

## Inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

M. Abdillah, Nabella Maharani Novanta

Universitas Islam Negeri K.H. Abdurrahman Wahid Pekalongan

[abdillbedilk@gmail.com](mailto:abdillbedilk@gmail.com)

### ABSTRACT

*Motorcycles are not included in the category of public transportation as regulated in Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation. This is reinforced by the Constitutional Court Decision Number 41/PUU-XVI/2018. However, the Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 actually regulates motorcycles used for the benefit of the community, a term that is functionally equivalent to public transportation. The purpose of this study is to analyze the inconsistencies that occur between the Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 and Law Number 22 of 2009, as well as the legal consequences arising from such inconsistency. This study utilizes a normative/legal research method. The approach used is the statutory approach and the conceptual approach. The author uses a prescriptive analysis to examine the research by constructing arguments based on findings using deductive reasoning. The results indicate that the inconsistency between Minister of Transportation Regulation Number 12 of 2019 and Law Number 22 of 2009 occurs hierarchically, substantively, and implementatively. Furthermore, there is a discrepancy between the formation of the ministerial regulation and the principles of proper legislation as regulated in Law Number 12 of 2011. Consequently, the legal implications of this inconsistency include legal uncertainty, potential legal disputes, and a decline in public trust toward the government.*

**Keywords:** *Regulatory Inconsistency, Public Transportation, Legal Uncertainty.*

### ABSTRAK

Sepeda motor tidak termasuk dalam kategori angkutan umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini diperkuat dengan adanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Namun, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 justru mengatur sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, sebuah istilah yang secara fungsional setara dengan angkutan umum. Tujuan penelitian ini yaitu untuk menganalisis inkonsistensi yang terjadi antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, serta akibat hukum yang ditimbulkan dari inkonsistensi tersebut. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif/kepuustakaan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang dan pendekatan konseptual. Penulis menggunakan teknik analisis preskriptif dalam mengkaji penelitian dengan membangun argumentasi berdasarkan hasil dari penelitian dengan menggunakan logika penalaran secara deduktif. Dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa gambaran umum mengenai inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang



Nomor 22 Tahun 2009 terjadi baik secara hierarkis, substantif, maupun implementatif. Selain itu adanya ketidaksesuaian pembentukan peraturan menteri dengan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011. Oleh karena itu akibat hukum yang ditimbulkan dari inkonsistensi kedua peraturan ini berupa ketidakpastian hukum, potensi sengketa hukum, dan menurunnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah.

**Kata Kunci:** Inkonsistensi Peraturan, Angkutan Umum, Kepastian Hukum.

## **Pendahuluan**

Perkembangan teknologi yang pesat dapat merubah berbagai aspek kehidupan manusia. Hal ini dapat mempermudah kehidupan manusia di era modern saat ini, khususnya dalam bidang transportasi dan ekonomi. Transportasi memiliki peran yang sangat vital dalam menopang keberhasilan pembangunan dan perekonomian, serta pengembangan wilayah di perkotaan dan pedesaan (Diniyanto & Suhendar, 2020; Diniyanto & Sutrisno, 2022b, 2022a; Hamsona & Susilowati, 2019). Transportasi jalan yang terkelola secara efektif memegang peranan penting dalam menunjang proses pembangunan serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Hal ini disebabkan oleh kemampuannya dalam mempercepat arus pergerakan orang dan distribusi barang (Carnawi et al., 2022; Prasetyo & Diniyanto, 2021; Pratama et al., 2023).

Kendaraan telah diklasifikasikan berdasarkan fungsi penggunaan dan jenisnya dalam dua kelompok yaitu kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor. Merujuk pada ketentuan Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menegaskan bahwa “kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. sepeda motor; b. mobil penumpang; c. mobil bus; d. mobil barang; dan e. kendaraan khusus”. Namun, dalam pengelompokan lebih lanjut, mobil bus, mobil penumpang, dan mobil barang dimasukkan ke dalam bagian dari kendaraan bermotor pribadi dan kendaraan bermotor umum. sementara jenis kendaraan khusus dan sepeda motor tidak disebutkan dalam bagian dari kategori kendaraan perseorangan maupun kendaraan umum.

Dalam praktiknya, sepeda motor telah banyak dimanfaatkan sebagai sarana transportasi umum, baik dalam bentuk ojek konvensional maupun layanan berbasis aplikasi daring. Pemanfaatan dan penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum berlandaskan hukum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Regulasi ini memberikan legalitas atas peran sepeda motor dalam melayani

kebutuhan mobilitas masyarakat dan secara normatif mengakui keberadaannya sebagai bagian dari sistem angkutan umum (Pratama et al., 2023).

Materi muatan dalam peraturan tersebut menimbulkan persoalan hukum, karena bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang tidak mengakui sepeda motor dalam bagian dari kategori kendaraan umum. Sebaliknya, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 justru memberikan pengaturan terkait dengan pemanfaatan sepeda motor untuk angkutan umum. Ketidaksesuaian ini juga dipertegas dengan keberadaan Putusan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 28 juni 2018 dengan nomor perkara 41/PUU-XVI/2018, yang menyatakan bahwa “pengaturan angkutan jalan harus diarahkan pada terciptanya keselamatan dan keamanan bagi pengemudi, penumpang, serta pengguna jalan. Dalam konteks tersebut, Mahkamah menegaskan bahwa sepeda motor tidak termasuk dalam jenis ngkutan jalan yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Merujuk pada ketentuan dalam Pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, ditegaskan bahwa “Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan”. ketidaksesuaian ini pada akhirnya menciptakan inkonsistensi dalam sistem perundang-undangan nasional.

Menurut KBBI, inkonsistensi berarti ketidaktaatasan, ke-tidakserasian. Inkonsistensi merupakan ketidakselarasan antara peraturan perundang-undangan. Ketidakselarasan ini menjadi bukti nyata lemahnya harmonisasi peraturan perundang-undangan di antara lembaga-lembaga negara khususnya dalam Kementerian Perhubungan. Pemerintah yang seharusnya mengedukasi masyarakat agar taat hukum justru membuat peraturan yang tidak sesuai dengan peraturan di atasnya. Pemerintah seolah mengabaikan keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas serta menimbulkan ketidakpastian hukum.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 menjadikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai dasar hukum pembentukannya. Namun, hal ini justru menimbulkan ambiguitas di tengah masyarakat, terutama bagi pengguna sepeda motor yang memanfaatkannya sebagai sarana angkutan umum. Ketidaksesuaian antara pengaturan pada Peraturan Menteri dengan Undang-Undang induknya menciptakan ketidakpastian hukum. Menurut Hans Kelsen, sistem hukum memiliki struktur yang

tersusun secara bertingkat. Norma hukum yang berada pada tingkatan lebih tinggi menjadi acuan dan landasan dalam pembentukan peraturan atau norma yang berada dibawahnya (Diniyanto, 2019b, 2019a, 2021b, 2021c; Diniyanto et al., 2021; Diniyanto, 2022b, 2022a, 2023; Muhtada & Diniyanto, 2017; Pratama & Sekar, 2024). Prinsip ini dikenal dengan istilah *Stufentheorie*. Tujuannya adalah untuk memastikan konsistensi dalam hierarki norma hukum serta mencegah terjadinya pertentangan atau ketidaksesuaian antar peraturan perundang-undangan. Ketidakesuaian yang terjadi sekarang ini menjadi bukti nyata lemahnya harmonisasi dalam pembentukan regulasi di Indonesia (Asshiddiqie & Safa'at, 2006; Diniyanto, 2021a, 2021d; Kelsen, 1967, 1991, 2014). Penelitian ini merumuskan permasalahan yaitu: (1) bagaimana inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009; dan (2) akibat hukum inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009.

### **Metode**

Penelitian ini berjenis yuridis normatif yang secara mendasar merupakan kegiatan ilmiah dalam mengkaji sumber kepustakaan, yang mencakup penelitian sejarah, sistem, asas-asas dan perbandingan hukum serta taraf sinkronisasi horizontal dan vertikal (Diniyanto, 2024; Fauzan et al., 2022; Fuadi & Diniyanto, 2022; Muhtada & Diniyanto, 2021; Susanti et al., 2022). Penelitian hukum normatif menitikberatkan pada analisis terhadap sumber-sumber kepustakaan (Armia, 2022). Pendekatan yang digunakan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Penelitian ini menggunakan sumber hukum primer yang bersifat mengikat meliputi peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan atau catatan resmi lainnya (Soekanto, 2007). Bahan hukum sekunder mencakup informasi yang berasal dari buku-buku hukum, artikel ilmiah, dan sumber daring yang berisi teori atau prinsip hukum. Teknik pengumpulan bahan hukum yang penulis lakukan adalah dengan melalui studi kepustakaan. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis preskriptif yaitu merupakan jenis analisis yang dipergunakan untuk memberi rekomendasi tentang tindakan yang perlu diambil guna mengatasi berbagai masalah tertentu (Hartono, 1994).

## **Pembahasan**

### **1. Inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Transportasi dapat didefinisikan sebagai aktivitas pemindahan individu atau komoditas antar lokasi, yang dilakukan dengan bantuan alat gerak bertenaga manusia atau mesin. Esensi dari keberadaan transportasi adalah untuk memfasilitasi dan menyokong berbagai kegiatan manusia sehari-hari (Karim et al., 2023). Dalam konteks ini, angkutan umum menempati posisi sentral sebagai tulang punggung mobilitas masyarakat yang efisien, aman, dan berkelanjutan.

Pengaturan transportasi nasional di Indonesia telah mengalami perkembangan signifikan seiring dengan kompleksitas permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) menjadi instrumen hukum utama yang mengatur klasifikasi kendaraan bermotor di Indonesia. Regulasi ini menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang dinilai tidak lagi sesuai dengan perkembangan zaman dan kebutuhan masyarakat dalam bidang transportasi.

Jenis dan fungsi kendaraan diatur dalam pasal 47 UU LLAJ yang berbunyi; “(1) Kendaraan terdiri atas: a. kendaraan bermotor; dan b. kendaraan tidak bermotor. (2) kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. sepeda motor; b. mobil penumpang; c. mobil bus; d. mobil barang; dan e. kendaraan khusus. (3) kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi: a. kendaraan bermotor perseorangan; dan b. kendaraan bermotor umum. (4) kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam: a. kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan b. kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan”. Ketentuan ini menjelaskan bahwa mobil bus, mobil penumpang dan mobil barang termasuk kedalam jenis kendaraan bermotor umum. Akan tetapi, sepeda motor dan kendaraan khusus tidak termasuk kedalam jenis kendaraan bermotor umum.

Berdasarkan Pasal 1 Angka 20 UU LLAJ “sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Berdasarkan definisi tersebut kendaraan bermotor roda dua secara umum dikenal sebagai sepeda

motor. Fungsi utama dari sepeda motor adalah sebagai alat transportasi bermotor yang secara efektif mampu memindahkan pengendara dan satu orang penumpang yang berada di belakangnya (Pratama, 2021) agun. Ketentuan mengenai kapasitas sepeda motor yang membawa satu penumpang ini merupakan konfigurasi standar yang lazim dijumpai.

Seiring dengan dinamika perkembangan zaman, terjadi pergeseran fungsi pada sepeda motor, yang kini banyak dialihfungsikan menjadi moda angkutan umum. Alih fungsi ini mencakup baik skema konvensional maupun yang berbasis platform digital (*online*). Fenomena ini secara inheren menciptakan desakan regulasi bagi pemangku kebijakan untuk membentuk payung hukum yang melegitimasi dan mengatur pemanfaatan sepeda motor sebagai bagian dari sistem angkutan umum. Sebagai respons terhadap kebutuhan ini, Kementerian Perhubungan telah merumuskan berbagai regulasi, salah satunya yang utama adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 diterbitkan dengan mandat utama untuk menyediakan perlindungan keselamatan bagi pengguna sepeda motor yang dioperasikan untuk kepentingan masyarakat, baik yang beroperasi melalui skema konvensional maupun yang terintegrasi dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Regulasi ini mencakup berbagai aspek operasional, termasuk standar keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan layanan. Secara substansi, peraturan ini memuat ketentuan yang bersifat teknis dan operasional yang sangat rinci. Secara implisit, Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan ini mengkategorikan sepeda motor yang dimaksud sebagai kendaraan bermotor roda dua dan roda tiga. Selain itu, peraturan ini menetapkan kewajiban spesifik bagi pengemudi, seperti penggunaan perlengkapan keselamatan standar, meliputi jaket, celana panjang, sepatu, sarung tangan, dan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) (Umam & Pratama, 2023). Lebih lanjut, Peraturan menteri Perhubungan ini turut mengatur formula perhitungan biaya jasa dan kerangka hubungan kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi dengan pengemudi. Hal ini secara tegas menegaskan bahwa hubungan hukum yang terjalin adalah kemitraan, bukan berstatus hubungan kerja formal.

Bentuk Inkonsistensi antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berupa:

- a. Inkonsistensi Vertikal/Hierarkis (*Hierarchical Inconsistency*)

Inkonsistensi vertikal/hierarkis terjadi ketika peraturan yang lebih rendah bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi dalam sistem hierarki peraturan perundang-undangan (Muslim Lobubun, Yohanis Anthon Raharusun, 2022). Dalam konteks hukum di Indonesia, hierarki peraturan perundang-undangan diatur dengan jelas dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Dalam hierarki ini, Undang-Undang berada pada tingkat yang lebih tinggi dibandingkan dengan peraturan-peraturan di bawahnya, seperti Peraturan Pemerintah maupun Peraturan Menteri.

Dalam konteks ini, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dianggap melanggar asas *lex superior derogat legi inferiori*, yang berarti bahwa peraturan yang lebih tinggi mengesampingkan peraturan yang lebih rendah. Dengan memberikan legitimasi untuk penggunaan sepeda motor sebagai angkutan pribadi untuk kepentingan masyarakat, Peraturan Menteri Perhubungan ini bertentangan dengan ketentuan yang terdapat dalam UU LLAJ. UU LLAJ secara tegas mengecualikan sepeda motor dari kategori angkutan umum, yang berarti bahwa sepeda motor tidak dapat diatur sebagai sarana transportasi publik yang sah. Lebih lanjut, penting untuk dicatat bahwa Menteri Perhubungan tidak memiliki kewenangan untuk mengubah atau menyimpangi definisi yang telah ditetapkan dalam undang-undang. Kewenangan menteri dalam hal ini terbatas pada pelaksanaan dan pengaturan teknis yang tidak bertentangan dengan ketentuan yang lebih tinggi (Manan, 2004).

Oleh karena itu, inkonsistensi vertikal/hierarkis ini menunjukkan perlunya evaluasi dan penyesuaian terhadap peraturan yang ada agar sejalan dengan ketentuan yang lebih tinggi (Pratama, 2024). Hal ini penting untuk memastikan bahwa semua regulasi dalam sistem hukum Indonesia saling mendukung dan tidak bertentangan satu sama lain, demi terciptanya kepastian hukum dan keadilan bagi seluruh masyarakat.

b. Inkonsistensi Substantif (*Substantive Inconsistency*)

Inkonsistensi substantif merujuk pada ketidaksesuaian dalam materi pengaturan yang terdapat dalam dua regulasi yang berbeda. Pengaturan sepeda motor sebagai kendaraan umum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 sebagai respon terkait dengan tuntutan masyarakat serta perkembangan zaman, akan tetapi pengaturan tersebut tidak diikuti dengan perubahan undang-undang di atasnya yakni UU LLAJ, hal ini mengakibatkan

terjadinya Inkonsistensi substansi dalam pkedua peraturan tersebut (Muslim Lobubun, Yohanis Anthon Raharusun, 2022). Dalam konteks ini, terdapat beberapa poin penting yang menunjukkan inkonsistensi substantif antara Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019.

Pertama, UU LLAJ menggunakan pendekatan klasifikasi yang berbasis pada kriteria teknis objektif. Kriteria ini mencakup faktor-faktor seperti kapasitas angkut, tujuan penggunaan, dan karakteristik teknis kendaraan. Pendekatan ini bertujuan untuk memberikan definisi yang jelas dan terukur mengenai jenis-jenis kendaraan yang dapat digunakan sebagai angkutan umum. Sebaliknya, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengadopsi pendekatan fungsional yang lebih fleksibel, dengan menggunakan terminologi yang menghindari kategorisasi langsung. Pendekatan ini dapat menimbulkan kebingungan, karena tidak memberikan batasan yang jelas mengenai jenis kendaraan yang dapat beroperasi sebagai angkutan umum, sehingga berpotensi membuka ruang untuk interpretasi yang berbeda.

Kedua, UU LLAJ secara eksplisit menyatakan bahwa sepeda motor tidak masuk kedalam ragam jenis angkutan umum. Hal ini merupakan bagian dari upaya untuk menjaga standar keselamatan dan kenyamanan dalam layanan transportasi publik. Namun, Peraturan Menteri Perhubungan justru mengatur mekanisme penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang secara fungsional berfungsi sebagai layanan angkutan orang. Dengan demikian, terdapat kontradiksi yang jelas antara kedua regulasi ini, di mana satu regulasi melarang penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum, sementara yang lain justru mengaturnya.

Ketiga, UU LLAJ menekankan aspek keselamatan sebagai dasar pengecualian sepeda motor dari kategori angkutan umum. Hal ini mencerminkan perhatian yang tinggi terhadap keselamatan pengguna jalan dan penumpang. Di sisi lain, Peraturan Menteri Perhubungan berupaya untuk mengakomodasi penggunaan sepeda motor dengan menetapkan standar keselamatan minimum. Meskipun upaya ini tampak positif, namun hal ini tidak mengatasi masalah mendasar yang diangkat oleh UU LLAJ, yaitu bahwa sepeda motor secara inheren memiliki risiko keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan moda transportasi lain yang diizinkan sebagai angkutan umum.

Dengan demikian, inkonsistensi substantif ini menunjukkan bahwa terdapat ketidaksesuaian yang signifikan dalam pengaturan antara UU LLAJ dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Ketidakjelasan dan kontradiksi dalam materi pengaturan ini dapat menyebabkan kebingungan di kalangan masyarakat dan pelaku usaha transportasi, serta berpotensi mengurangi efektivitas regulasi dalam menjaga keselamatan dan kenyamanan transportasi publik. Oleh karena itu, penting untuk melakukan evaluasi dan revisi terhadap kedua regulasi ini agar dapat saling mendukung dan menciptakan sistem transportasi yang lebih aman dan teratur.

c. Inkonsistensi Implementatif (*Implementation Inconsistency*)

Inkonsistensi implementatif merujuk pada masalah yang muncul dalam penerapan regulasi di lapangan, yang dapat menciptakan kebingungan hukum bagi semua pihak yang terlibat (Soekanto, 2019). Dalam konteks ini, terdapat tantangan signifikan dalam penerapan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, terutama terkait dengan layanan ojek online.

Setijowarno mengemukakan bahwa "ojek *online* bukan termasuk angkutan umum, sehingga Kementerian Perhubungan tidak bisa mengatur pada dasarnya." Pernyataan ini mencerminkan ambiguitas yuridis yang dihadapi oleh regulator dalam menentukan status hukum ojek *online*. Ketidakjelasan ini menyebabkan kesulitan bagi praktisi hukum dan penegak hukum dalam menentukan regulasi mana yang harus diterapkan ketika terjadi pelanggaran atau sengketa terkait operasi ojek *online*.

Aparat penegak hukum dihadapkan pada dilema yuridis karena adanya dua norma dari jenjang yang berbeda yang saling bertentangan mengenai objek yang sama. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 berupaya mengatur standar keselamatan operasional dan perlindungan pengguna bagi ojek *online*, seperti kewajiban pengemudi menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), jaket, celana panjang, sepatu, dan sarung tangan (Pratama et al., 2025). Namun, upaya regulasi keselamatan ini tidak didasarkan pada status sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Sementara itu, UU Nomor LLAJ memiliki tujuan fundamental yang lebih luas, yaitu terwujudnya pelayanan yang aman, selamat, tertib, lancar, serta terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.

Jika penegak hukum secara ketat merujuk pada UU LLAJ (Norma Superior) dan Putusan Mahkamah Konstitusi, mereka harus memperlakukan sepeda motor untuk angkutan umum sebagai kegiatan yang bertentangan dengan klasifikasi kendaraan umum, sehingga mengabaikan standar keselamatan teknis yang diatur Permenhub. Sebaliknya, jika mereka mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 (Norma Inferior), mereka menegakkan peraturan yang secara hierarkis cacat hukum materiil dan rentan dibatalkan. Kondisi ini memaksa dilakukannya tindakan yang tidak konsisten dalam penertiban dan penyelesaian sengketa kecelakaan lalu lintas, yang pada akhirnya secara langsung merusak prinsip Kepastian Hukum (*Rechtsonzekerheid*) yang seharusnya dijamin oleh negara.

Kondisi ini menciptakan ketidakpastian hukum yang merugikan semua pihak yang terlibat, termasuk pengguna layanan, pengemudi ojek online, dan penyedia platform. Pengguna layanan mungkin merasa tidak terlindungi dalam hal keselamatan dan hak-hak mereka, sementara pengemudi ojek online dapat menghadapi risiko hukum yang tidak jelas (Putri & Pratama, 2025). Di sisi lain, penyedia platform juga dapat mengalami kesulitan dalam menjalankan operasional mereka karena ketidakjelasan regulasi yang berlaku.

Lebih jauh lagi, inkonsistensi implementatif ini dapat menghambat perkembangan industri transportasi berbasis teknologi, seperti ojek online, yang seharusnya dapat berkontribusi pada sistem transportasi yang lebih efisien dan modern. Jika regulasi tidak jelas dan tidak konsisten, hal ini dapat mengurangi minat investor dan pelaku usaha untuk berpartisipasi dalam industri ini. Oleh karena itu, penting untuk melakukan evaluasi dan penyesuaian terhadap regulasi yang ada agar dapat memberikan kejelasan dan kepastian hukum. Hal ini akan membantu menciptakan lingkungan yang lebih kondusif bagi semua pihak yang terlibat dalam industri transportasi, serta memastikan bahwa regulasi yang diterapkan dapat diimplementasikan secara efektif dan adil.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dianalisa bahwa Menteri Perhubungan, melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat berusaha mengisi kekosongan hukum terkait dengan penggunaan sepeda motor untuk angkutan umum. Akan tetapi, pengaturan ini justru menimbulkan permasalahan baru

karena secara hierarkis Peraturan Menteri ini bertentangan dengan Undang-Undang di atasnya.

Inkonsistensi antara UU LLAJ dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 bukanlah sekadar perbedaan isi, melainkan mencerminkan permasalahan fundamental terkait adaptasi sistem hukum terhadap realitas sosial dan teknologi. UU LLAJ dibentuk pada masa di mana fenomena transportasi daring belum masif. Pembuat Undang-Undang saat itu tidak memprediksi kebutuhan untuk melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum, yang dapat dilihat sebagai semacam kegagalan legislasi dalam mengantisipasi perkembangan zaman. Ketika kebutuhan masyarakat muncul dan ojek *online* menjadi fenomena, pemerintah sebagai pihak eksekutif mengambil langkah proaktif dengan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 memperkenalkan pendekatan regulasi yang inovatif dengan menggunakan terminologi "sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat" sebagai alternatif dari kategorisasi tradisional "angkutan umum". Pendekatan ini mencerminkan upaya akomodatif terhadap model bisnis baru yang tidak sepenuhnya sesuai dengan *framework* regulasi konvensional (Rahardjo, 2009). Tujuan dari penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan ini sangat mulia, yaitu untuk memberikan perlindungan dan kepastian bagi para pihak yang terlibat.

Namun, dalam hierarki perundang-undangan peraturan menteri memiliki kedudukan dibawah Peraturan Pemerintah dan di atas Peraturan Daerah (S, 2007). Karena Peraturan Menteri merupakan peraturan pelaksana yang kedudukannya lebih rendah, ia tidak memiliki otoritas untuk menambahkan jenis kendaraan yang dapat menjadi angkutan umum jika hal itu bertentangan dengan klasifikasi eksplisit dalam UU induknya (Pratama, 2024). Dengan kata lain, pemerintah mencoba menyelesaikan masalah secara pragmatis, tetapi secara formal melanggar prinsip hierarki hukum. Inkonsistensi ini mencerminkan dilema antara kebutuhan masyarakat yang mendesak dan rigiditas sistem hukum yang ada. Berikut adalah tabel perbandingan yang mengilustrasikan secara jelas dan lugas poin-poin inkonsistensi sebagaimana Tabel 1.

Tabel 1. Perbandingan Inkonsistensi

No	Aspek Regulasi	Pengaturan dalam UU LLAJ	Pengaturan dalam Peraturan Menteri	Analisis Inkonsistensi
1	Definisi dan	Kendaraan Bermotor Umum didefinisikan	mengkategorikannya sebagai kendaraan	Peraturan Menteri Perhubungan

	pengelompokan kendaraan bermotor umum	sebagai Kendaraan yang dioperasikan untuk tujuan angkutan (memindahkan) orang dan/atau barang dengan dikenakan tarif atau pungutan bayaran. Secara tipikal, kategori ini mencakup mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang, namun secara spesifik tidak termasuk sepeda motor.	yang digunakan untuk "kepentingan masyarakat" dan beroperasi sebagai jasa angkutan yang terintegrasi dengan aplikasi digital serta mengenakan pungutan bayaran (berbayar). Pendekatan ini merupakan upaya regulasi fungsional terhadap praktik yang secara de jure tidak diakui sebagai angkutan umum..	Nomor 12 Tahun 2019 menciptakan kategori angkutan yang tidak diakui oleh UU LLAJ, serta melampaui wewenang sebagai peraturan pelaksana.
2	Klasifikasi sepeda motor	sepeda motor secara teknis diklasifikasikan sebagai Kendaraan Bermotor, dalam kerangka hukum angkutan, jenis kendaraan ini tidak diinkorporasikan atau dimasukkan ke dalam kategori resmi Kendaraan Bermotor Umum.	ujian dari regulasi ini adalah untuk menetapkan ketentuan teknis dan operasional secara terperinci (rinci) mengenai persyaratan keselamatan dan standar pelaksanaan bagi sepeda motor yang dimanfaatkan untuk kegiatan jasa angkutan (memindahkan) orang dan/atau barang yang dikenakan pungutan biaya (berbayar).	Terjadi kontradiksi substantif karena Peraturan Menteri Perhubungan mengatur hal yang tidak dimandatkan oleh UU induknya.
3	Tujuan regulasi	regulasi ini bertujuan untuk mengoptimalkan keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar Lantas). Tujuan tersebut diimplementasikan dengan	Tujuan utama dari regulasi ini adalah untuk menyediakan proteksi keselamatan yang komprehensif bagi individu yang menggunakan sepeda motor dalam aktivitas yang dikategorikan sebagai kepentingan	Meskipun tujuannya sama-sama keselamatan, metode yang digunakan bertentangan, di mana UU memandang sepeda motor tidak layak, sementara Peraturan Menteri Perhubungan

mempertimbangkan adanya risiko inheren bahwa sepeda motor memiliki keterbatasan dan dianggap kurang aman jika difungsikan sebagai moda angkutan umum. masyarakat (jasa angkutan umum non-formal). berupaya membuatnya layak melalui peraturan.

4	Hierarki dan kewenangan	Undang-Undang termasuk dalam hierarki utama dalam UU No. 12 Tahun 2011 dan mengikat semua peraturan di bawahnya.	Peraturan Menteri tidak termasuk dalam hierarki utama UU No. 12 Tahun 2011, namun diakui keberadaannya sebagai peraturan pelaksana.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dianggap ultra vires karena membuat norma baru yang bertentangan dengan UU induknya, bukan sekadar menjabarkan amanat yang sudah ada.
---	-------------------------	--	---	---

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 diinisiasi sebagai respons terhadap tuntutan masyarakat guna menciptakan wadah regulasi bagi operasional sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan umum (jasa angkutan), baik yang berbasis aplikasi digital maupun konvensional. Namun, pembentukan Peraturan Menteri Perhubungan ini menimbulkan permasalahan legalitas karena formulasi kalimat dalam Pasal 2 regulasi tersebut ditemukan inkonsistensi dengan ketentuan yang lebih tinggi, yaitu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Peraturan Pemerintah yang relevan. Dalam konteks teknik dan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, inkonsistensi ini mengindikasikan bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dinilai tidak sepenuhnya memenuhi beberapa asas pembentukan sebagaimana diamanatkan secara eksplisit dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Ketidaksesuaian ini berimplikasi pada pelanggaran terhadap beberapa asas materi muatan yang esensial, sebagaimana diatur dalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Pelanggaran yang paling signifikan teridentifikasi pada asas: ketertiban dan kepastian hukum (*rechtszekerheid*); keadilan; kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;

serta keseimbangan, keserasian, dan keselarasan (Inayati & Pratama, 2025). Kondisi ini secara tegas menggarisbawahi urgensi untuk melakukan reformasi legislatif pada tingkat Undang-Undang agar dapat menciptakan kerangka hukum yang koheren dan adil untuk mengatur sistem transportasi daring di Indonesia.

## **2. Akibat Hukum Inkonsistensi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-undangn Nomor 22 Tahun 2009**

Inkonsistensi antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menimbulkan sejumlah akibat hukum yang serius dan kompleks. Inti dari permasalahan ini adalah perbedaan perlakuan terhadap sepeda motor sebagai alat transportasi publik. UU LLAJ secara tegas tidak mengakui sepeda motor sebagai kendaraan angkutan umum, sementara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 mengatur aspek keselamatan dan operasional ojek online, yang secara implisit mengakui keberadaannya sebagai moda transportasi massal. Inkonsistensi ini mempunyai akibat hukum berupa:

### **1. Ketidakpastian Hukum**

Ketidaksesuaian antara Peraturan Menteri Perhubungan dengan UU LLAJ secara fundamental menciptakan ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*) yang meluas. Masyarakat, khususnya para pelaku usaha dan pengguna ojek online, menghadapi kebingungan terkait dengan status hukum sepeda motor sebagai angkutan umum. Kondisi ini secara langsung bertentangan dengan prinsip negara hukum yang menjunjung tinggi kepastian hukum. Tidak adanya landasan hukum yang solid membuat hak dan kewajiban para pihak menjadi ambigu, sehingga mereka tidak memiliki pijakan yang kuat untuk menjalankan aktivitasnya.

Ketidakpastian ini merugikan pihak-pihak yang terlibat secara ekonomi dan sosial. Bagi pengemudi ojek online, status mereka sebagai pekerja tidak jelas, yang berdampak pada minimnya perlindungan asuransi, jaminan sosial, dan hak-hak ketenagakerjaan lainnya. Sementara itu, bagi perusahaan aplikasi, mereka beroperasi dalam zona abu-abu hukum, di mana model bisnis utama mereka tidak diakui oleh undang-undang yang lebih tinggi. Hal ini menghambat investasi jangka panjang dan inovasi dalam sektor ini.

Ketidakpastian hukum ini juga menimbulkan kerentanan bagi konsumen. Meskipun Peraturan Menteri Perhubungan berusaha mengatur standar

keselamatan, ketiadaan pengakuan hukum yang kuat dalam UU LLAJ membuat perlindungan konsumen menjadi tidak maksimal, terutama dalam kasus kecelakaan atau sengketa. Kondisi ini mencerminkan kegagalan sistem hukum dalam mengakomodasi perkembangan teknologi dan kebutuhan riil masyarakat, sehingga menciptakan celah yang merugikan semua pihak.

## 2. Potensi Sengketa Hukum

Perbedaan antara Peraturan Menteri Perhubungan dengan UULLAJ dapat memicu sengketa hukum di pengadilan. Konflik norma ini dapat menjadi dasar bagi pihak-pihak yang dirugikan untuk mengajukan gugatan di pengadilan. Misalnya, perusahaan taksi konvensional dapat menggugat Menteri Perhubungan atas dasar persaingan tidak sehat, atau konsumen dapat menuntut pertanggungjawaban hukum jika mengalami kerugian akibat kecelakaan, karena status hukum kendaraan yang tidak jelas.

Sengketa hukum yang timbul dari inkonsistensi ini tidak hanya membebani sistem peradilan, tetapi juga berpotensi memperpanjang proses hukum. Perkara-perkara yang berkaitan dengan inkonsistensi peraturan membutuhkan waktu yang lama untuk diselesaikan, karena hakim harus menafsirkan dan memutuskan norma mana yang harus diutamakan. Kondisi ini tidak hanya menambah tumpukan kasus di pengadilan, tetapi juga menciptakan ketidakstabilan bagi pasar dan industri terkait.

Selain itu, potensi sengketa hukum ini mencerminkan kegagalan mekanisme harmonisasi peraturan. Seharusnya, sebelum Peraturan Menteri Perhubungan diterbitkan, kementerian terkait harus memastikan bahwa peraturan tersebut tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi. Ketidakmampuan untuk melakukan harmonisasi ini pada akhirnya menempatkan penyelesaian masalah pada ranah litigasi, yang seharusnya dapat dihindari melalui koordinasi legislatif yang lebih baik (Putri & Pratama, 2025).

## 3. Menurunnya Kepercayaan Masyarakat Terhadap Pemerintah

Inkonsistensi aturan terkait jenis dan pengelompokan kendaraan yang digunakan untuk angkutan umum dapat secara signifikan menurunkan persepsi publik terhadap kredibilitas pemerintah. Ketika masyarakat menyaksikan adanya peraturan yang saling bertentangan, mereka dapat menganggapnya sebagai indikasi ketidakmampuan birokrasi dalam merespons dinamika sosial dan teknologi secara

efektif. Hal ini melemahkan wibawa hukum dan menimbulkan pandangan bahwa regulasi dibuat tanpa perencanaan yang matang dan komprehensif.

Kondisi ini tidak hanya berimbas pada Kementerian Perhubungan, tetapi juga pada pemerintah secara keseluruhan. Publik dapat melihat inkonsistensi ini sebagai cerminan ketidakadilan dan ketidakmampuan pemerintah dalam memberikan kepastian. Akibatnya, kepercayaan masyarakat terhadap sistem pemerintahan, termasuk proses legislasi dan implementasi kebijakan, dapat terkikis. Kehilangan kepercayaan ini dapat menimbulkan apatisisme politik dan mengurangi partisipasi publik dalam proses pembangunan.

Pada akhirnya, menurunnya kepercayaan masyarakat ini dapat menjadi penghalang bagi keberhasilan kebijakan publik lainnya. Ketika masyarakat tidak lagi percaya pada kemampuan pemerintah untuk membuat peraturan yang koheren dan adil, mereka cenderung enggan untuk mematuhi aturan tersebut. Oleh karena itu, harmonisasi peraturan bukan hanya masalah teknis-hukum, tetapi juga fondasi penting untuk menjaga legitimasi dan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah.

## **Simpulan**

Penelitian ini menyimpulkan bahwa terdapat inkonsistensi fundamental antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (UU LLAJ) terkait legalitas sepeda motor sebagai angkutan umum. Ketidaksesuaian ini muncul karena UU LLAJ secara eksplisit mengecualikan sepeda motor dari kategori kendaraan bermotor umum demi alasan keselamatan, sementara Peraturan Menteri Perhubungan tersebut justru melegitimasi fungsinya melalui terminologi "kepentingan masyarakat". Secara hierarkis, kebijakan ini melanggar asas *lex superior derogat legi inferiori* karena Menteri Perhubungan dianggap melampaui kewenangannya dengan menciptakan norma baru yang bertentangan dengan undang-undang induknya. Inkonsistensi substantif juga terlihat dari perbedaan standar keselamatan, di mana Undang-Undang memandang sepeda motor tidak layak menjadi angkutan umum, sedangkan Peraturan Menteri Perhubungan memaksakan kelayakannya melalui pengaturan teknis minimal. Secara implementatif, dualisme aturan ini menciptakan dilema bagi penegak hukum dan merusak prinsip kepastian hukum (*rechtszekerheid*) bagi pengemudi maupun pengguna layanan ojek daring. Meskipun diterbitkan sebagai respons pragmatis terhadap perkembangan teknologi dan kebutuhan mobilitas masyarakat, regulasi ini dinilai cacat

hukum secara materiil karena tidak sejalan dengan hierarki perundang-undangan di Indonesia. Oleh karena itu, diperlukan reformasi legislatif melalui revisi UU LLAJ agar dapat mengakomodasi fenomena transportasi digital secara koheren, adil, dan memberikan perlindungan hukum yang kuat bagi seluruh pihak.

Penelitian ini secara eksplisit mengidentifikasi beberapa akibat hukum dari inkonsistensi regulasi, yaitu ketidakpastian hukum, potensi sengketa hukum, dan menurunnya kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah. Ketika peraturan saling bertentangan, terutama di berbagai tingkatan hierarki, hal itu menciptakan kondisi ambiguitas hukum. Kebingungan ini secara langsung berdampak pada masyarakat, yang menjadi tidak yakin mengenai hak dan kewajiban mereka. Ambiguitas semacam itu dapat menyebabkan peningkatan sengketa hukum, karena pihak-pihak yang berkepentingan mencari kejelasan atau ganti rugi melalui pengadilan, sehingga membebani sistem peradilan. Selain itu, kredibilitas pemerintah menurun ketika peraturan yang dibuatnya sendiri tidak konsisten, yang mengarah pada penurunan kepercayaan publik dan persepsi ketidakadilan.

#### **Daftar Pustaka**

- Armia, M. S. (2022). Penentuan Metode dan Pendekatan Penelitian Hukum. *Banda Aceh: Lembaga Kajian Konstitusi Indonesia (LKKI)*.
- Asshiddiqie, J., & Safa'at, M. A. (2006). *Teori Hans Kelsen tentang Hukum* (Pertama). Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI.
- Carnawi, C., Hanif, S. F., & Diniyanto, A. (2022). Policy for movement of state capital in Indonesia based on smart city: Ecological and social welfare impact analysis. *JALS SYMPOSIUM ON TECHNOLOGICAL ADVANCEMENT FOR SOCIAL WELFARE: Technological Advancement for Social Welfare: Contemporary Development and the Future Impact*.
- Diniyanto, A. (2019a). Politik Hukum Regulasi Pemilihan Umum di Indonesia: Problem dan Tantangannya. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 16(2), 160–172. <https://doi.org/https://doi.org/10.54629/jli.v16i2.464>
- Diniyanto, A. (2019b). Reformasi Hukum Tanah Desa: Redefinisi dan Penguatan Kedudukan. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 8(3), 351–365. <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v8i3.331>
- Diniyanto, A. (2021a). Legal Protection Policy for Minority Groups (Evidence from Aboge Group in Purbalingga Indonesia). *JILS (Journal of Indonesian Legal Studies)*, 6(2), 353–388. <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/jils.v6i2.49935>
- Diniyanto, A. (2021b). *Omnibus Law dan Demokrasi Kita*. Artikel RechtsVinding.
- Diniyanto, A. (2021c). Peraturan Daerah Dana Cadangan. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 18(4), 478–491. <https://doi.org/https://doi.org/10.54629/jli.v18i4.803>

- Diniyanto, A. (2021d). *Perlindungan dan Penguatan Komunitas Minoritas: Kajian terhadap Eksistensi Komunitas Islam Aboge*. Scientist Publishing.
- Diniyanto, A. (2022a). Desain Pembentukan Peraturan Desa yang Demokratis dan Aspiratif. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 19(3), 353–367. <https://doi.org/https://doi.org/10.54629/jli.v19i3.902>
- Diniyanto, A. (2022b). Penundaan Pemilihan Umum di Negara Hukum: Kajian Demokrasi Konstitusional. *Negara Hukum*, 13(2), 227–245. <https://doi.org/10.22212/jnh.v13i2.3365>
- Diniyanto, A. (2023). *Inkonsistensi Pengaturan Komisi Yudisial*. Kabar Buana. <https://www.kabarbuana.com/kolom/9068270236/inkonsistensi-pengaturan-komisi-yudisial>
- Diniyanto, A. (2024). Pemakzulan Presiden di Negara Hukum. *Negara Hukum: Membangun Hukum Untuk Keadilan Dan Kesejahteraan*, 15(1), 117–136. <https://doi.org/https://doi.org/10.22212/jnh.v15i1.4363>
- Diniyanto, A., Hartono, B. S., & Suhendar, H. (2021). Strategi dan Model Omnibus Law dalam Penataan Regulasi. *YUDISIA : Jurnal Pemikiran Hukum Dan Hukum Islam*, 12(2), 165–186. <https://doi.org/10.21043/yudisia.v12i2.10162>
- Diniyanto, A., & Suhendar, H. (2020). How Law Responds to Technological Development? *Unnes Law Journal*, 6(2), 405–426. <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/ulj.v6i2.41297>
- Diniyanto, A., & Sutrisno, W. (2022a). Pengawasan Pemilihan Umum di Era Post-Truth: Problem, Tantangan, dan Strategi. *Jurnal Adhyasta Pemilu*, 5(1), 44–58. <https://doi.org/10.55108/jap.v5i1.79>
- Diniyanto, A., & Sutrisno, W. (2022b). The Existence of Pancasila in Post-Truth Era. *Pancasila: Jurnal Keindonesiaan*, 02(01), 1–11. <https://doi.org/10.52738/pjk.v2i1.92>
- Fauzan, A., Diniyanto, A., & Hamid, A. (2022). Regulation Arrangement through The Judicial Power: The Challenges of Adding the Authority of The Constitutional Court and The Supreme Court. *Journal of Law and Legal Reform*, 3(3), 403–430. <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/jllr.v3i3.58317>
- Fuadi, M. Z. R. H., & Diniyanto, A. (2022). Written Quotations and Its Legal Protection: How Indonesian Law Reform on Copyrights Law? *Journal of Law and Legal Reform*, 3(1), 1–16. <https://doi.org/10.15294/jllr.v3i1.53630>
- Hamsona, D. A., & Susilowati, I. F. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kendaraan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. *Novum: Jurnal Hukum*, 6(2).
- Hartono, S. (1994). *Penelitian hukum di Indonesia pada akhir abad ke-20*.
- Inayati, A. A., & Pratama, A. B. (2025). Ba ' i Al - Wafa ' Dan Buyback Emas : Analisis Ekonomi Islam dan Budaya Hukum dalam Praktik Transaksi Masyarakat Muslim. *AKSES: Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 20(2), 24–34.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., Kom, M.,

- Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Kelsen, H. (1967). *Pure Theory of Law*. University of California Press.
- Kelsen, H. (1991). *General Theory of Norms*. Clarendon Press.
- Kelsen, H. (2014). *Teori Hukum Murni: Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif*. Penerbit Nusa Media.
- Manan, B. (2004). *Hukum positif Indonesia: satu kajian teoritik*. Fh Uii Press.
- Muhtada, D., & Diniyanto, A. (2017). Harmonisasi Peraturan Daerah: Tantangan dan Strategi Di Era Otonomi Daerah. *Konferensi Nasional Hukum Tata Negara (KNHTN) Ke - 4 "Penataan Regulasi Di Indonesia."*
- Muhtada, D., & Diniyanto, A. (2021). Penataan Regulasi di Indonesia Melalui Lembaga Independen. *Pandecta: Research Law Journal*, 16(2), 278–290. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15294/pandecta.v16i2.31866>
- Muslim Lobubun, Yohanis Anthon Raharusun, I. A. (2022). Inkonsistensi Peraturan Perundang-Undangan Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Di Indonesia. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 4(2), 294–322.
- Prasetyo, H., & Diniyanto, A. (2021). Law Enforcement in the Aspects of Natural Resources and Environmental. *Law Research Review Quarterly*, 7(1), 43–52.
- Pratama, A. B. (2021). Mengukur Imunitas Pejabat Pelaksana Perppu 1/2020 dengan Asas Equality Before the Law. *Supremasi Hukum*, 17(2), 1–9. <https://doi.org/https://doi.org/10.33592/jsh.v17i2.1406>
- Pratama, A. B. (2024). Ratio of Legis Dissolution of Community Organizations Without Due Process Of Law. *Supremasi Hukum : Jurnal Penelitian Hukum*, 33(2 SE-Articles), 92–109. <https://doi.org/10.33369/jsh.33.2.92-109>
- Pratama, A. B., Imaduddin, A., & Asyria, T. (2025). Legal Analysis Of The Appointment Of Acting Officials To Fill Vacancies In Democratic Regional Leadership Positions. *Jurnal Tapis : Teropong Aspirasi Politik Islam*, 21(1), 117–161. <https://doi.org/https://doi.org/10.24042/tps.v21i1.26235>
- Pratama, A. B., Manasikana, A., & Fadzlina, N. A. (2023). Efektivitas Layanan Aduan Lapor Bupati Berbasis E-Government di Kabupaten Pekalongan. *Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik & Bisnis*, 4(1), 78–96.
- Pratama, A. B., & Sekar, A. (2024). The Conflict of Legal Norms: Islamic Law and Positive Law in the Regulation of Alcoholic Beverages in Pekalongan City. *Al-Mazaahib: Jurnal Perbandingan Hukum*, 12(2 SE-Articles), 165–183. <https://doi.org/10.14421/al-mazaahib.v12i2.3671>
- Putri, S. E., & Pratama, A. B. (2025). The Authority of Acting Regional Heads in Employee Mutation : Between Legality and Abuse of Power Manabia : Journal of Consitutional Law. *Manabia: Journal of Constitutional Law*, 5(1), 129–146.
- Rahardjo, S. (2009). *Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*. Genta Publishing.

- S, M. F. I. (2007). *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*. Kanisius.
- Soekanto, S. (2007). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*.
- Soekanto, S. (2019). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Rajawali Pers.
- Susanti, D. O., Sh, M., Efendi, A., & SH, M. H. (2022). *Penelitian Hukum: Legal Research*. Sinar Grafika.
- Umam, M. R., & Pratama, A. B. (2023). Hak Konstitusional Penyandang Disabilitas Mental dalam Pemilihan Umum. *Manabia: Journal of Constitutional Law*, 3(2), 287–306.

#### **DEKLARASI KEPENTINGAN**

Penulis menyatakan bahwa tidak ada konflik kepentingan dalam penerbitan artikel ini.

#### **INFORMASI PENDANAAN**

Tidak ada

#### **PENGHARGAAN**

Para penulis berterima kasih kepada peninjau anonim artikel ini atas komentar dan umpan balik mereka yang berharga.

#### **RIWAYAT ARTIKEL**

Diserahkan : 21 Oktober 2025  
Revisi : 14 November 2025  
Diterima : 19 Desember 2025  
Diterbitkan : 30 Desember 2025