

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Sejak awal tahun 2000, perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) berkembang pesat. Hal tersebut telah berdampak pada perubahan sosial yang sangat cepat di banyak negara di seluruh dunia, termasuk Indonesia. Beberapa perubahan besar yang terjadi, antara lain komersialisasi digital.<sup>1</sup>

Perkembangan teknologi internet yang cepat menyebabkan perubahan dalam masyarakat. Banyak bisnis mulai muncul dengan melibatkan perkembangan teknologi internet. Salah satunya adalah bisnis di aplikasi berbasis penyedia layanan di bidang mode transportasi berbasis online yang ternyata bisa memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran publik tentang layanan transportasi umum.<sup>2</sup>

Dalam perekonomian suatu negara, teknologi informasi dirasakan memiliki peran yang penting, karena dengan kemajuan teknologi informasi akan meningkatkan kemampuan produktivitas dunia industri terlebih dari bidang industri kreatif yang berbasis teknologi informasi. Hal

---

<sup>1</sup> Hesmondhalgh, *Berbeda dengan e-commerce di mana komoditas bersifat digital*, 2013.

<sup>2</sup> Maharani Mauldyia, Arianis Chan, P. W. T., *No Title Comparison Of User Experience On Go-Jek And Grab Mobile Apps (A Study On Pt. Go-Jek And Pt. Grab Indonesia Consumers In Dki Jakarta)* Mauldyiae, 2017, hlm. 14–30.

tersebut dapat kita lihat dengan banyak hadirnya berbagai aplikasi mobile di Indonesia baik produk lokal maupun asing dan setiap tahunnya menunjukkan suatu pertumbuhan yang signifikan. Salah satu perangkat di internet yang seringkali dimanfaatkan dalam aktivitas komunikasi pemasaran maupun pembangunan merek secara online adalah apps. Saat ini, sebagian perusahaan setidaknya memiliki aplikasi untuk merek dan produknya, baik aplikasi perusahaan maupun aplikasi e-commerce.

Representasi sebuah merek dapat mempengaruhi persepsi konsumen terhadap merek tersebut, sehingga pemasar harus memastikan bahwa elemen-elemen yang ada pada perangkat situs/apps tersebut dapat menjadi representatif yang positif, baik secara estetika maupun dalam memberikan apa yang dirasakan oleh konsumen. Representasi yang baik dapat diciptakan dari pembentukan pengalaman yang baik. Satu-satunya tujuan valid dari pemasaran adalah penciptaan pengalaman pelanggan (customer experience) yang berharga. Hal ini berlaku pula dalam dunia online. Pengalaman yang dirasakan pengguna dalam menggunakan suatu teknologi tertentu, termasuk internet dan situs disebut dengan istilah user experience.

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis

aplikasi. Salah satunya, adalah kemunculan moda transportasi berbasis online yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan ibukota dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum dijawab dengan kehadiran aplikasi transportasi online yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya.

Banyaknya perusahaan yang menawarkan variasi layanan jasa yang sama membuat persaingan semakin ketat. Bisnis transportasi online yang saat ini sudah sangat dikenal yaitu Grab dan Go-Jek. Kedua perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini terbukti memberikan perubahan yang signifikan terutama bagi kehidupan sosial masyarakat. Bahkan kedua perusahaan ini menjadi perusahaan jasa berbasis aplikasi pilihan utama masyarakat terutama masyarakat ibukota dan saling berkompetisi secara ketat satu sama lainnya.

Tingkat persaingan antara Go-Jek dan Grab kian tinggi. Kedua perusahaan ini telah tumbuh dengan pesat baik dari jumlah armada untuk layanan transportasi maupun pengembangan aplikasi yang dimiliki masing-masing perusahaan itu sendiri. Saat ini, aplikasi Go-Jek sudah diunduh hampir 10 juta kali di Google Play Store, selain itu tersedia pula di App Store (iOS). Sebagai pesaing berat Go-Jek di bisnis ini, aplikasi Grab pun telah diunduh hampir 10 juta kali lewat smartphone Android. Aplikasi Grab ini juga bisa didapatkan melalui perangkat Apple dan Blackberry.

Kedua perusahaan juga melakukan inovasi dengan mengembangkan fitur yang ditawarkan selain layanan transportasi juga saat ini berusaha memenuhi kebutuhan gaya hidup dan logistik di dalam satu aplikasi. Seperti Go-Jek yang menambahkan layanan selain jasa transportasi ojek yaitu Go-Car, Go-Food, Go-Mart, Go-Send, Go-Box, Go-Pulsa, Go-Massage, Go-Clean, Go-Glam, Go-Tix, Go-Auto, Go-Med, Go-Busway. Sedangkan Grab selain menyediakan layanan transportasi ojek yang dinamakan GrabBike, Grab pun melakukan inovasi dengan menambahkan layanan GrabTaxi, GrabCar, GrabExpress, GrabFood, GrabHitch dan fitur terbarunya yaitu GrabChat guna mempermudah komunikasi antara penumpang dan mitra pengemudi.

Go-Jek adalah salah satu perusahaan yang menawarkan layanan transportasi ojek yang terintegrasi dengan teknologi, dengan menggunakan aplikasi berbasis pemesanan ojek. Sebagai pelopor dalam bisnis ini, Go-Jek mendapat respon yang baik dari konsumen dan driver.<sup>3</sup>

Peningkatan jumlah penduduk akan berbanding lurus dengan peningkatan penggunaan kendaraan bermotor terjadi sangat pesat di Indonesia sehingga menyebabkan kemacetan di hampir setiap ruas jalan, terutama di kota-kota besar. Berdasarkan data yang dilaporkan oleh Kepolisian Republik Indonesia mengenai perkembangan jumlah kendaraan, terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Sepanjang

---

<sup>3</sup> Fitria, S. E. And Fathaniaizzati, A., *Identification Of The Implementation Four Dimensions Of Innovation By Joe Tidd In PT . Go-Jek Indonesia*, 2016, hlm. 257–268.

tahun 2012, ada sekitar 13,5 juta kendaraan di Jakarta. Dari jumlah itu, 10,8 juta merupakan kendaraan roda dua sedangkan sisanya mobil. Nomor ini meningkat cukup drastis pada tahun 2013. Sebanyak 14,9 juta kendaraan di Jakarta termasuk 11,9 juta sepeda motor dan 3 juta mobil. Ini merupakan peningkatan 9,1 persen kendaraan bermotor di Jakarta. Sementara itu, tingkat pertumbuhan di Jakarta tidak meningkat secara signifikan.<sup>4</sup>

Hal ini jelas membuat orang mencari Transporter alternatif untuk mempermudah dan mempercepat mobilitas sehingga menghemat waktu dan biaya, juga aman digunakan. Salah satunya adalah sepeda motor atau ojek yang dapat mengangkut satu penumpang dalam satu sepeda motor yang akan memudahkan pengguna untuk sampai ke tujuan tepat waktu. Selain itu, fenomena yang muncul di masyarakat dimana penggunaan internet sudah menjadi kebutuhan sehari-hari setiap orang.

Dari data yang dimiliki oleh APJII (Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia) menunjukkan bahwa Pengguna internet di Indonesia setiap tahun meningkat. Dilihat dari domisilinya, 78,5% dari total pengguna Internet di Indonesia tinggal di wilayah barat Indonesia. Sebagai tambahan penting, pengguna Internet didominasi oleh mereka yang tinggal di perkotaan Indonesia.<sup>5</sup>

Berdasarkan data statistik pertumbuhan pangsa pasar e-commerce di Indonesia oleh Vertitrans, dari 2013 hingga 2015 peningkatan pangsa

---

<sup>4</sup> [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com)

<sup>5</sup> <http://www.apjii.or.id/read/content/info-terkini/301/pengguna-internet-indonesia-tahun-2014-sebanyak-88.html>

pasar e-commerce di Indonesia. Penggunaan Internet secara luas adalah hal baru peluang bisnis bagi pengusaha. Nadiem Makarim melihat ini sebagai peluang dan mendirikan perusahaan yang bergerak dalam layanan yang GO-JEK.

GO-JEK merupakan salah satu perusahaan yang menawarkan jasa transportasi ojek yang terintegrasi dengan teknologi, yaitu pemesanan aplikasi berbasis taksi. Bentuk inovasi inilah yang membedakan produknya, proses bisnis, memposisikannya sebagai penyedia jasa transportasi darat, dan paradigma masyarakat dari sepeda motor atau ojek. GO-JEK adalah penyedia layanan antar jemput manusia (transport), freight forwarder (kurir instan), layanan pemesanan makanan (go-food), pembelian barang dan jasa di suatu tempat (belanja) berbasis aplikasi. Konsumen dapat mengunduh aplikasi GO-JEK di Google App-Store atau PlayStore dan memilih layanan apa yang akan digunakan. Setelah itu transparan, GO-JEK akan menunjukkan tarif yang harus dibayar oleh konsumen sebelum memindai driver. Setelah melakukan pelayanan GO-JEK konsumen dapat memberikan feedback kepada pengemudi untuk memberikan rating bahwa kolom telah disediakan pada aplikasi saat perjalanan kita selesai.

Sistem yang ditawarkan GO-JEK ternyata menarik banyak pengemudi. Dari diagram di atas, dapat terlihat jumlah driver GO-JEK meningkat drastis dari Januari 2015 hingga Juni 2015 dengan total hampir 11.000. Dengan kenaikan driver tertinggi terjadi dari bulan April sampai

Mei, dengan kenaikan 2.750. Inovasi merupakan salah satu strategi dalam mengembangkan bisnis. Sebagai perusahaan yang sedang berkembang, inovasi akan sangat penting bagi GO-JEK.

Kehadiran Go-Jek telah mengundang banyak pro dan kontra dimasyarakat, mulai saat berdiri hingga saat ini menimbulkan banyak perdebatan diberbagai kalangan, kehadirannya disambut baik oleh konsumen juga memberikan sambutan yang positif dengan adanya Go-Jek sebagai alternatif pilihan transportasi, selain itu masyarakat yang belum mendapatkan pekerjaan dan kelompok pekerja yang memanfaatkan menjadi driver Go-Jek untuk mencari tambahan pendapatan, kehadiranGo-Jek mengancam transportasi konvensional misalnya ojek pangkalan, angkutan umum, taksi konvensional dan tukang becak yang sudah ada sebelumnya, mereka terancam dengan hadirnya Go-Jek dan selalu menyuarakan aspirasi menuntut pemerintah kota melarang beroperasinya Go-Jek diwilayah mereka. Pertanyaan yang memerlukan jawaban lebih mendalam adalah apa dampak hadirnya Go-Jek, apa saja permasalahan yang muncul, dan bagaimana mengatur Go-Jek agar dapat bersinergi dengan transportasi lainnya.<sup>6</sup>

Dampak GO-JEK Indonesia terhadap sosial ekonomi yang signifikan terhadap perekonomian Nasional dan Masyarakat Indonesia, yaitu :

---

<sup>6</sup> Wahyuningtyas, S. Y. , *The online transportation network in Indonesia: A pendulum between the sharing economy and ex ante regulation*, *Competition and Regulation in Network Industries*, 2016 17(3-4), hlm 260-280



1. GO-JEK berkontribusi Rp 8,2 Triliun per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan Mitra Pengemudi.
2. Diperkirakan terdapat tambahan Rp 682,6 Miliar per bulan yang masuk ke ekonomi nasional semenjak mitra pengemudi bergabung dengan GO-JEK.
3. GO-JEK berkontribusi Rp 1,7 Triliun per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan Mitra UMKM.

Diperkirakan terdapat tambahan Rp 138,6 Miliar per bulan yang masuk ke ekonomi nasional semenjak Mitra UMKM bergabung dengan GO-FOOD.

Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LD FEB UI), hari ini memaparkan hasil riset terbarunya yang bertajuk “Dampak GOJEK terhadap Perekonomian Indonesia pada Tahun 2018.” Hasil Riset LD FEB UI ini menemukan bahwa kontribusi mitra GOJEK dari empat layanan (layanan roda-dua GO-RIDE, roda-empat GO-CAR, GO-FOOD, dan GO-LIFE) kepada perekonomian Indonesia mencapai Rp 44,2 triliun. Kontribusi ekonomi ini dihitung dari selisih pendapatan mitra sebelum dan sesudah bergabung di dalam ekosistem GOJEK. Studi yang serupa pada tahun 2017 menunjukkan kontribusi dari selisih pendapatan sebelum dan sesudah menjadi mitra pengemudi roda dua dan UMKM GOJEK mencapai Rp 15,1 triliun.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Dengan menggunakan metode perhitungan tahun 2018, kontribusi mitra UMKM GO-FOOD tahun 2017 adalah Rp 6,9 triliun.



Wakil Kepala LD FEB UI, Dr. Paksi C.K. Walandouw menjelaskan, “Kontribusi yang semakin besar dari GOJEK menunjukkan bahwa teknologi mampu mempercepat pertumbuhan ekonomi digital. GOJEK sebagai pemain utama industri teknologi di Indonesia telah menunjukkan kemampuan inovasi teknologinya untuk memperluas peluang penghasilan.” Dihitung dari selisih pendapatan sebelum dan sesudah menjadi mitra, angka kontribusi mitra GOJEK terhadap perekonomian Indonesia di tahun 2018:

1. Mitra pengemudi GO-RIDE menyumbang Rp 16,5 triliun
2. Mitra pengemudi GO-CAR berkontribusi Rp 8,5 triliun
3. Mitra UMKM GO-FOOD kontribusinya Rp 18 triliun
4. Mitra GO-LIFE (GO-CLEAN dan GO-MASSAGE) kontribusinya Rp 1,2 triliun.

“Kontribusi mitra UMKM GO-FOOD tahun 2018 naik hampir tiga kali lipat dibanding tahun 2017. Pertumbuhan kontribusi mitra UMKM GO-FOOD ini antara lain disebabkan oleh optimalisasi fitur teknologi GOJEK yang digunakan oleh mitra UMKM GO-FOOD,” kata Paksi. Rata-rata penghasilan pengemudi dan mitra GO-LIFE dalam penelitian ini di atas rata-rata UMK di wilayah penelitian.

Lebih jauh mengenai mitra UMKM GO-FOOD, keutamaan GOJEK di bisnis pesan-antar makanan online tercermin dari beberapa temuan:

1. 93% responden mitra UMKM menyatakan mereka go-online karena bermitra dengan GO-FOOD.
2. 93% mitra mengalami peningkatan volume transaksi dan 55% mitra mendapatkan peningkatan klasifikasi omzet setelah bergabung dengan GO-FOOD.
3. Peningkatan volume dan omzet bisnis memacu mitra UMKM untuk terus mengembangkan usahanya. Hal ini ditunjukkan dari 85% responden yang menginvestasikan kembali pendapatannya ke dalam usaha mereka.

Hasil riset tahun ini juga menunjukkan tingkat optimisme yang tinggi terhadap kemitraan bersama GOJEK. Hal ini tampak dari tingginya responden yang merasa yakin dapat menghidupi keluarga mereka dengan layak semenjak bergabung sebagai mitra (GO-RIDE 87%, GO-CAR 92%, dan GO-LIFE 95% ).

Riset ini juga menunjukkan bahwa tiga manfaat utama yang dirasakan sebagai mitra pengemudi di GOJEK adalah; bisa mengatur waktu kerja, bisa membiayai keluarga, dan memiliki waktu lebih bersama keluarga.<sup>8</sup>

Menjadi driver Gojek jadi pilihan banyak orang di Indonesia. Dapat dikatakan pekerjaannya fleksibel karena bisa dikerjakan kapan saja. Tak heran jika sebagian orang memilih bekerja sampingan sebagai pengemudi Gojek. Syarat tersebut wajib dipenuhi karena motor digunakan sebagai

---

<sup>8</sup> <https://ldfebui.org/wp-content/uploads/2019/03/Berita-Pers-Lembar-Fakta-LD-UI-Dampak-GOJEK.pdf>

alat utama. Tahun motor pada pendaftaran wajib diperhatikan karena Gojek sudah menentukan peraturan keamanan maupun kenyamanan bagii konsumen.

Berikut 6 Syarat motor yang harus dipenuhi oleh pengemudi Gojek :

1. Minimal Tahun Motor (tahun pembuatan maksimal 8 tahun)
2. Pajak STNK Aktif
3. Kepemilikan Kendaraan Bermotor Jelas
4. Membuktikan Berkas Kepemilikan Motor
5. Motor Wajib Dalam Kondisi Layak Jalan
6. Surat Kelengkapan Berkendara

Mungkin banyak yang penasaran, apakah bisa mendaftar Gojek dengan motor keluaran tahun 2011 ke bawah? Jawabannya adalah tidak bisa. Peralnya pihak Gojek menetapkan standar tersebut demi menjaga kualitas motor yang digunakan untuk mengantar penumpang.

Apabila motor yang digunakan umurnya masih muda, tentu kenyamanannya jauh lebih baik. Syarat tahun motor Gojek juga terus berubah-ubah. Apabila kita mendaftar di tahun 2020, maka syarat motornya akan berubah menjadi tahun pembuatan di atas 2012.

Bagi yang saat ini memakai motor yang umurnya hampir melebihi batas maksimal syarat tahun motor Gojek, lebih baik membeli motor baru. Lagi pula pendapatan dari Gojek bisa digunakan untuk membayar kredit motor atau bahkan membeli motor baru secara cash.

Akhir tahun 2019 tepatnya pada bulan desember, dunia dihebohkan dengan sebuah kejadian yang membuat banyak masyarakat resah yaitu dikenal dengan virus corona (covid-19). Kejadian tersebut bermula di Tiongkok, Wuhan.<sup>9</sup>

Indonesia adalah negara berkembang dan terpadat keempat di dunia, dengan demikian diperkirakan akan sangat menderita dan dalam periode waktu yang lebih lama. Presiden Joko Widodo melaporkan pertama kali menemukan dua kasus infeksi COVID-19 di Indonesia pada 2 Maret 2020.<sup>10</sup>

WHO mengumumkan COVID-19 pada 12 Maret 2020 sebagai pandemic. Jumlah kasus di Indonesia terus meningkat dengan pesat, hingga Juni 2020 sebanyak 31.186 kasus terkonfirmasi dan 1851 kasus meninggal.<sup>11</sup>

Kasus tertinggi terjadi di Provinsi DKI Jakarta yakni sebanyak 7.623 kasus terkonfirmasi dan 523 (6,9%) kasus kematian. WHO mengeluarkan enam strategi prioritas yang harus dilakukan pemerintah dalam menghadapi pandemic covid-19 pada tanggal 26 Maret, yang terdiri dari :

1. Perluas, latih, dan letakkan pekerja layanan kesehatan;
2. Menerapkan sistem untuk dugaan kasus;

---

<sup>9</sup> Yuliana, *Corona Virus Disease (Covid-19); Sebuah Tinjauan Literatur. Wellness and Healthy Magazine*, 2(1), 2020, hlm 187-192.

<sup>10</sup> Djalante R, Lassa J, Setiamarga D, Sudjatma A, Indrawan M, Haryanto B, Mahfud G., et al., *Review and Analysis of Current Responses to Covid-19 in Indonesia: Period of January to March 2020. Progress in Disaster Science*, 100091, 2020, hlm 1-9.

<sup>11</sup> Kementerian Kesehatan RI, *Pedoman Pencegahan dan Pengendalian Coronavirus Disease. Direktorat Jenderal Pencegahan dan Pengendalian Penyakit*, 2020, hlm 1-136.

3. Tingkatkan produksi tes dan tingkatkan layanan kesehatan;
4. Identifikasi fasilitas yang dapat diubah menjadi pusat kesehatan coronavirus;
5. Mengembangkan rencana untuk mengkarantina kasus;
6. Refokus langkah pemerintah untuk menekan virus.<sup>12</sup>

Wabah ini telah ditetapkan sebagai darurat kesehatan global. Virus ini sempat membuat semua kegiatan sehari-hari manusia terhambat. Karantina saja mungkin tidak cukup untuk mencegah penyebaran virus COVID-19 ini, dan dampak global dari infeksi virus ini adalah salah satu yang semakin memprihatinkan.<sup>13</sup>

Pemerintah Indonesia telah melakukan banyak langkah-langkah dan kebijakan untuk mengatasi permasalahan pandemic ini. Salah satu langkah awal yang dilakukan oleh pemerintah yaitu mensosialisasikan gerakan Social Distancing untuk masyarakat. Langkah ini bertujuan untuk memutus mata rantai penularan pandemi covid-19 ini karena langkah tersebut mengharuskan masyarakat menjaga jarak aman dengan manusia lainnya minimal 2 meter, tidak melakukan kontak langsung dengan orang lain serta menghindari pertemuan massal.<sup>14</sup>

Pemerintah menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) demi memutus mata rantai penyebaran virus corona. Meskipun

---

<sup>12</sup> WHO, *Critical Preparedness. Readiness and Response Actions for Covid-19*, March 2020

<sup>13</sup> Sohrabi C, Alsafi Z, O'Neill N, et al, *World Health Organization declares global emergency: A review of the 2019 novel coronavirus (COVID-19)*. *International Journal of Surgery*, 2020, hlm 76

<sup>14</sup> Buana, D. R., *Analisis Perilaku Masyarakat Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Virus Corona (Covid-19) dan Kiat Menjaga Kesejahteraan Jiwa*. National Research Tomsk State University, Universitas Mercu Buana, 2020

banyak fasilitas umum yang ditutup, namun beberapa sektor vital seperti fasilitas kesehatan, pasar atau minimarket tetap buka selama PSBB. Masyarakat pun mendukung opsi tersebut karena dianggap mampu mencegah penularan penyakit namun tetap menjaga daya beli masyarakat.

Hampir seluruh kegiatan dirumahkan dan kebijakan ini disebut dengan PSBB. PSBB itu sendiri merupakan singkatan dari Pembatasan Sosial Berskala Besar. Hal ini merupakan salah satu strategi pemerintah dalam pencegahan virus corona. PSBB dapat membantu mencegah penyebaran virus corona ke suatu tempat wilayah, sehingga masyarakat yang berada di suatu wilayah tersebut diharapkan dapat terhindar dari wabah yang cepat menyebar tersebut. Kebijakan ini hanya dapat dilakukan oleh pemerintah dengan terlebih dahulu melakukan pemeriksaan secara ketat sebelumnya ke beberapa wilayah dan mempertimbangkan konsekuensinya secara matang, baik dari segi ekonomi maupun sosial.

Pemberlakuan Pembatasan Sosial Bersekala Besar (PSBB) ternyata berdampak besar bagi ojek online (ojol). Pasalnya, sejak diterapkannya PSBB, ojek online dilarang menarik penumpang. Hal ini menyebabkan pendapatan dari profesi ojek online mengalami penurunan drastis 70 hingga 80 persen per hari, sehingga untuk dapat menutupin kebutuhan sehari hari saja susah, apalagi untuk membayar cicilan motor,

mereka berharap pemerintah melonggarkan aturan terkait kredit motor atau kendaraan roda dua.

Presiden Joko Widodo mengumumkan langkah mitigasi dampak ekonomi kepada masyarakat sebagai akibat dari adanya pandemi virus corona COVID-19. Salah satu langkah tersebut adalah kelonggaran pembayaran kredit kendaraan selama satu tahun bagi masyarakat yang bekerja di sektor informal seperti sopir ojek online.

Keputusan Presiden didukung oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) selaku lembaga independen yang mempunyai fungsi, tugas dan wewenang peraturan, pengawasan, pemeriksaan dan penyidikan di sektor keuangan membuat kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) No.11/POJK.03/2020. Dengan adanya peraturan tersebut, debitur yang terkena dampak virus corona akan mendapatkan perlakuan khusus berupa kelonggaran kredit.

Namun realisasi kebijakan tersebut di lapangan tidak dapat berjalan mulus? Seorang pengemudi Ojol di kawasan Jakarta, mengaku mengalami kendala dalam mengakses keringanan kredit yang dijanjikan pemerintah. Kendala ini juga dihadapi teman-temannya. Mekanisme pengajuan keringanan kredit yang tak jelas dan berbeda-beda di tiap bank atau perusahaan pembiayaan (leasing) yang diharapkan prosesnya bisa dilakukan dengan mudah. Pengemudi Ojol mengaku telah menyiapkan surat pengajuan dan ditembuskan ke Otoritas Jasa Keuangan (OJK) melalui e-mail. Namun, mereka tak kunjung mendapat kepastian, bahkan



setelah mereka menghubungi OJK melalui ponsel masing-masing. Perusahaan leasing suruh kita kirim surat ke OJK tapi setelah kita kirim surat ke OJK malah dipingpong lagi oleh OJK, kalau hal itu adalah wewenang leasing.

Awalnya ia mengira kalau imbauan Presiden Jokowi mengarah pada penangguhan angsuran 1 tahun. Namun ternyata relaksasi yang diberikan adalah perpanjangan tenor dengan bunga yang rendah. Ia mencontohkan awalnya cicilannya berlaku dengan tenor 21 bulan dan tiap bulannya membayar Rp990 ribu. Dalam relaksasi, maka tenornya menjadi 21 + 12 bulan (33 bulan) dengan cicilan per bulan Rp693 ribu per bulan. Pasalnya prosedur penambahan tenor memang sudah menjadi prosedur pada umumnya seperti cicilan 3 tahun yang dibuat sedemikian rupa agar ringan. Hal itu tidak lebih baik dari cicilan yang sudah dijalani karena sebagai debitur tentu semua orang ingin tagihannya cepat lunas. Keringanan yang di berikan bukan memberi solusi yang baik, untuk mencari uang buat makan sehari hari saja sudah susah. Ia mengaku dipersulit saat mendatangi kantor perusahaan leasing yang menerbitkan kreditnya.

Ketua Bidang Ekonomi dan Keuangan Badan Pengurus Pusat Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (BPP Hipmi) Ajib Hamdani pun sempat menyampaikan kalau kebijakan relaksasi ini terkesan setengah hati.

Soal keringanan memang bergantung pada perbankan atau leasing itu sendiri. Bank / leasing akan melakukan penilaian atau assesment pada debitur jika mereka terdampak langsung atau tidak maupun historis pembayaran pokok/ bunga. Restrukturisasi juga diberikan bila ada kesepakatan antara debitur dan perusahaan leasing termasuk keringanan jumlah dan perpanjangan waktu yang diberikan. Kesepakatan dicakapi melalui diskusi antar debitur dengan bank/ leasing. Debitur juga diminta proaktif mengajukan permohonan restrukturisasi via email atau melalui situs bank/ leasing. OJK juga mengimbau agar masyarakat bertanggung jawab dalam memanfaatkan relaksasi ini.

Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) No. 11 Tahun 2020 yang menjadi landasan relaksasi ini katanya hanya payung hukum jika perbankan/ easing bersedia memberi relaksasi kredit bagi nasabahnya. Artinya, POJK itu hanya bersifat imbauan dan relaksasi kredit dikembalikan pada kebijakan masing-masing perbankan atau leasing, supaya efektif pemerintah perlu memberi insentif karena perbankan/ leasing juga terdampak dari pandemi virus Corona.

Menurut penulis, kondisi ini terjadi karena adanya kekaburan hukum pada Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) No. 11 Tahun 2020, sehingga pengemudi online (kreditur) dan perbankan/ leasing (debitur) tidak dapat melakukan keringanan kredit sesuai yang disampaikan oleh Presiden Jokowi karena implementasinya diserahkan kepada bank/ leasing.

## **B. Rumus Masalah**

Dari latar belakang yang dikemukakan di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan keringanan kredit kendaraan bermotor untuk ojek online ?
2. Bagaimana cara meringankan kredit kendaraan bermotor untuk ojek online ?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1. Untuk menganalisa pengaturan keringanan kredit kendaraan bermotor untuk ojek online
2. Untuk menganalisa cara meringankan kredit kendaraan bermotor untuk ojek online.

## **D. Kerangka Teori (atau Kerangka Konsep)**

Teori adalah kerangka pemikiran atas butir-butir pendapat teori, tesis mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi dasar perbandingan, pegangan teoritis.<sup>15</sup> Fungsi teori dalam penelitian ini adalah untuk memberikan pedoman/ petunjuk dan meramalkan serta

---

<sup>15</sup> M. Soly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Bandung: Mandar Maju, 2014, hal.

menjelaskan gejala yang diamati. Menurut teori konvensional, tujuan hukum adalah mewujudkan keadilan (*rech gewichtigheid*), kemanfaatan dan kepastian hukum (*rechtzkerheid*).<sup>16</sup>

Menurut W. Friedman, suatu undang-undang harus memberikan keadaan yang sama kepada semua pihak, walaupun terdapat perbedaan-perbedaan diantara pribadi-pribadi tersebut.<sup>17</sup> Maka teori yang dipakai dalam penelitian ini adalah teori pertanggung jawaban hukum, teori kewenangan hukum, serta teori kepastian hukum, azas teori keadilan dan kemanfaatan hukum.

#### 1. Teori Perlindungan hukum

Terkait dengan teori perlindungan hukum, ada beberapa ahli yang menjelaskan bahasan ini, antara lain yaitu Fitzgerald, Satjipto Raharjo, Phillipus M Hanjon dan Lily Rasyidi. Fitzgerald mengutip istilah teori perlindungan hukum dari Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalulintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak.

Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk

---

<sup>16</sup> Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (suatu kajian filosofi dan sosiologi)*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002, hal. 85

<sup>17</sup> W. Friedman, *Teori Dan Filsafat Hukum Dalam Buku Telaah Kasus Atas Teori-Teori Hukum, Diterjemahkan Dari Buku Aslinya Legal Theory*, Terjemahan Muhammad. Bandung: Mandar Maju, 2013, hal. 21.

menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.<sup>18</sup>

Menurut Satjipto Rahardjo, Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum. Selanjutnya menurut Phillipus M. Hadjon bahwa perlindungan hukum bagi rakyat sebagai tindakan pemerintah yang bersifat preventif dan resprensif. Perlindungan Hukum yang preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkandiskresi dan perlindungan yang resprensif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, termasuk penanganannya di lembaga peradilan.

Sedangkan menurut Lili Rasjidi dan I.B Wya Putra bahwa hukum dapat didifungsikan untuk menghujudkan perlindungan yang

---

<sup>18</sup> Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2000, hlm 53

sifatnya tidak sekedar adaptif dan fleksibel, melainkan juga predektif dan antipatif.<sup>19</sup>

Dari uraian para ahli di atas memberikan pemahaman bahwa perlindungan hukum merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif maupun dalam bentuk yang bersifat represif, baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.

## 2. Teori Kewenangan Hukum

Kewenangan atau wewenang mempunyai kedudukan yang sangat penting dalam kajian hukum administrasi. Kewenangan atau wewenang itu sendiri adalah kekuasaan hukum serta hak untuk memerintah atau bertindak, hak atau kekuasaan hukum pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik. Dalam literatur ilmu politik, ilmu pemerintahan, dan ilmu hukum sering ditemukan istilah kekuasaan, kewenangan, dan wewenang. Kekuasaan sering disamakan begitu saja dengan kewenangan, dan kekuasaan sering dipertukarkan dengan istilah kewenangan, demikian pula sebaliknya. Bahkan kewenangan sering disamakan juga dengan wewenang.

---

<sup>19</sup> Lili Rasjidi dan I.B Wysa Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rusdakarya, 1993, hlm 118

Kekuasaan biasanya berbentuk hubungan dalam arti bahwa “ada satu pihak yang memerintah dan pihak lain yang diperintah” (the rule and the ruled).<sup>20</sup>

Kewenangan sering disejajarkan dengan istilah wewenang. Istilah wewenang digunakan dalam bentuk kata benda dan sering disejajarkan dengan istilah “bevoegheid” dalam istilah hukum Belanda. Menurut Phillipus M. Hadjon, jika dicermati ada sedikit perbedaan antara istilah kewenangan dengan istilah “bevoegheid”. Perbedaan tersebut terletak pada karakter hukumnya. Istilah “bevoegheid” digunakan dalam konsep hukum publik maupun dalam hukum privat. Dalam konsep hukum kita istilah kewenangan atau wewenang seharusnya digunakan dalam konsep hukum publik.<sup>21</sup>

Meskipun demikian kekuasaan mempunyai dua aspek yaitu aspek politik dan aspek hukum, sedangkan kewenangan hanya beraspek pada hukum semata yang artinya kekuasaan itu dapat bersumber dari konstitusi, serta dapat bersumber dari luar konstitusi (inkonstitusional), misalnya melalui perang atau kudeta, sedangkan kewenangan itu sendiri jelas bersumber dari konstitusi. Kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang, sedangkan wewenang hanya mengenai suatu “onderdeel” atau bagian tertentu saja dari kewenangan. Di

---

<sup>20</sup> Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama, 1998, hlm. 35-36

<sup>21</sup> Philipus M. Hadjon, *Tentang Wewenang*, Makalah, Universitas Airlangga, Surabaya, tanpa tahun, hlm. 20



dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang rechtsbevoegdheden. Wewenang merupakan lingkup tindakan hukum publik, lingkup wewenang pemerintahan, tidak hanya meliputi wewenang membuat keputusan pemerintah (bestuur), tetapi meliputi wewenang dalam rangka pelaksanaan tugas, dan memberikan wewenang serta distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Secara yuridis, pengertian wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan untuk menimbulkan akibat-akibat hukum.<sup>22</sup>

### 3. Teori kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif bukan sosiologi. Kepastian Hukum secara Normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara pasti dan Logis.<sup>23</sup>

Kepastian Hukum sebagai salah satu tujuan hukum dan dapat dikatakan upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan terjadi jika

---

<sup>22</sup> Indroharto, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, 1994, hlm. 65

<sup>23</sup> Cst Kansil, *Kamus istilah Hukum*, Gramedia Pustaka, Jakarta, 2009, hlm, 385

melakukan tindakan hukum itu, kepastian sangat diperlukan untuk mewujudkan keadilan. Kepastian salah satu ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat digunakan sebagai pedoman perilaku bagi setiap orang.<sup>24</sup> Jelas dalam artian tidak menimbulkan keraguan (multi-tafsir) dan logis dalam artian menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik Norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tepat, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Hukum adalah kumpulan peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam suatu kehidupan bersama yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Kepastian hukum merupakan ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum terutama untuk norma hukum tertulis.<sup>25</sup> Teori kepastian menurut ahli hukum :

- a. Menurut Apeldoorn, kepastian hukum mempunyai dua segi, pertama mengenai soal dapat dibentuknya (bepaalbaarheid) hukum dalam hal-hal yang konkret. Artinya pihak-pihak yang mencari Keadilan ingin mengetahui hukum dalam hal yang khusus sebelum

---

<sup>24</sup> Ibid, hlm 270

<sup>25</sup> Memahami Kepastian dalam Hukum (<http://ngobrolinhukum.wordpress.com> diakses pada tanggal 06-01-2017 pukul : 01:24 WIB)

memulai perkara. Kedua, kepastian hukum berarti keamanan hukum. Artinya perlindungan bagi para pihak terhadap kesewenangan Hakim. Dalam paradigma positivisme defenisi hukum harus melarang seluruh aturan yang mirip hukum, tetapi tidak bersifat perintah dari otoritas yang berdaulat, kepastian hukum harus selalu dijunjung tinggi apapun akibatnya dan tidak ada alasan untuk tidak menjunjung hal tersebut karena dalam paradigmanya hukum positif adalah satu-satunya hukum.<sup>26</sup>

- b. Menurut Jan Michiel otto, kepastian hukum yang sesungguhnya memang lebih berdimensi yuridis. Namun Otto memberikan batasan kepastian hukum yang lebih jauh yang mendefenisikan kepastian hukum sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu yaitu :
- 1) Tersedia aturan-aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh (accessible)
  - 2) Instansi-instansi penguasa (pemerintahan) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
  - 3) Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut.

---

<sup>26</sup> L.j Van Apeldoorn dalam Shidarta, Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir, PT.REVIKA Aditama, Bandung, 2006, Hlm.82-83

- 4) Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpihak menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum dan, Keputusan peradilan secara konkret dilaksanakan.<sup>27</sup>

Hukum yang di tegakkan oleh instansi penegak hukum yang diberikan tugas untuk itu harus menjamin “kepastian hukum” demi tegaknya ketertiban dan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Ketidakpastian hukum akan menimbulkan kekacauan dalam kehidupan masyarakat dan akan saling berbuat sesuka hati serta bertindak main hakim sendiri. Keadaan seperti ini menjadikan kehidupan berada dalam suasana “social disorganization atau kekacauan sosial”.<sup>28</sup>

#### 4. Teori Keadilan

Istilah keadilan (iustitia) berasal dari kata “adil” yang berarti tidak berat sebelah, tidak memihak, berpihak kepada yang benar, sepatutnya, tidak sewenang-wenang. dapat disimpulkan bahwa pengertian keadilan adalah semua hal yang berkenan dengan sikap dan tindakan dalam hubungan antar manusia, keadilan berisi sebuah tuntutan agar orang memperlakukan sesamanya sesuai dengan hak dan kewajibannya, memperlakukan dengan tidak pandang bulu atau pilih kasih melainkan, semua orang diperlakukan sama sesuai dengan hak dan

---

<sup>27</sup> Ibid, hlm,84

<sup>28</sup> Ibid, hlm.85

kewajibannya. semua orang diperlakukan sama sesuai dengan hak dan kewajibannya.<sup>29</sup>

Teori keadilan menurut ahli hukum :

- a. Teori Aristoteles. Beliau adalah seorang filsuf pertama kali yang merumuskan arti keadilan. Ia mengatakan bahwa keadilan adalah memberikan kepada setiap orang apa yang menjadi haknya atau (fiat justitia breat mundus). selanjutnya dia membagi keadilan dibagi menjadi dua bentuk yaitu ;
  - 1) keadilan distributif adalah keadilan yang ditentukan oleh pembuat undang-undang, distribusinya memuat jasa, hak, dan kebaikan bagi anggota-anggota masyarakat menurut prinsip kesamaan proporsional.
  - 2) keadilan korektif adalah keadilan yang menjamin, mengawasi dan memelihara distribusi ini melawan serangan-serangan illegal.
- b. Teori Ustinia. Yang menyatakan bahwa “keadilan adalah kebijakan yang memberikan hasil, bahwa setiap orang mendapat apa yang merupakan bagiannya”.
- c. Teori Herbet Spenser. Yang menyatakan setiap orang bebas untuk menentukan apa yang dilakukannya, asal ia tidak melanggar kebebasan yang sama dari orang lain”.

---

<sup>29</sup> Manullang E.fernando M, menggapai hukum berkeadilan, buku Kompas, Jakarta, 2007 Hlm.57

- d. Teori Hans Kelsen. Menurutnya keadilan tentu saja digunakan dalam hukum, dari segi kecocokan dengan undang-undang. Ia menganggap sesuatu yang adil hanya mengungkapkkan nilai kecocokan relatif dengan sebuah norma “adil” hanya kata lain dari “benar”.<sup>30</sup>

Keadilan dalam perspektif filsafat hukum meyakini bahwa alam semesta diciptakan dengan prinsip keadilan, sehingga dikenal antara lain Stoisisme norma hukum alam primer yang bersifat umum menyatakan: berikanlah kepada setiap orang apa yang menjadi haknya (*unicuique suum tribuere*), dan jangan merugikan seseorang (*neminem laedere*), Cicero juga menyatakan bahwa hukum dan keadilan tidak ditentukan oleh pendapat manusia, tetapi alam.<sup>31</sup> Sedangkan paradigma Positivisme hukum keadilan dipandang sebagai tujuan hukum. Hanya saja disadari pula sepenuhnya tentang relativitas dari keadilan ini sering mengaburkan unsur lain yang juga penting, yakni unsur kepastian hukum. Adagium yang selalu di dengungkan adalah *suum jus, summa injuria, summa lex. Summa crux*, secara harfiah ungkapan tersebut berarti bahwa hukum yang keras akan melukai, kecuali keadilan yang dapat menolongnya.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> Ansori, Abdul Gafur, filsafat Hukum sejarah, aliran dan pemaknaan, university of gajah mada, Yogyakarta 2006, Hlm, 89

<sup>31</sup> Ibid hlm, 102

<sup>32</sup> Ibid hlm, 108

## 5. Teori Kemanfaatan

Aliran Utilitarianisme mempunyai pandangan bahwa tujuan hukum adalah memberikan kemanfaatan kepada sebanyak-banyaknya orang. Kemanfaatan di sini diartikan sebagai kebahagiaan (happines), sehingga penilaian terhadap baik-buruk atau adil-tidaknya suatu hukum bergantung kepada apakah hukum itu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Dengan demikian berarti bahwa setiap penyusunan produk hukum (peraturan perundang-undangan) seharusnya senantiasa memperhatikan tujuan hukum yaitu untuk memberikan kebahagiaan sebanyak-banyaknya bagi masyarakat.

Menurut para ahli Hukum :

- a. Jeremy Bentham (1748-1832) Bentham membangun sebuah teori hukum komprehensif di atas landasan yang sudah diletakkan, tentang asas manfaat. Bentham merupakan tokoh radikal dan pejuang yang gigih untuk hukum yang dikodifikasikan, dan untuk merombak hukum yang baginya merupakan sesuatu yang kacau. Ia merupakan pencetus sekaligus pemimpin aliran kemanfaatan. Menurutnya hakikat kebahagiaan adalah kenikmatan dan kehidupan yang bebas dari kesengsaraan. Bentham menyebutkan bahwa "The aim of law is The Greatest Happiness for the greatest number "Dengan kata-kata Bentham sendiri, inti filsafat disimpulkan sebagai berikut : Alam telah menempatkan



manusia di bawah kekuasaan, kesenangan dan kesusahan. Karena kesenangan dan kesusahan itu kita mempunyai gagasan-gagasan, semua pendapat dan semua ketentuan dalam hidup kita dipengaruhi. Siapa yang berniat untuk membebaskan diri dari kekuasaan ini, tidak mengetahui apa yang ia katakan. Tujuannya hanya untuk mencari kesenangan dan menghindari kesusahan perasaan-perasaan yang selalu ada dan tak tertahankan ini seharusnya menjadi pokok studi para moralis dan pembuat undang-undang. Prinsip kegunaan menempatkan tiap sesuatu di bawah kekuasaan dua hal ini.<sup>33</sup>

- b. John Stuart Mill (1806-1873) Penganut aliran Utilitarianisme selanjutnya adalah John Stuart Mill. Sejalan dengan pemikiran Bentham, Mill memiliki pendapat bahwa suatu perbuatan hendaknya bertujuan untuk mencapai sebanyak mungkin kebahagiaan. Menurut Mill, keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapatkan simpati dari kita, sehingga hakikat keadilan mencakup semua persyaratan moral yang hakiki bagi kesejahteraan umat manusia. Mill setuju dengan Bentham bahwa suatu tindakan hendaklah ditujukan

---

<sup>33</sup> <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=20&cad=rja&uact=8&ve> (diakses pada tanggal 26-04-2017 pada pukul : 21 : 19 wib )

kepada pencapaian kebahagiaan, sebaliknya suatu tindakan adalah salah apabila menghasilkan sesuatu yang merupakan kebalikan dari kebahagiaan. Lebih lanjut, Mill menyatakan bahwa standar keadilan hendaknya didasarkan pada kegunaannya, akan tetapi bahwa asal-usul kesadaran akan keadilan itu tidak diketemukan pada kegunaan, melainkan pada dua hal yaitu rangsangan untuk mempertahankan diri dan perasaan simpati. Menurut Mill keadilan bersumber pada naluri manusia untuk menolak dan membalas kerusakan yang diderita, baik oleh diri sendiri maupun oleh siapa saja yang mendapat simpati dari kita. Perasaan keadilan akan memberontak terhadap kerusakan, penderitaan, tidak hanya atas dasar kepentingan individual, melainkan lebih luas dari itu sampai kepada orang lain yang kita samakan dengan diri kita sendiri, sehingga hakikat keadilan mencakup semua persyaratan moral yang sangat hakiki bagi kesejahteraan umat manusia.<sup>34</sup>

### **E. Definisi Konsep**

Keberadaan dari definisi konsep dalam suatu penelitian diperlukan dalam rangka membatasi pengertian yang akan dikemukakan penulis, sebab dimungkinkan satu kata atau istilah mempunyai pengertian yang

---

<sup>34</sup> Op.cit Amiruddin dan zainuddin

beragam. Dengan demikian, diharapkan antar penulis dan pembacanya akan tercipta suatu kerangka pikiran dalam pemahanan yang sama terhadap terminologi suatu pengertian istilah. Untuk itu, di bawah ini akan dijelaskan beberapa definisi yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu :

#### 1. Moda Transportasi

Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain. Moda yang biasanya digunakan dalam transportasi dapat dikelompokkan atas moda yang berjalan di darat, berlayar di perairan laut dan pedalaman, serta moda yang terbang di udara. Moda yang di darat juga masih bisa dikelompokkan atas moda jalan, moda kereta api dan moda pipa.<sup>35</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan yang tersebar dengan 17 ribuan pulau hanya bisa terhubung dengan baik dengan sistem transportasi multi moda, tidak ada satu modapun yang bisa berdiri sendiri, melainkan saling mengisi. Masing-masing moda mempunyai keunggulan dibidangnya masing-masing. Pemerintah berfungsi untuk mengembangkan keseluruhan moda tersebut dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang efisien, efektif dan dapat digunakan secara aman dapat menempuh perjalanan dengan cepat dan lancar.

---

<sup>35</sup> [https://id.wikibooks.org/wiki/Moda\\_Transportasi/Ragam\\_moda\\_transportasi](https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Ragam_moda_transportasi)

Jaringan transportasi dapat dibentuk oleh moda transportasi yang terlibat yang saling berhubungan yang rangkai dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas). Masing-masing moda transportasi memiliki karakteristik teknis yang berbeda dan pemanfaatannya disesuaikan dengan kondisi geografis daerah layanan.

Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, transportasi laut serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

## 2. Kredit Kendaraan Bermotor

Kredit Kendaraan bermotor (KKB) Adalah kredit konsumen yang diberikan kepada perorangan, untuk membiayai kepemilikan kendaraan roda dua atau roda empat (kecuali truk) baik kendaraan baru atau bekas.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> <https://bankaltimtara.co.id/id/page/kredit-kendaraan-bermotor-kkb>

### 3. Pandemi

Pandemi adalah wabah penyakit yang terjadi serempak dimana-mana, meliputi daerah geografis yang luas (seluruh Negara/benua). Dengan kata lain, penyakit ini sudah menjadi masalah bersama bagi seluruh warga dunia. Contoh penyakit pandemi: HIV/AIDS dan COVID-19. Influenza juga dahulu pernah menjadi penyakit kategori pandemi dan menyebar seluruh dunia.<sup>37</sup>

### 4. PSBB

PSBB adalah singkatan dari Pembatasan Sosial Berskala Besar, peraturan yang diterbitkan Kementerian Kesehatan (Kemenkes) dalam rangka Percepatan Penanganan COVID-19 agar bisa segera dilaksanakan di berbagai daerah. Aturan PSBB tercatat dalam Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020. Sekretaris Jenderal Kementerian Kesehatan Oscar Primadi dalam keterangan tertulisnya mengatakan PSBB melingkupi pembatasan sejumlah kegiatan penduduk tertentu dalam suatu wilayah yang diduga terinfeksi COVID-19. "Pembatasan tersebut meliputi peliburan sekolah dan tempat kerja, pembatasan kegiatan keagamaan, pembatasan kegiatan di tempat atau fasilitas umum, pembatasan kegiatan sosial budaya, pembatasan moda transportasi, dan pembatasan kegiatan lainnya khusus terkait aspek pertahanan dan keamanan," kata dia. Kriteria wilayah yang menerapkan

---

<sup>37</sup> <https://www.alodokter.com/memahami-epidemiologi-dan-istilah-istilahnya>

PSBB adalah memiliki peningkatan jumlah kasus dan kematian akibat penyakit COVID-19 secara signifikan dan cepat serta memiliki kaitan epidemiologis dengan kejadian serupa di wilayah atau negara lain.<sup>38</sup>

#### 5. Relaksasi Kredit

Secara hukum penundaan jatuh tempo dan perpanjangan jangka waktu (Rescheduling) berbeda halnya dengan Restrukturisasi perjanjian kredit. Secara hukum, pengertian rescheduling hanya memberikan kelonggaran terkait syarat jangka waktu saja, yakni terkait jatuh tempo angsuran dan masa berakhirnya perjanjian. Sebaliknya, secara hukum pengertian restrukturisasi perjanjian kredit adalah merubah struktur perjanjian itu sendiri, artinya tidak saja terbatas pada perubahan klausula jatuh tempo dan berakhirnya perjanjian.<sup>39</sup>

Termasuk secara hukum dimungkinkan untuk melakukan adjustment bunga maupun re-modeling pembiayaan melalui restrukturisasi. Misalnya nasabah mampu membayar dengan angsuran model flat (sama setiap bulannya) sebelum terjadinya Covid, namun setelah terjadinya Covid nasabah membayar dengan model balloon payment (angsuran kecil diawal dan semakin lama semakin besar angsuran yang dibayar, dengan asumsi nasabah telah pulih).

---

<sup>38</sup> <https://tirto.id/arti-psbb-yang-dibuat-untuk-cegah-penyebaran-corona-di-indonesia>

<sup>39</sup> <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ec4d0492311d/relaksasi-kredit-rescheduling-atau-restrukturisasi/>

## F. Metode Penelitian

Penelitian memiliki istilah lain atau dikenal dengan riset. Riset berasal dari bahasa Inggris yaitu *research* yang berasal dari kata *re* (kembali) *search* (mencari) dengan demikian penelitian yang memiliki istilah riset dapat diartikan sebagai mencari kembali. Adapun kegiatan penelitian ini didasari rasa keingintahuan seseorang yang kemudian disebut sebagai peneliti dalam menjalankan kegiatan penelitiannya. Penelitian merupakan bentuk ungkapan dari rasa ingin tahu yang dilakukan dalam bentuk atau kegiatan penelitian secara ilmiah. Penelitian ini dilakukan dengan sebuah rasa percaya akan objek yang menjadi penelitian akan diteliti dengan mencari tahu sebab akibat yang timbul atau terjadi pada objek penelitian.<sup>40</sup>

Menurut Soerjono Soekanto, "penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada analisis dan konstruksi yang dilakukan secara sistematis, metodologis dan konsisten dan bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran sebagai salah satu manifestasi keinginan manusia untuk mengetahui apa yang sedang dihadapinya".<sup>41</sup>

Penelitian menggunakan metode Penelitian Hukum Normatif. Penelitian Hukum Normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder".<sup>42</sup> "Penelitian

---

<sup>40</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, 2007, hal.27-28.

<sup>41</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 1986, hal. 3.

<sup>42</sup> Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, 2003, hal. 13.



hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal. Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi”.<sup>43</sup>

Namun untuk memperkuat penelitian ini, penulis mengambil beberapa wawancara. Adapun wawancara yang kami lakukan kepada staf marketing Toyota Astra Finance dan marketing KPR Bank Central Asia.

“Pada penelitian hukum jenis ini, seringkali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas”.<sup>44</sup>

Dalam melakukan penelitian, penulis menggunakan sumber data sekunder. Data sekunder adalah data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi. Beberapa sumber data sekunder adalah buku, jurnal, publikasi pemerintah, serta situs atau sumber lain yang mendukung. Ciri kedua dari data sekunder adalah sumbernya yang berasal dari peneliti sebelumnya. Jadi, peneliti hanya mencari data tambahan dari sumber yang sudah dibuat oleh orang lain. Data sekunder juga bersifat kurang spesifik dan tidak punya kontrol dalam riset yang dibuat. Lagi-lagi hal ini karena peneliti mendapatkan data dari sumber lain saja dan

---

<sup>43</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, 2010, hal. 35.

<sup>44</sup> Amiruddin dan H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, 2006, hal. 118

mengandalkan interpretasi. Data sekunder ditinjau dari kekuatan mengikatnya menurut Ronny Hanitijo Soemitro dibedakan menjadi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier.

Adapun bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier adalah sebagai berikut :

#### 1. Bahan Hukum Primer

Menurut Peter Mahmud Marzuki, bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif yang artinya mempunyai otoritas. Dalam hal ini bahan hukum primer terdiri peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi, atau risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.

Berikut bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian :

- a. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3472) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 182, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3790);
- b. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2008 tentang Perbankan Syariah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008

- Nomor 94, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4867);
- c. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 111, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5253);

## 2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder juga dapat diartikan sebagai publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Adapun macam dari bahan hukum sekunder adalah berupa buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.

Berikut bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian :

- a. P. G. O. and P. A. , Penanganan Gangguan Rantai Pasok Pangan di Masa Pembatasan Sosial Terkait Pandemi Covid-19, 2020.
- b. Amiruddin dan H. Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, 2006, hal. 118

- c. Arianto Patunru, Galuh Octania Hatta, Pingkan Audrine.,  
Penanganan Gangguan Rantai Pasok Pangan di masa  
Pembatasan Sosial terkait Pandemi Covid-19

### 3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier yang terdapat dalam penelitian misalnya kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia.

Berikut bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian :

- a. R. Busana, Problematika Regulasi Ojek Online Dalam Masa Pembatasan Sosial Berskala Besar Covid-19, vol. 4, 2020.
- b. P. G. O. and P. A. , Penanganan Gangguan Rantai Pasok Pangan di Masa Pembatasan Sosial Terkait Pandemi Covid-19, 2020.
- c. Buana, D. R., Analisis Perilaku Masyarakat Indonesia dalam Menghadapi Pandemi Virus Corona (Covid-19) dan Kiat Menjaga Kesejahteraan Jiwa. National Research Tomsk State University, Universitas Mercu Buana, 2020

## **G. Sistematika Penulisan**

Adapun sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini peneliti menguraikan mengenai apa yang menjadi landasan pemikiran yang dituangkan dalam latar belakang masalah, masalah penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka teori atau kerangka konsep, definisi konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan untuk memberikan gambaran terhadap penelitian ini secara garis besar.

### **BAB II : SISTEM TRANSPORTASI, PANDEMI VIRUS CORONA, PSBB SERTA PEMBATASAN MODA TRANSPORTASI**

Di bab ini peneliti menyajikan tinjauan teori atau tinjauan kepustakaan yang berupa definisi dari Sejarah Perkembangan Ojek Online Gojek, Pandemi Virus Corona, PSBB, Sejarah Otoritas Jasa Keuangan.

### **BAB III : DAMPAK PSBB TERHADAP PENDAPATAN PENGEMUDI OJEK ONLINE**

Dalam bab ini berisi tentang Pembatasan Mode Transportasi yang menyebabkan penurunan pendapatan pengemudi Ojek Online dan dibutuhkan peraturan yang dapat meringankan pembayaran kredit kendaraan bermotor.

#### BAB IV : RELAKSASI KERINGANAN KREDIT KENDARAAN BERMOTOR MENURUT PERATURAN OTORITAS JASA KEUANGAN NO 13 TAHUN 2020

Di dalam bab ini akan diuraikan proses pemberian relaksasi kredit kendaraan bermotor menurut peraturan otoritas jasa keuangan no 13 tahun 2020. Adanya perbedaan relaksasi yang disampaikan Presiden Jokowi dan realisasi dilapangan sehingga tidak semua pengemudi ojek online dapat keringanan kredit 1 tahun.

#### BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini peneliti akan menyampaikan kesimpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan yang ada berdasarkan hasil penelitian serta saran-saran yang diharapkan menjadi solusi bagi permasalahan yang dibahas.