungan, sehingga kesejahteraan sosial dan pertumbuhan ekonomi akan terganggu.

Pentingnya sektor transportasi untuk kegiatan ekonomi membutuhkan sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif berarti transportasi memenuhi kapasitas angkut yang berastu atau terintegrasi dengan moda transportasi lainnya secara tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, aman, nyaman dan ekonomis, sedangkan efisien berarti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki kegunaan yang tinggi. (Yulianto, 2018, hal.106)

Perubahan model angkutan dari konvensional ke angkutan berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat dan ini merupakan suatu bentuk perubahan sosial yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi. Di antara faktor penyebab dan penunjang perubahan sosial adalah teknologi dan masyarakat itu sendiri. Beralihnya jasa pengguna angkutan konvensional ke angkutan online dipengaruhi faktor kecanggihan alat komunikasi teknologi dan keinginan masyarakat yang senantiasa menghendaki kemudahan. Perilaku masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu memberikan keuntungan seperti dibutuhkan, dapat dipahami dan dikuasai, menguntungkan, tidak merusak prestise, meningkatkan taraf hidup, tidak bertentangan dengan tata nilai di masyarakat (Soekanto, 2009, hal. 259).

Transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan

industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional. Peranan transportasi dalam kehidupan manusia sudah menjadi unsur terpenting dalam kegiatan sehari-hari, dicerminkan oleh digunakannya sarana angkutan modern yang berkecepatan tinggi dan berkapsitas muat besar. Transportasi mempunyai peranan penting dan semakin bertambah penting, sejak zaman primitif sampai zaman modern sekarang ini, oleh karena itu dapat dikatakan bahwa transportasi itu setua peradaban manusia. (fatimah,2019, hal.8)

Pada tanggal 31 Maret Tahun 2017 Menteri Perhubungan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek di ganti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 memuat 11 poin revisi yang telah di sepakati bersama antara para pemangku kepentingan, diantaranya adalah penetapan angkutan *online* sebagai angkutan sewa khusus, kewajiban penyelenggaraan angkutan umum berbasis teknologi informasi untuk memiliki tempat penyimpanan kendaraan/pul, adanya uji berkala kendaraan bermotor (KIR), persyaratan kapasitas slinder mesin kendaraan minimal minimal 1.000 cc, tanda khusus berupa stiker, dan lainnya terkait pengaturan transportasi teknologi.

Satu bulan setelah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek berlaku, organisasi masyarakat langsung mengajukan uji materil ke Mahkamah Agung yang mengklaim beberapa ketentuan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dianggap menghambat perkembangan teknologi. Pasal-pasal yang mohonkan uji materil tersebut dapat di rangkum dalam delapan pin, pembatasan wilayah operasi, pembatasan jumlah kendaraan dengan melaporkan rencana kebutuhan kendaraan per lima tahun; tarif batas bawah

dan atas angkutan khusus; STNK atas nama badan hukum berupa perusahaan transportasi yang minimal memiliki 5 kendaraan; perusahaan aplikasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum yang menentukan tarif dan melakukan rekrutmen; hubungan pengemudi dengan perusahaan aplikasi harus melalui perantara perusahaan transportasi; memiliki uji berkala kendaraan (KIR) dan sertifikat uji tipe (SRUT); memiliki argometer atau tertera di aplikasi; dan plat nomor harus sesuai dengan domisili.

Kemudian Mahkamah Agung melalui Putusan Nomor 37P/HUM/2017 tanggal 20 Juni Tahun 2017, menyatakan mengabulkan uji materil sehingga terjadi kekosongan hukum terkait transportasi berbasis aplikasi. Sebulan kemudian Kementerian Perhubungan kembali mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Pada akhirnya Putusan Mahkamah Agung Nomor 15P/HUM/2018 tertanggal Mei 2018 mengabulkan sebagian gugatan materil dengan memerintahkan Menteri Perhubungan untuk mencabut 23 ketentuan yang ada di dalam Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 karena bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Kedua puluh tiga ketentuan tersebut terkait dengan pemasangan tanda khusus berupa sticker, perusahaan angkutan umum diwajibkan memiliki minimal lima kendaraan, pengemudi perorangan, memiliki garasi sendiri untuk menyimpan mobilnya, STNK harus atas nama badan hukum, melakukan uji KIR, usia mobil dibawah lima tahun dan larangan bagi perusahaan aplikasi melakukan rekrutmen.

Pada tanggal 19 Desember Tahun 2018 resmi diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dengan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR,

kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Beberapakali Peraturan Menteri Perhubungan diganti dan dicabut oleh Mahkamah Agung menunjukkan bahwa aturan ini tetap juga merugikan pengemudi angkutan konvensional (angkutan umum). Dapat kita lihat dari setiap perubahan aturan justru memberi kelonggaran terhadap taksi *online* untuk beroperasi, dimana taksi online diizinkan beroperasi layaknya angkutan umum sedangkan angkutan umum memiliki keterbatasan trayek, jadwal keberangkatan, harus menggunakan identitas angkutan umum seperti menggunakan plat nomor kendaraan berwarna kuning, identitas rute dan membayar KIR.

Secara normatif ditegaskan dalam batang tubuh konstitusi Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen ketiga yang menyebutkan bahwa: “*Negara Indonesia adalah Negara Hukum*”. (Hardjon, 1996, hal. 75) Adapun konsep Negara hukum yang dianut Indonesia adalah konsep Negara hukum modern/Negara kesejahteraan (*Welfare State*) dimana pemerintah turut campur secara aktif dalam mewujudkan masyarakat adil dan makmur baik spiritual maupun material berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang dasar 1945, sehingga disebut Negara Hukum Pancasila. (Basah, 1986, hal. 11).

Konsep Negara hukum sebagai cita hukum (*rechts idee*) Indonesia, mengandung prinsip kepastian hukum yang ada baik dalam konsep *rechtsstaat* dan prinsip keadilan yang ada dalam konsep *rule of law*. (Mahfud, 2006, hal.26). Pembangunan sistem hukum Indonesia juga mendapat pengaruh yang luas dari aliran filsafat hukum Sociological Jurisprudence yang mencoba mengakomodasikan semua sumber material hukum dan nilai-nilai yang menjadi tujuan hukum dari masing-masing aliran filsafat hukum yang ada. (Darmodiharjo, 1996, hal.72). Aliran Sociological Jurisprudence merupakan salah satu aliran yang melakukan berbagai pendekatan. Inti pemikiran Mazhab yang berkembang di Amerika ini menyebutkan bahwa hukum yang baik adalah hukum yang sesuai Dengan hukum yang hidup di dalam masyarakat.

Sesuai di sini berarti bahwa hukum itu harus mencerminkan nilai-nilai yang hidup di dalam masyarakat. (Lili Rasjidi, 1985.h hal 75).

Pandangan penting lainnya dari Roscoe Pound sebagai salah satu penganut aliran Sociological Jurisprudence, dikenal Dengan teorinya: “Hukum sebagai alat untuk memperbaharui masyarakat (*Law is a tool of Social engineering*)”. Menurut Roscoe Pound, hukum harus dapat melindungi kepentingan umum (public interest), kepentingan masyarakat (social interest), dan kepentingan pribadi (*private interst*), tidak sekedar melestarikan status quo.(Darmodiharjo, 2004, hal.197).

Dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 menyebutkan bahwa menyatakan setiap warga neagra berhak mendapatkan pekerjaan dan kehidupan yang layak. Perkembangan teknologi tidak bisa kita tolak karena seiring perkembangan zaman teknologi juga ikut berkembang, dengan berkembangnya teknologi transportasi juga mengalami kemajuan dengan munculnya transportasi *online*. Kehadiran transportasi online ini berpengaruh besar terhadap kelangsungan transportasi di Indonesia terutama transportasi konvensional (angkutan umum). Melihat luasnya cakupan bisa disebut multi fungsi yang di sediakan transportasi berbasis aplikasi sangat berdampak terhadap keberlangsungan transportasi lokal. Dalam penggunaan transportasi online yang mengharuskan penggunaan *smart phone* dalam pemesanan transportasi terbilang cukup mudah bagi masyarakat, namun disamping itu tidak semua masyarakat Indonesia memiliki *smart phone* dan tidak bisa menikmati layanan transportasi *online*.

Dampak tidak lepas dari sifat primer dan sekunder, dampak yang sifatnya primer yaitu perubahan lingkungan yang disebabkan secara langsung oleh suatu kegiatan. Sedangkan dampak yang sifatnya sekunder yaitu perubahan lingkungan secara tidak langsung dari suatu kegiatan, artinya perubahan yang terjadi sebagai kelanjutan dari dampak yang sifatnya primer. Mengenai dampak primer maupun sekunder akan terjadi dampak yang sifatnya positif dan negatif. Dampak yang sifatnya positif merupakan perubahan lingkungan yang menimbulkan keuntungan, sedangkan dampak negatif merupakan

perubahan lingkungan yang menimbulkan kerugian, tentu saja keduanya menguntungkan dan merugikan bagi kehidupan manusia (Murtolo, 1996, hal 87).

Pemerintah berkewajiban dapat melayani masyarakatnya dalam menyediakan moda transportasi yang baik, nyaman, dan ramah, lingkungan. Konsep yang sesuai diterapkan untuk perkotaan ialah mengembangkan moda transportasi massal, artinya menyediakan sistem transportasi yang terkoneksi dengan angkutan kota bagi masyarakat yang berasal dari luar pusat kota dengan menyediakan beberapa pemberhentian(*shalter*) sebagai tempat koneksi dengan angkutan umum, sehingga masyarakat dengan mudah menuju lokasi yang dituju tanpa harus membawa kendaraan pribadi. (Yulianto, 2018, hal.107)

Untuk menghadirkan sistem transportasi perkotaan yang baik, diperlukan kebiasaan yang dapat mendorong tercapainya kemajuan di transportasi perkotaan. Kebijakan meliputi;

1. Pembangunan angkutan perkotaan diarahkan pada pemulihan kondisi pelayanan armada bus kota, sesudah dengan standar pelayanan minimal. Angkutan perkotaan yang nyaman, aman dan efisien membuat pengguna kendaraan pribadi mau beralih ke angkutan perkotaan, sehingga penghematan energi BBM akan terjadi serta polusi udara berkurang.
2. Pembangunan dan peningkatan angkutan umum perkotaan diarahkan melalui pemanduan pengembangan kawasan dengan sistem transportasi kota. Ini sesuai dengan fungsi utama transportasi perkotaan, yaitu mendorong pengemangan wilayah perkotaan baru.
3. Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dengan memeperketat kendaraan bermotor, agar dapat mengendalikan perkembangan wilayah perkotaan, sehingga hasilnya sesuai dengan bentuk pola yang direncanakan.

4. Arah transportasi perkotaan, selain angkutan jalan, juga diarahkan pada penggunaan angkutan masal yang berbasis BRT atau jalan rel/kereta api, yang bertujuan mengurangi beban berat dan kecepatan.
5. Membangun transportasi berkelanjutan berupa transportasi umum masassal untuk di perkotaan padat, yang terjangkau dan efesien, dan diutamakan yang bebasis masyarakat terpadu dengan pengembangan wilayah.
6. Diverivikasi bahan bakar melalui pengembangan bahan bakar gas, bio fuel dan listrik. Selain untuk mengantisipasi kelangkaan BBM akibat borosnya pemakaian di jalan, juga mengurangi polusi udara.
7. Mendorong pengembangan sistem manajemen lalu lintas dengan *intelligent transport system* (ITS) untuk kota metropolitan dan *area traffic control system* (ATCS) untuk kota besar. Berdasarkan undang-undang. Jaringan jalan di dalam lingkup sistem kegiatan kota mempunyai peranan untuk mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya.
8. Mendorong pengembangan teknologi untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi, misalnya *electronic road pricing* (ERP)
9. Pengembangan transportasi perkotaan dengan memperhatikan pejalan kaki dan orang cacat, dengan menghadirkan fasilitas yang lebih aman dan nyaman untuk pejalan kaki, untuk mendorong intesitas berjalan kaki
10. Mendorong penggunaan *off street pariking* dengan pembatasan on street parking pada jalan-jalan utama perkotaan. *Area off street parking* yaitu lahan parkir atau gedung parkir. (Yulianto, 2018, hal.109)

Selain dapat memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa dan pedalaman, keberhasilan pembangunan di bidang transportasi dapat memenuhi perkembangan wilayah. Seiiring dengan meningkatnya jumlah habitat, dan semakin majunya peradaban komunitas manusia, selanjutnya waliyah-wilayah pusat kegiatannya mengekpansi ke pinggir weilyah, sedangkan kawasan-kawasan terisolir dalam hal waktu.

Dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 mencantumkan “... membentuk suatu pemerintahan Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, dan untuk memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa .” Rumusan dan tujuan ini tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945 yang maksud khususnya pada kata “memajukan kesejahteraan umum.

Negara yang ingin dibentuk oleh bangsa Indonesia adalah negara kesejahteraan. Kesejahteraan rakyat yang menjadi dasar dan tujuan negara Indonesia Merdeka . (Azhar, 1995, hal.116). Para pendiri negara kita telah mengkonsep bahwa negara Indonesia merupakan negara yang berdasarkan hukum, negara yang demokratis, negara yang berkedaulatan rakyat, berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa, dan berkeadilan sosial atau disebut juga dengan *theo-demokratische-sozialrechtstaat*. (Fadjar, 2004, hal .25)

Dalam bab XIV Undang-Undang Dasar 1945 tentang perekonomian Nasional dan Kesejahteraan Sosial. Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 mengatur sebagai berikut;

- a. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas azas kekeluargaan;
- b. Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat orang banyak dikuasai oleh negara;
- c. Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat;
- d. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, keberlanjutan, berwawasan lingkungan, keadilan, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.
- e. Ketentuan lebih lanjut dari pasal diatur dalam undang-undang.

Pengaturan sebagaimana pasal 34 Undang-Undang Dasar 1945 sebagai berikut;

- a. Fakir miskin dan anak-anak terlantar dipelihara oleh negara.
- b. Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat yang lemah dan tidak mampu sesuai dengan martabat kemanusiaan;
- c. Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak;
- d. Ketentuan lebih lanjut diatur dalam undang-undang.

Dari pemaparan regulasi taksi *online* yang penulis paparkan di atas ada dua dampak yang timbul dari kebijakan tersebut yaitu dampak positif dan dampak negatif.

a. Dampak Negatif

1. Dampak terhadap angkutan konvensional (angkutan umum)

Hadirnya angkutan berbasis online di tengah-tengah masyarakat Indonesia saat ini menjadi ancaman tersendiri bagi pengemudi angkutan konvensional. Semakin hari pendapatan pengemudi angkutan konvensional semakin menurun dengan adanya angkutan berbasis online. dampak yang muncul;

- a. Kecemburuan sosial bagi pengemudi angkutan konvensional.
- b. Penurunan pendapatan,
- c. Maraknya demo,
- d. Konflik,
- e. pemblokiran bahkan penyerangan fisik.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Dalam pasal 280 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan raya tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam Peraturan Polisi Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor. Terdapat empat warna Pelat Nomor Kendaraan;

1. Warna Putih Tulisan Hitam Untuk Ranmor Perseorangan, Badan Hukum, PNA (Perwakilan Negar Asing) dan Badan Internasional.
2. Warna Kuning Tulisan Hitam untuk Ranmor Umum,
3. Warna Merah Tulisan Putih untuk Ranmor instansi pemerintah,
4. Hijau Tulisan Hitam untuk Ranmor di Kawasan Perdagangan Bebas yang Mendapatkan Fasilitas.

Berdasarkan Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021 tentang registrasi menyatakan bahwa angkutan umum wajib menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor berwarna kuning menandakan sebagai angkutan umum (angkutan konvensional),

Dalam Bab 1 pasal 1 ayat (3) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan Kendaraan bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran,

Dalam Bab 2 pasal 5 ayat (2) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan menggunakan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam peraturan menteri perhubungan nomor 108 Tahun 2017 sebelumnya untuk angkutan taksi online diwajibkan menggunakan pelat nomor berwarna kuning dan memasang sticker dikaca mobil sebagai tanda pengenal perusahaan transportasi *online*, namun dalam muatan peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 kembali mengizinkan taksi *online* untuk menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor warna hitam tulisan putih atau disebut juga dengan kendaraan pribadi dimana tertuang dalam Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan Pasal 23 ayat (1) menyatakan uji berkala wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum dan mobil barang, bus, mobil kereta gandengan dan berkereta tempelan yang beroperasi di jalan.

Dalam operasi kerja transportasi *online* memiliki fungsi sama dengan kendaraan bermotor umum namun transportasi *online* di beri kelonggaran dalam menggunakan tanda kendaraan bermotor berwarna hitam tulisan putih menandakan kendaraan pribadi, transportasi *online* juga tidak perlu melakukan uji KIR, perihal ini memicu kecemburuan sosial dari pengemudi transportasi konvensional (angkutan umum) karena angkutan konvensional (angkutan umum) mengharapkan keadilan pemerintah dalam persaingan transportasi yang sehat dan mendapatkan pekerjaan dan kehidupan yang layak sebagai mana di sebutkan dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 justru dari peraturan yang dikeluarkan terbaru, pemerintah lebih pro terhadap Transportasi *online*.

2. Dampak terhadap masyarakat

- a. Dalam penggunaan transportasi berbasis aplikasi atau transportasi online tidak seluruh masyarakat bisa menggunakan layanan transportasi terbaru ini, karena tidak seluruh kalangan masyarakat memiliki *smart phone*, bukan hanya kepemilikan *smart phone* saja untuk bisa memesan transportasi online tetapi jaringan internet juga menjadi faktor utama dalam menghubungkan sipemesan dengan *driver* transportasi *online*.
- b. Pengguna transportasi online akan dimanjakan dengan berbagai layanan yang disediakan oleh perusahaan aplikasi seperti, memesan taksi/ojek *online*, memesan makanan, belanja tradisional dan supermarket dan lainnya seluruh layanan tersebut bisa dilakukan hanya dari rumah saja, sehingga berdampak terhadap kurangnya gerak bagi pengguna layanan

transportasi aplikasi karena sangat dimanjakan oleh layanan yang di sediakan perusahaan aplikasi, seperti halnya biasanya masyarakat belanja ke pasar tradisonal atau supermarket dan juga langsung ke toko, sekarang dari rumah saja, sehingga timbul dampak sosial berkurangnya interaksi penjual dengan pembeli.

- c. Munculnya kesenjangan sosial bagi pengguna angkutan umum dengan transportasi *online*, karena pengguna transportasi umum di pandang masih menggunakan transportasi kuno, mayoritas pengguna transportasi *online* .

3. Dampak terhadap pemerintah

Pemerintah sebagai lembaga yang mengatur kestabilan berjalanya transportasi yang efektif dan efesien, adanya transportasi *online* menjadi tugas pemerintah untuk menata transportasi yang efektif dan efesien, beberapakali pemerintah mengesahkan aturan mengenai transportasi *online* masih saja memberikan kerugian terhadap angkutan konvesional (angkutan umum), aturan yang dikeluarkan pemerintah memberi kelonggaran kepada angkutan transportasi *online* , oleh karena itu pemerintah dinilai tidak adil dan lebih pro terhadap keberadaan transpotasi *online*, pemerintah sebagai pembuat kebijakan harusnya memepertimbangkan keberadaan angkutan konvesional (angkutan umum) dan membentuk aturan yang tidak merugikan keberadaan anghkutan konvesional (angkutan umum).

b. Dampak Positif

1. Dampak terhadap masyarakat

- a. Adanya transportasi online menjadi peluang kerja bagi orang yang memiliki angkutan pribadi tanpa harus menukar pelat nomor kendaraan menjadi pelat nomor berwarna kuning menandakan sebagai angkutan umum.

- b. Sebagian besar pengguna jasa angkutan berbasis online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput di lokasi (*lebih fleksibel*).
 - c. Konsumen angkutan berbasis online mendapatkan estimasi biaya yang akan dibayar sesuai dengan jarak tempuh tujuan (harga lebih transparan) Konsumen mendapatkan haknya atas informasi yang benar tentang biaya yang harus dibaya.
 - d. Angkutan berbasis online dinilai lebih nyaman ketimbang angkutan konvensional. Dengan adanya sistem penilaian kepuasan konsumen pada aplikasi angkutan berbasis online menuntut driver untuk memberikan pelayanan terbaik kepada konsumen. Konsumen mendapatkan hak atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan.
 - e. Angkutan berbasis online menyediakan pelayanan seperti menerima pesanan pembelian makanan, obat, segala keperluan rumah tangga dan jasa kirim barang. Semua fasilitas itu bisa didapatkan Dengan memilih di dalam aplikasi angkutan berbasis online. Konsumen mendapatkan hak untuk memilih sesuai Dengan kebutuhannya.
 - f. Bermunculan usaha rumahan tanpa harus membuka toko, hanya berjualan di aplikasi atau disebut juga dengan toko *online*.(Marsitiningih, 2017, hal. 363).
2. Dampak terhadap perusahaan transportasi *online*,

Sudah beberapa kali kebijakan telah dikeluarkan pemerintah yang mengatur transportasi *online*, tetap saja memberi keuntungan besar bagi perusahaan transportasi *online*, seperti kelonggaran yang diberikan pemerintah dalam operasi kerja transportasi *online* dimana fungsi kerjanya sama dengan angkutan konvensional (angkutan umum) tetapi dari kebebasan trayek, pelat nomor, tidak membayar KIR, menjadi keuntungan besar bagi perusahaan

transportasi online untuk pemasaran jasa transportasinya ditambah dengan pelayanan dan kenyamanan maksimal yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna transportasi *online*. Meningkatnya peminat transportasi *online* menjadi keuntungan besar bagi perusahaan transportasi *online*.

B. Pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam kenegaraan Islam juga mengenal siyasah syar'iyah yaitu ketentuan kebijaksanaan pengurusan masalah kenegaraan yang berdasarkan syariat. Khallaf merumuskan siyasah syar'iyah sebagai berikut: Pengelolaan masalah-masalah umum bagi pemerintah Islam yang menjamin terciptanya kemaslahatan dan terhindarnya kemudharatan dari masyarakat Islam, dengan tidak bertentangan dengan ketentuan syariat Islam dan prinsip-prinsip umumnya, meskipun tidak sejalan dengan pendapat para ulama mujtahid.

Khallaf menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan masalah umum umat Islam adalah segala hal yang membutuhkan pengaturan dalam kehidupan mereka, baik di bidang perundang-undang, keuangan dan moneter, peradilan, eksekutif, masalah dalam negeri ataupun hubungan internasional. Bahansi merumuskan bahwa siyasah syari'iah adalah pengaturan kemaslahatan masyarakat sesuai dengan tuntunan syara'. Para fuqaha mendefenisikan siyasah syar'iyah sebagai kewenangan pemerintah /penguasa untuk melakukan kebijakan-kebijakan politik yang mengacu kepada kemaslahatan melalui peraturan yang tidak bertentangan dengan dasar-dasar agama, walaupun tidak terdapat dalil yang khusus untuk itu. Dengan menganalisis defenisi-defenisi yang dikemukakan para ahli dapat ditemukan hakikat siyah syari'ah, yaitu:

1. Bahwa siyasah syar'iyah berhubungan dengan pengurusan dan pengaturan kehidupan manusia.

2. Bahwa pegurusan dan pengaturan ini dilakukan oleh pemegang kekuasaan (*ulul amri*)
3. Bahwa tujuan pengaturan tersebut adalah untuk menciptakan kemashlahatan dan menolak kemudharatan (*jalb al-masalih wa daf' almafasiid*)
4. Bahwa pengaturan tersebut tidak boleh bertentangan dengan ruh atau semangat syariat Islam yang universal.

Berdasarkan hakikat siyasah syar'iyah ini dapat disimpulkan bahwa sumber-sumber pokok siyasah syar'iyah adalah wahyu Al-Quran dan Sunnah. Kedua sumber inilah yang menjadi acuan bagi pemegang kekuasaan untuk menciptakan peraturan perundang-undangan untuk mengatur kehidupan bernegara. Namun karena kedua sumber tersebut terbatas, sedangkan kehidupan masyarakat bersifat dinamis, maka sumber atau acuan untuk membentuk sebuah peraturan perundang-undangan juga diambil dari masyarakat dan lingkungannya sendiri. Sumber-sumber ini dapat berupa pendapat para ahli, yurisprudensi, adat istiadat masyarakat yang bersangkutan, pengalaman dan warisan budaya.

Sumber-sumber yang tidak berasal dari wahyu tersebut juga disebut dengan siyasah wad'iyah. Dimanan sumber-sumber tersebut harus diukur dengan kerangka wahyu. Kalau ternyata bertentangan atau tidak sejalan dengan kerangka wahyu, maka kebijakan politik tersebut tidak dapat dikatakan sebagai siyasah syar'iyah dan tidak boleh diikuti. Sebagaimana yang ditegaskan oleh Rasulullah SAW “La tha'ata li makhluqin fi ma'syatillah” (Tidak ada ketaatan kepada makhluk dalam melakukan kemaksiatan kepada Allah SWT). (Iqbal, 2007: hal. 6-7).

Siyasah dusturiyyah adalah bagian *fikih siyasah* yang membahas masalah perundang-undangan negara. Dalam bagian ini dibahas konsep-konsep konstitusi (undang-undang dasar negara dan sejarah lahirnya perundang-undangan dalam suatu negara), legislasi (bagaimana cara perumusan undang-undang), lembaga demokrasi dan syura yang merupakan pilar penting dalam perundang-perundangan negara serta

rakyat yang menjadi pelaksana perundang-undangan tersebut. Siyasah dusturiyah meliputi pengkajian tentang penetapan hukum (*tasyri'iyah*), oleh lembaga legislatif, peradilan (*qadha'iyah*) oleh lembaga yudikatif, pelaksanaan undang-undang (*tanfidziyah*) oleh lembaga eksekutif. (Iqbal, 2007, hal. 162)

Dalam *al-sulthah al-tasyri'iyah* pemerintah melakukan tugas *siyasah syar'iyahnya* untuk membentuk suatu hukum yang akan diberlakukan dalam masyarakat Islam demi kemaslahatan umat Islam, sesuai dengan semangat ajaran Islam dan memperhatikan beberapa kriteria dalam pembentukan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan kriteria pembentukan perundangundangan menurut *siyasah syar'iyah*.

Islam mengakui hak asasi manusia serta pengakuan terhadap hak kebebasan berpikir dan bertindak sesuai dengan hati nuraninya selama tidak bertentangan dengan syariat Islam. Asas kebebasan dalam Islam mengajarkan bahwa setiap individu memiliki kebebasan untuk bertindak dan pergi kemana saja, tanpa takut ditangkap atau dipenjara. Tindakannya tidak boleh dihukum kecuali karena hukum. Beberapa kebebasan warga negara yang mesti dilindungi oleh negara yang mesti dilindungi oleh negara dan bersifat umum adalah, (1) kebebasan hak memilih, (2) kebebasan tempat tinggal, (3) kebebasan berusaha, (4) kebebasan berpendapat, (5) kebebasan berakidah, (6) kebebasan belajar, (7) kebebasan berpolitik. Asas kebebasan dalam doktrin ketatanegaraan Islam menyangkut dengan hak. Hak adalah sifat yang melekat pada seseorang dan mesti dipenuhi oleh pihak lain. (Ija Sujana, 2010, hal. 62)

Fikih siyasah membahas konsep negara, tujuan dan tugas-tugas negara dan hubungan timbal balik antara pemerintah dan warga negara serta hak-hak warga negara yang wajib dilindungi. Secara garis besar pembahasan *fikih siyasah* meliputi:

1. Konstitusi

Dalam *fikih siyasah*, konstitusi disebut juga dengan dusturi. Kata ini berasal dari bahasa Persia. Semula artinya adalah seseorang yang

memiliki otoritas, baik dibidang politik maupun agama. Kata ini digunakan untuk menunjukan anggota kependetaan (pemuka agama) Zoroaster (Majusi). Setelah mengalami penyerapan ke bahasa Arab kata *dustur* berkembang pengertiannya menjadi asas, dasar atau pembinaan. Menurut istilah, *dustur* berarti kumpulan kaidah yang dasar dan hubungan kerjasama antara sesama masyarakat dalam sebuah negara, baik yang tidak tertulis (konvensi) maupun yang tertulis (konstitusi).

Menurut Abdul Wahhab Khallaf, prinsip-prinsip yang diletakan Islam dalam perumusan undang-undang ini adalah jaminan terhadap hak-hak asasi masyarakat, persamaan kedudukan semua orang di mata hukum, tanpa membeda-bedakan stratifikasi sosial, kekayaan, pendidikan dan agama.

Pembahasan tentang konstitusi ini juga berkaitan dengan sumber sumber dan kaedah perundang-perundang di suatu negara, baik sumber material, sumber sejarah, sumber pengundangan maupun sumber penafsirannya. Sumber material adalah hal-hal yang berkenaan dengan materi pokok undang-undang dasar. Inti persoalan dalam sumber konstitusi ini adalah peraturan tentang hubungan antara pemerintah dan rakyat yang diperintah. Perumusan konstitusi tersebut tidak dapat dilepaskan dari latar belakang sejarah negara yang bersangkutan baik masyarakatnya, politik, maupun kebudayaannya. Dengan demikian materi konstitusi tersebut sejalan dengan aspirasi dan jiwa masyarakat dalam negara tersebut. (Iqbal, 2007, hal.153)

2. Legislasi

Dalam kajian *fikih siyasah*, legislasi atau kekuasaan legislatif disebut *alsulthah al tasyri'iyah*, yaitu kekuasaan pemerintahan Islam dalam membuat dan menetapkan hukum. Menurut Islam, tidak seorang pun berhak menetapkan suatu hukum yang akan diberlakukan bagi umat Islam. Hal ini ditegaskan oleh Allah dalam surat Al-An'am ayat 57 (in al-hukm illa lillah). Akan tetapi, dalam wacana *fikih siyasah*, istilah *al-sulthah al tasyri'iyah* digunakan untuk menunjukan salah satu kewenangan

atau kekuasaan pemerintah Islam dalam mengatur masalah kenegaraan, disamping kekuasaan eksekutif (*al-sulthah al-tanfidziyah*), dan kekuasaan yudikatif (*al-sulthah alqadha'iyah*). Dalam konteks ini, kekuasaan legislatif (*al-sulthah al-tasyri'iyah*) berarti kekuasaan atau kewenangan pemerintah Islam untuk menetapkan hukum yang akan diberlakukan dan dilaksanakan oleh masyarakatnya berdasarkan ketentuan yang telah diturunkan Allah SWT dalam syariat Islam. (M.Iqbal, 2007, hal. 162)

Unsur-Unsur Legislasi dalam Islam meliputi:

- 1) Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan untuk menetapkan hukum yang akan diberlakukan dalam masyarakat Islam.
- 2) Masyarakat Islam yang akan melaksanakannya.
- 3) Isi peraturan atau hukum itu sendiri yang harus sesuai dengan nilai-nilai dasar *syari'at* Islam.

Pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk didalamnya Peraturan Presiden merupakan kekuasaan yang dimiliki oleh pemerintah dan anggota perwakilan rakyat yang dalam *fikih siyasah* termasuk kedalam *al-Sulthah al-tasyri'iyah* (kekuasaan legislatif) pemerintah melakukan tugas siyasah syar'iyahnya untuk membentuk suatu hukum yang akan diberlakukan dalam masyarakat Islam demi kemashlahatan umat Islam, sesuai dengan semangat ajaran Islam. Sebenarnya, pembagian kekuasaan dengan beberapa kekhususan dan perbedaan telah terdapat dalam sistem pemerintahan Islam sebelum munculnya pemikiran-pemikiran barat merumuskan teori Trias Politica. Ketiga kekuasaan ini, kekuasaan tasyri'iyah (legislatif), kekuasaan tanfidziyah (eksekutif), dan kekuasaan qadha'iyah (yudikatif)

Kekuasaan legislatif merupakan kekuasaan yang terpenting dalam pemerintahan Islam, karena ketentuan dan ketetapan yang dikeluarkan oleh lembaga legislatif ini akan dilaksanakan secara efektif oleh lembaga eksekutif dan dipertahankan oleh lembaga yudikatif atau peradilan. Orang-orang yang berada dalam lembaga legislatif ini adalah para mujtahid dan ahli fatwa (mufti) serta para pakar dalam berbagai bidang. Kerena

menetapkan syariat sebenarnya hanyalah wewenang Allah SWT, maka wewenang dan tugas lembaga legislatif hanya sebatas menggali dan memahami sumber-sumber syari'at Islam, yaitu Al-quran dan Sunnah Nabi SAW dan menjelaskan hukum-hukum yang terkandung didalamnya.

Undang –undang dan peraturan yang dikeluarkan oleh lembaga legislatif harus mengikuti aturan kedua sumber syari'at Islam tersebut. Dalam hal ini, terdapat dua fungsi lembaga legislatif. Pertama dalam hal-hal yang ketentuannya telah terdapat dalam nash al-quran dan sunnah, undang-undang yang dikeluarkan oleh al-sulthah al-tasyri'iyah adalah undang-undang Ilahiyah yang di syari'at kanNya dalam al-quran dan dijelaskan oleh Nabi SAW.

Namun hal ini sangat sedikit sekali karena pada prinsipnya kedua sumber ajaran Islam tersebut memuat masalah-masalah yang bersifat global dan sedikit sekali yang menjelaskan permasalahan secara rinci. Sementara perkembangan masyarakat cepat sekali dan sangat kompleks sehingga membutuhkan hukum yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Oleh karena itu kekuasaan legislatif menjalankan fungsi keduanya yaitu melakukan penalaran kreatif (*ijtihad*) terhadap permasalahan yang secara tegas tidak dijelaskan oleh nash. Disinilah perlunya ijtihad yang dilakukan oleh mujtahid dan ahli fatwa. Mereka melakukan ijtihad untuk menetapkan hukum dengan jalan *qiyas* (analogi). Mereka berusaha mencari illat atau sebab hukum yang ada dalam suatu permasalahan yang timbul dan menyesuaikannya dengan ketentuan yang terdapat dalam nash. Disamping harus merujuk pada nash, ijtihad anggota legislatif harus merujuk pada prinsip *jalb al-masalih* dan *daf'al-mafasid* (mengambil maslahat dan menolak kemudharatan). Ijtihad yang mereka lakukan juga perlu mempertimbangkan situasi dan kondisi sosial masyarakat, agar hasil peraturan yang akan diundangkan itu sesuai dengan aspirasi masyarakat dan tidak memberatkan mereka.(Iqbal, 2007,hal. 163)

Dari pemaparan *fiqh siyasah* yang penulis paparkan di atas pandangan *Fiqh Siyasah* Terhadap Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terhadap pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 adalah;

1. Badan hukum transportasi *online*

Penyelenggaraan angkutan khusus berbasis aplikasi teknologi informasi saat ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Untuk penyelenggaraan perusahaan angkutan sewa khusus, perusahaan harus memiliki izin. Perusahaan berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Maksud dari badan hukum Indonesia adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas atau koperasi, yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan kendaraan khusus.

Dalam Bab 2 pasal 5 ayat (2) peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 menyebutkan menyebutkan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih sesuai dengan data di aplikasi atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam peraturan menteri perhubungan nomor 108 Tahun 2017 sebelumnya untuk angkutan taksi online diwajibkan menggunakan pelat nomor berwarna kuning dan memasang sticker dikaca mobil sebagai tanda pengenal perusahaan transportasi *online*, namun dalam muatan peraturan terbaru Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 kembali mengizinkan taksi *online* untuk menggunakan pelat nomor kendaraan bermotor warna hitam tulisan putih atau disebut juga dengan kendaraan pribadi dimana tertuang dalam Peraturan Polisi nomor 7 tahun 2021.

Dalam pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 Izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus dapat diperoleh setelah memenuhi beberapa syarat;

- a. Surat keputusan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, meliputi
 - a) Surat keputusan izin paling sedikit memuat; nomor surat keputusan, jenis pelayanan, nama perusahaan, nomor induk berusaha perusahaan, nama pimpinan perusahaan, alamat perusahaan, masa berlaku izin,
 - b) Lampiran keputusan izin berupa daftar kendaraan bermotor umum paling sedikit memuat; nomor surat keputusan, nama domisili perusahaan, jumlah kendaraan bermotor umum, merek kendaraan bermotor umum, tahun pembuatan, daya angkut orang, nomor rangka kendaraan bermotor umum
- b. Kartu elektronik standar pelayanan memuat; nomor surat keputusan, nomor induk kendaraan, nama perusahaan, nama pimpinan perusahaan, masa berlaku kartu elektronik standar pelayanan, wilayah operasi, tanda nomor kendaraan bermotor, daya angkut dan riwayat pemeliharaan kendaraan sesuai standar agen pemegang merek (APM).

Izin tersebut berupa dokumen kontrak atau kartu elektronik yang terdiri atas, surat izin penyelenggaraan angkutan khusus, surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan orang dengan kendaraan bermotor angkutan khusus sesuai izin yang diberikan kartu pengawas. Izin tersebut diberikan pada pimpinan Perusahaan angkutan sewa khusus.

Al-maslahah terbagi menjadi dua yaitu : masalah umum atau *a'ammah* dan masalah khusus atau *khassah*. Masalah umum adalah masalah yang menyangkut kepentingan banyak orang maupun kepentingan satu golongan seperti kepentingan umat

muslim. Masalah khusus adalah masalah pribadi yang sering terjadi, karena kebijakan transportasi taksi *online* adalah kebijakan yang menyangkut banyak pihak khususnya pengemudi dan penumpang maka kebijakan transportasi *online*, merupakan masalah umum atau *ammah*. Transportasi *online* termasuk pada masalah *mursalah* karena tidak ditemukan adanya dalil khusus/tertentu yang membenarkan atau menolak/menggugurkannya.

Perkembangan teknologi dibidang transportasi *online* memiliki dampak terhadap masyarakat dan pengemudi angkutan umum, beberapa kali peraturan menteri perhubungan mengeluarkan peraturan yang mengatur transportasi *online* tetap saja ada kerugian terhadap angkutan konvensional (angkutan umum). Angkutan konvensional (angkutan umum) meminta keadilan kesetaraan dalam pekerjaan dan kehidupan yang layak tertuang dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, kebebasan transportasi *online* dinilai sangat fleksibel dan memiliki cakupan layanan yang luas, keberadaan perusahaan transportasi *online* dapat melakukan monopoli transportasi sehingga berakibat menurunnya penggunaan transportasi konvensional dengan pelayanan maksimal transportasi *online* yang sangat menjadi sorotan bagi masyarakat Indonesia.

Dalam menetapkan peraturan perundang-undangan pemerintah harus memperhatikan kriteria pembentukan peraturan perundang-undangan menurut *fikih siyasah* yaitu tidak boleh bertentangan atau harus sesuai dengan ajaran syariat Islam.

Berdasarkan pembahasan yang telah Penulis paparkan diatas maka Penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa aturan transportasi *online* ditinjau dari perspektif *fikih siyasah dusturiyah* dalam pembentukan peraturan perundang-undangan terdapat beberapa kriteria pembentukan peraturan perundang-undangan yang belum terpenuhi. Dimana dalam

pembentukan peraturan perundangan terdapat lima kriteria menurut siyasah syar'iyah yaitu;

1. Sesuai dan tidak bertentangan dengan syariat Islam.
2. Meletakkan persamaan (*al-musawah*) kedudukan manusia di depan hukum dan pemerintahan.
3. Tidak memberatkan masyarakat yang akan melaksanakannya (*'adam al-haraj*).
4. Menciptakan rasa keadilan dalam masyarakat (*tahqiq al-'adalah*).
5. Menciptakan kemaslahatan dan menolak kemudaratatan (*jalb al-mashalih wa daf' al-mafasid*).

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 mencabut beberapa poin pasal 108 tahun 2017 diantaranya menghapus mengenai kewajiban memasang sticker di kaca taksi *online*, kewajiban KIR, kewajiban mempunyai tempat penyimpanan kendaraan dan aturan mengenai penyelenggara taksi *online* harus memiliki paling sedikit lima kendaraan.

Dalam perihal keadilan pengemudi angkutan konvensional (angkutan umum) untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak tertuang dalam pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dimana aspirasi masyarakat menjadi pertimbangan bagi pemerintah dalam menetapkan suatu peraturan perundang-undangan.

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Dalam pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sesuai dengan rumusan masalah;

1. Dampak kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Khusus terhadap Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, adanya kelonggaran peraturan transportasi *online* yang berdampak terhadap keberlangsungan angkutan konvensional (angkutan umum), pemerintah dinilai lebih pro terhadap keberadaan transportasi *online* dapat dilihat dari beberapa kali perubahan peraturan transportasi online masih tetap merugikan angkutan konvensional (angkutan umum)
2. Menurut Perspektif *fiqh siyasah* bahwa kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 belum memenuhi kriteria dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dalam siyasah dusturiyah, karena adanya ketidak kesetaraan yang di timbulkan oleh peraturan terhadap angkutan konvensional (angkutan umum) sehingga memicu persaingan tidak sehat di bidang transportasi. Pemerintah sebagai pembuat kebijakan harus mementingkan kemaslahatan umat, kemaslahatan ini di dapatkan oleh semua kalangan tanpa terkecuali, namun dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 pemerintah lebih pro terhadap angkutan *online*, dan berdampak kerugian bagi angkutan konvensional (umum) dari segi pekerjaan dan pendapatan yang terus berkurang.

B. SARAN

1. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan yang berwenang menetapkan aturan perundang-undangan dalam hal menetapkan peraturan untuk transportasi *online* untuk lebih mementingkan kepentingan umum agar tidak terjadi konflik yang timbul dari angkutan konvensional karena peraturan yang dikeluarkan pemerintah dinilai merugikan angkutan konvensional (angkutan umum).

2. Perusahaan transportasi online sebagai pengelola jasa angkutan khusus harus mempertimbangkan kebedradaan angkutan umum (konvensional) karena bebasnya aktivitas transportasi online sangat berdampak terhadap angkutan umum (konvensional) karena terjadinya monopoli tarif dilakukan perusahaan transportasi *online* hendaknya perusahaan transportasi *online* melakukan kerjasama dengan angkutan konvensional agar terbentuknya persaingan sehat dalam bidang transportasi.
3. Angkutan konvensional sebagai jasa angkutan umum harus siap bersaing dengan transportasi teknologi, karena berkembangnya zaman akan berkembang teknologi di segala bidang terutama di bidang angkutan umum, salah satunya transportasi *online*, untuk tetap bisa mempertahankan sewa atau pengguna jasa angkutan konvensional, jasa angkutan konvensional harus meningkatkan kualitas dan pelayanan jasa, dimana adanya kembali kepercayaan pengguna dalam menggunakan transportasi konvensional, dalam artian meningkatkan pelayanan keamanan dan kenyamanan pengguna.

Daftar Pustaka

A. Buku

- A Djazuli, 2003, *Fiqh Siyasah Implementasi Kemaslahatan Umat dalam Rambu-rambu Syariah*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta
- A. G Subarsono, 2005. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta :PustakaPelajar.
- Adi Fahrudin, Pengantar Kesejahteraan Sosial, 2012, PT. Refika Aditama, Bandung
- Adi, Rianto. 2004. Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum. Jakarta: Granit.
- Agus, Erwan Purwanto dan Dyah Ratih Sulistyastuti. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik*. Konsep dan Aplikasinya di Indonesia. Yogyakarta : Gava Media
- Ahmad Gunawan, BS. 2006, Mu'ammarr Ramadhan, *Hukum Progresif Indonesia*, yogyakarta, pustaka pelajar
- Farianto Willy, 2019, *Pola hubungan hukum pemberi kerja dan pekerja*, Sinar Grafika
- Fatimah siti, 2019, *Pengantar Transportasi*, Ponorogo, Myra Publisher.
- Handoyo Eko, 2021, *kebijakan publik*, Widya Karya, Semarang.
- Hariyadi P dan Dewayanti R. 2009. Petunjuk Sederhana Memproduksi Pangan Yang Aman. Jakarta: Dian Rakyat.
- Hermanto, Purnomo Arie, dkk, 2022, *Pengantar Kebijakan Publik*, Humanities Genius, Makasar.
- Ija Sutana, 2010. Pemikiran Ketatanegaraan Islam, cet 1, Bandung: Pustaka Setia.

Iqbal Muhammad,2007,*Fiqh Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik*, Gaya Pratama.

Iqbal Muhammad,2014,*Fiqh Siyasah Kontekstualisasi doktrin politik islam*,Prenamedia Group,Jakarta.

Khallaf Abdul Wahab,1997,*Vm Ushul al-Fiqhi*,Jakarta, Majelis Ata li Indonesiyyim li al-Dakwah al-Islamiyah.

Komaruddin, 1994, Ensiklopedia Manajemen, Edisi ke-2, Jakarta: Bina Aksara.

Manan Abdul,2011,*Hukum Ekonomi yari'ah* Jakarta: Prenadamedia Group.

Mangkusubroto, Guritno, 1995. *Ekonomi Publik, PBFE UGM*, Yogyakarta

Moenta Pangerang,2021,*Kader Kahmi di Medan Perjuanga*,Makasar,Nas Media Pustaka.

Moh Nazir,1999,*Metode Penelitian*,Ghalia Indonesia,Bogor.

Muhadjir Noeng,2000.*Ilmu Pendidikan dan Perubahan Sosial. Teori Pendidikan Pelaku Sosial Kreatif*, Yogyakarta.

Nugroho Riant,2021,*Menuju Kebijakan Publik Unggul*,Elex Media Kompotindo,Jakarta.

Nurdin Ismail,Sri Hartati,2019,*Metodelogi Penelitian Sosial*,media shabat cendikia, Surabaya

Pasal 4 ayat 1,2,dan 3 Undang-Undang Nomor 39tahun 2008 tentang kementrian Negara.

Philipus M. Hadjon, R. Sri Soemantri Marto Soewgnjo,dkk,2008,*Pengantar Hukum Administrasi negara indonesia*,Gadjah Mada University.

Putranti Honorata Ratna wati Dwi,2021, *Tinjauan Dinamika Kerja dan Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Onlione*,Yogyakarta, CV Budi Utama.

Rlich ehukum,1962,*fundamental prinsipiles of the sociology of law*, newyork
russel dan ressell,

Rohidi,2017,*Pengantar Hukum Islam*, Yogyakarta,Lintang Raksi Askara Books

Setiani, Baiq.2017,*Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara.*,Jakarta

ShiddieqyTeungku Muhammad Hasbi Ash,*Pengantar Hukum Islam*,Pustaka Rizki
Putra, Semarang.

Sjadzali, Munawir,1990,*Islam dan Tata Negara Ajaran Sejarah dan Pemikiran*,
Jakarta: UI Press

Soegjitna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*,Jakarta,
Rineka Copta

Soekawati Soenawar,1997,*Pancasila Hak-Hak Asasi Manusia*,Jakarta,CV,
Akodoma

Soetari Endang,2018,*Kebijakan Publik*,Cv.Pustaka Setia, Bandung.

Sore B.Uddin,sobirin,2017,*Kebijakan Publik*,Makasar,CV Sah Media

Suche Haris,*Supremasi dan Prinsip Demokrasi di Indonesia*,Yogyakarta, PT
Hamindita.

Suharno dan retnoningsih, *Kamus Besar Indonesia*,semarang:widya karya

Sumaryadi, I. Nyoman., 2010, *Sosiologi Pemerintahan*. Penerbit: Ghalia
Indonesia, Bogor.

Suny Ismail,1986,*Pergeseran Kekuasaan Eksekutif*,Aksara Baru,Jakarta.

Triwulan Titik,2006,*Pokok-pokok tata negara indonesia*,prestasi pustaka,Jakarta

Wahab Solichin Abdul,2012,*Analisis Kebijakan*,PT Bumi Askara,jakarta.

Wijaya Andika, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi jalan online*, sinar grafika, Jakarta

Winarno, Budi, 2014. *Kebijakan Publik, Teori, Proses dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAPS.

Yulianto herry, 2018, *Manajemen Transportasi Publik perkotaan*, makasar.

Azhary, 1995, *Negara Hukum Indonesia*, Jakarta, UI-press

Fadjar A. Mukhtie, 2005, *Tipe Negara Hukum*, Malang, banyumedia-lantras.

B. JURNAL

Amajida Fania Darma, "Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan Studi tentang Ojek Online Go-Jek di Jakarta" kajian ilmu komunikasi. Vol.46 No.

Damayanti, L. D., Suwena, K. R., & Haris, I. A. (2017). Analisis Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Berdasarkan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Kantor Kecamatan Sawan Kabupaten Buleleng. Jurnal Jurusan Pendidikan Ekonomi Volume 2.

Marsitiningsih, 2017, *Pengaruh Keberadaan Angkutan Berbasis On-Line Terhadap Kesadaran Hukum Konsumen*,

Mukarimah Mojang Al, 2019, *Dampak Keberadaan Transportasi On Line Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Kota Kediri*, Volume 2.

Murtolo Sudarmo Ali, dkk, 1996, *Dampak Pembangunan Ekonomi (Pasar) Tergadap Kehidupan Sosial Budaya Masyarakat Daerah istimewa* Yogyakarta.

Suwitri Sri, *Konsep Dasar Kebijakan Publik*, Vol.11;No. 01;2017;1-12

Widiyatmoko Faris, 2018, *Dinamika Kebijakan Transportasi Online*, Volume 1.

www.gojek.com

www.grabsuperapp.com

C. Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Angkutan Sewa Khusus

Undang-Undang Dasar 1945

Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang AngkutanOrang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Undang-undang nomor 13 Tahunh 2003 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Peraturan Polisi Nomor 7 tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.