

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Setiap negara berdiri dan merdeka dengan syarat dan ketentuan tertentu pasti mempunyai tujuan-tujuan yang sudah dirancang sebelumnya. Pancasila sebagai pandangan hidup dan dasar Negara, sebagaimana dinyatakan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang selanjutnya disingkat menjadi UUD 1945, pada Alinea IV secara tegas menyatakan: “..melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa..” Setiap warga Negara diperlakukan dan diberi kedudukan yang sama dihadapan hukum, juga setiap warga Negara mendapatkan perlindungan hukum yang sama atas keselamatan dan keamanan jiwa, kehormatan juga harta bendanya hal tersebut sesuai dengan Pasal 27 Ayat (2) UUD 1945 menegaskan bahwa tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Kehidupan yang layak bagi kemanusiaan diperuntukan bagi semua manusia atau masyarakat yang ada di muka bumi Indonesia tanpa ada yang dikecualikan.

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang

dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.<sup>1</sup>

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, lancar dan berbiaya murah.<sup>2</sup>

Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>3</sup>

Angkutan umum dibedakan menjadi dua yaitu angkutan umum *paratransit* dan angkutan umum *masstransit*. Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

---

<sup>1</sup>Abbas Salim, 2000. *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 45.

<sup>2</sup>Abdulnakir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 7

<sup>3</sup>Warpani, P. Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung, hlm 20.

Sepeda motor termasuk dalam klarifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati.<sup>4</sup>

Transportasi jenis ini dikenal dengan nama ojek. Definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain.<sup>5</sup> Secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif, namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup>Suwardi, 2000, *Angkutan Umum*, Fakultas Teknik UMS, Surakarta, hlm. 21

<sup>5</sup>Warpani, P. Suwardjoko, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, hlm. 45

<sup>6</sup>Hobbs, F.D, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Terjemahan Suprpto dan Waldiyono, UGM, Yogyakarta, hlm. 41.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan (UULLAJ) Bab X tentang Angkutan pasal 137 ayat (2) jo Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa pengangkutan orang dan/atau barang dapat dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang dan mobil bus. Akan tetapi dalam bab yang sama pada bagian ketiga angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum, meskipun keberadaan ojek sepeda motor dibutuhkan masyarakat sebagai salah satu pelayanan angkutan orang, tetapi sepeda motor tidak diatur oleh pemerintah beroperasi sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, tidak disebutkan adanya sepeda motor sebagai salah satu moda transportasi massal di Indonesia. Sepeda motor hanya dapat digunakan sebagai kendaraan pengangkut barang dan orang sesuai isi peraturan lain, yaitu Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 3, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan dengan tujuan agar terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum dan

terwujudnya etika berlalu lintas. Kemudian terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Melihat belum adanya regulasi mengenai keberadaan ojek sebagai sarana transportasi massal pemerintah dituntut, khususnya dalam hal ini Walikota Padang untuk bersikap tegas dan segera mengatur izin operasional maupun perusahaan ojek sebelum menimbulkan masalah yang lebih besar di masa yang akan datang.

DPRD Padang menilai bahwa operasional ojek daring ilegal. Alasannya, belum ada landasan hukum yang jelas mengatur operasional ojek daring di daerah, termasuk Padang. Wakil Ketua DPRD Padang juga menilai, keberadaan Peraturan Gubernur (Pergub) tentang ojek daring pun menjadi tak jelas setelah Mahkamah Agung (MA) mengururkan beberapa pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.<sup>7</sup>

Sementara itu, Kepala Dinas Perhubungan Kota Padang Dedi Henidal menyebutkan bahwa pemerintah daerah akan tetap menunggu kebijakan dari pusat terkait penataan dan pengaturan ojek daring. Menurutnya, pembatalan sejumlah pasal dalam Permenhub tentang ojek daring oleh MA membuat kebijakan di daerah harus kembali mengacu pada aturan yang sedang disusun pusat.<sup>8</sup>

Izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum merupakan salah satu jenis izin di bidang transportasi

---

<sup>7</sup><http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/08/29/ovfyfw-tolak-ojek-daring-pengelola-angkot-padang-janji-tak-lakukan-sweeping>, diakses September 2017

<sup>8</sup>*Ibid*

darat, khususnya angkutan jalan. Izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri dari izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum berkaitan dengan badan usaha/perusahaan yang akan menyediakan jasa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum. Pemberian izin kepada badan usaha/perusahaan yang akan menyediakan jasa penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, sebagai salah satu sarana transportasi nasional serta perannya untuk mendukung mobilitas masyarakat dalam pembangunan ekonomi, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta mewujudkan kesejahteraan sosial.

Karena itu, hendaknya ada peraturan yang mengatur mengenai transportasi ojek secara rinci agar dapat beroperasi secara legal, terkendali dan mempunyai kejelasan. Penelitian dilakukan untuk mengetahui dan memaparkan bagaimana kedudukan hukum dari usaha ojek online yang dilakukan pihak perusahaan ojek Online sebagai angkutan umum sehingga tidak dianggap sebagai angkutan umum yang ilegal dan mempunyai landasan serta akibat hukum yang tetap.

Baru-baru ini dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan

Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, atau populer dengan nama Permenhub tentang Taksi Online. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 memberikan beberapa kewajiban kepada penyelenggara ojek online diantaranya:<sup>9</sup>

1. Argometer taksi: besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer.
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Kepala BPTJ atau Gubernur sesuai kewenangannya.
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
4. Kuota: kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Kepala BPTJ atau Gubernur.
5. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan.
8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT): persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor.
9. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.

Berdasarkan dari penjelasan yang telah dijabarkan diatas, maka penulis tertarik untuk membahas dan menulis dalam sebuah penelitian yang berjudul: **“Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang**

---

<sup>9</sup><http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/17/10/30/oylkeh440-ini-9-aturan-baru-untuk-angkutan-online-versi-kemenhub>, diakses November 2017

## **Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek pada PT. Gojek Indonesia di Kota Padang”.**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan judul yang penulis ambil, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia di Kota Padang?
2. Kendala dalam Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia di Kota Padang?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pokok permasalahan seperti yang diuraikan di atas, penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia di Kota Padang.
2. Untuk mengetahui Kendala Dalam Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia di Kota Padang.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang ingin penulis capai dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

- a. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi mahasiswa hukum, khususnya mengenai kedudukan hukum usaha ojek online sebagai angkutan jalan di Kota Padang.
- b. Untuk melatih kemampuan penulis dalam melakukan penelitian secara ilmiah dan menuangkan hasil-hasil penelitian tersebut dalam bentuk tulisan.
- c. Sebagai pedoman awal bagi penelitian yang ingin mendalami masalah ini lebih lanjut.

##### **2. Manfaat Praktis**

Memberikan kontribusi serta manfaat bagi individu, masyarakat maupun pihak-pihak yang berkepentingan dan memberikan gambaran terhadap Pelaksanaan Permenhub 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dari hasilnya dapat bermanfaat bagi penulis sendiri serta seluruh pihak-

pihak yang terkait dalam hal ini baik masyarakat, pemerintah dan para penegak hukum, khususnya bagi pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang dikaji.

## **E. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan sarana yang dipergunakan oleh manusia untuk memperkuat, membina, dan mengembangkan ilmu pengetahuan<sup>10</sup>. Oleh karena itu, metode yang diterapkan harus disesuaikan dengan ilmu pengetahuan dan sejalan dengan objek yang diteliti. Guna memperoleh data yang konkret, maka penelitian ini menggunakan metode sebagai berikut:

### **1. Metode Pendekatan Masalah**

Pendekatan yuridis empiris dilakukan dengan meneliti secara langsung ke lapangan untuk melihat secara langsung penerapan peraturan perundang-undangan atau aturan hukum yang berkaitan dengan penegakan hukum, serta melakukan wawancara dengan beberapa responden yang dianggap dapat memberikan informasi mengenai pelaksanaan penegakan hukum tersebut.<sup>11</sup>

Penelitian ini ditujukan hanya pada peraturan-peraturan tertulis atau bahan hukum lainnya, dimana penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di

---

<sup>10</sup>Soerjono Soekanto. 2008. *Pengantar Penelitian Hukum*. UI-PRESS. Jakarta. Hlm. 3

<sup>11</sup>Soerjono Soekanto, 2012. *Pengantar penelitian hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta. hlm 42

perpustakaan.<sup>12</sup> Penelitian ini juga didukung dengan meneliti dan mengumpulkan data primer yang diperoleh langsung dari narasumber.<sup>13</sup> Dalam hal ini, peneliti ingin melihat bagaimana Kedudukan hukum usaha ojek online sebagai angkutan jalan di Kota Padang ( studi pada PT.GO-JEK Indonesia).

## 2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif. Dikatakan deskriptif karena hasil penelitian ini diharapkan akan diperoleh gambaran atau lukisan faktual mengenai keadaan objek yang diteliti dengan maksud untuk mempertegas hipotesa-hipotesa agar dapat membantu didalam memperkuat teori-teori lama atau didalam kerangka menyusun teori-teori baru<sup>14</sup>.

Dalam penelitian ini, penulis berusaha mendeskripsikan atau menggambarkan bagaimana Kedudukan hukum usaha ojek online sebagai angkutan jalan di Kota Padang (studi pada PT.GO-JEK Indonesia) sehubungan dengan kendala yang ditemui dalam menjalankan usaha tersebut .

## 3. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini digunakan dua data, yaitu :

- a. Data primer

---

<sup>12</sup>Bambang Waluyo, 2008. *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 13-14

<sup>13</sup>Ronny Hanitijo Soemitro. 1998. *Metodelogi Penelitian Hukum*. Ghalia. Jakarta. Hlm. 9

<sup>14</sup>Amirudin dan Zainal Asikin. 2006. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Raja Grafindo Persada. Jakarta. Hlm. 10

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama, yakni perilaku warga masyarakat melalui penelitian<sup>15</sup>. Data tersebut diperoleh melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat. Dalam kegiatan pengumpulan data ini penulis melakukan wawancara dengan :

- 1) Pihak-pihak yang terkait dalam Kegiatan Usaha Ojek Online sebagai Angkutan Jalan di Kota Padang (PT.GO-JEK) yakni dari Bidang Angkutan Darat Seksi Angkutan Umum oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. .
- 2) GO-JEK selaku perusahaan ojek Online di Kota Padang

b. Data sekunder

Data sekunder antara lain, mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya<sup>16</sup>. Data tersebut berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Berkaitan dengan penelitian ini bahan hukum tersebut terdiri sebagai berikut:

- 1) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum yang mengikat, memiliki kekuatan hukum serta dikeluarkan atau dirumuskan oleh pemerintah dan pihak lainnya yang

---

<sup>15</sup>*Op.Cit.* Hlm. 11.

<sup>16</sup>*Ibid.* Hlm. 12.

berwenang untuk itu<sup>17</sup>. Secara sederhana, bahan hukum primer merupakan semua ketentuan yang ada yang berkaitan dengan pokok pembahasan, bentuk Undang-Undang dan peraturan-peraturan yang ada. Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut:

- a) Undang-Undang Dasar 1945
- b) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- c) Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan
- d) Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
- e) Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- f) Keputusan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi
- g) Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum

---

<sup>17</sup>Bambang Sunggono, 2010. *Metodologi Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 113

- h) Peraturan Kepala Kepolisian No. 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.
- i) Peraturan Gubernur Provinsi Sumatera Barat No. 1 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer atau keterangan-keterangan mengenai peraturan perundang-undangan. Bahan hukum tersebut bersumber dari:

- a) Buku-buku.
- b) Tulisan ilmiah dan makalah.
- c) Teori dan pendapat pakar.
- d) Hasil penelitian yang sebelumnya maupun yang seterusnya.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier itu berupa:

- a) Kamus-kamus hukum.
- b) Kamus Besar Bahasa Indonesia

Data tersebut didapat dengan melakukan Penelitian  
Kepustakaan (*library research*) di:

- a) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- b) Perpustakaan Pusat Universitas Andalas
- c) Bahan Hukum dari koleksi pribadi
- d) Situs-situs hukum dari internet

#### 4. Metode Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

##### a. Wawancara

Dalam kegiatan pengumpulan data penulis menggunakan teknik wawancara. Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara).

Wawancara yang penulis lakukan adalah wawancara yang semi terstruktur. Maksudnya wawancara yang menggunakan daftar pertanyaan yang telah ada dan sesuai dengan rumusan masalah selanjutnya diajukan pada responden kemudian dimungkinkan berkembang pada pertanyaan lainnya dalam rangka mengumpulkan data yang valid. Dalam hal ini respondennya adalah :

- 1) Pihak dari Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat  
(Kepala Seksi Angkutan dan Pemaduan Moda)
- 2) Pihak dari PT. GO-JEK Indonesia Kota Padang (Pimpinan  
Cabang)

b. Studi Dokumen

Untuk memperoleh data sekunder dilakukan dengan studi dokumen dengan cara mengumpulkan dan mempelajari bahan perpustakaan berupa peraturan perundang-undangan, buku-buku serta hasil penelitian karya ilmiah para sarjana yang berhubungan dan berkaitan dengan Kedudukan hukum usaha ojek online sebagai angkutan jalan di Kota Padang (studi pada PT.GO-JEK Indonesia).

## 5. Metode Pengolahan dan Analisi Data

a. Metode Pengolahan Data

Sebelum melakukan analisis data, data yang ditemukan dan dikumpulkan diolah terlebih dahulu dengan cara melakukan pengoreksian terhadap data yang didapat baik itu temuan-temuan di lapangan maupun data-data yang berasal dari buku maupun aturan-aturan hukum. Tahap pengolahan data yang penulis gunakan adalah editing. Editing adalah kegiatan yang dilakukan penulis yakni memeriksa kembali mengenai kelengkapan jawaban yang diterima, kejelasannya, konsistensi jawaban atau informasi, relevansinya bagi

penelitian maupun keseragaman data yang diterima atau yang didapatkan oleh penulis.

b. Metode Analisis Data

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu. Setelah hasil dan data diperoleh maupun yang dikumpulkan dari penelitian ini maka dalam menganalisa data tersebut penulis menggunakan metode kualitatif-kuantitatif, maksudnya data yang muncul berwujud uraian kata-kata dan rangkaian angka statistik yang hanya sampai pada tahap tabulasi saja yang berhubungan dan berkaitan dengan Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pada PT. GO-JEK Indonesia di Kota Padang.

