**ANALISIS YURIDIS REGULASI PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR BERBASIS APLIKASI UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT PADA MASA PANDEMI**

***CORONA VIRUS DISEASE 2019***

**Fachriah Dewi Masitha**

Program Studi S-1 Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya

[fachriahmasitha16040704055@mhs.unesa.ac.id](mailto:fachriahmasitha16040704055@mhs.unesa.ac.id)

**Nurul Hikmah**

S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya

[nurulhikmah@unesa.ac.id](mailto:nurulhikmah@unesa.ac.id)

**Eny Sulistyowati**

S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya

[enysulistyowati@unesa.ac.id](mailto:enysulistyowati@unesa.ac.id)

**Abstrak**

Sepeda motor merupakan salah satu transportasi yang dapat membawa orang dari satu tempat ke tempat lainnya yang mana ketentuan mengenai keberadaan sepeda motor ini diatur dalam UU LLAJ serta Peraturan Pemerintah yakni PP No. 55 tahun 2012 tentang kendaraan dan PP No. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan. Perkembangan teknologi sepeda motor kini banyak dialih fungsikan untuk penyedia jasa layanan angkutan umum dengan berbasis aplikasi. Menteri Perhubungan menjadikan Permnehub No. 12 tahun 2019 sebagai wadah adanya sepeda motor untuk jasa layanan angkutan umum. Namun, dalam ketentuannya, Pasal 3 ayat (1) Permenhub No.12 tahun 2019 yang menggunakan kalimat “kepentingan masyarakat” bukan menggunakan kalimat “angkutan umum”. Ketidak jelasan aturan ini menciptakan tanda tanya bagi pengguna sepeda motor bahwa bagaimana kedudukan Permenhub No. 12 tahun 2019 menurut UU No. 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang Undangan. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang undangan dan pendekatan konsep. Bahan hukum yang digunakan yaitu bahan hukum primer terdiri atas peraturan perundang undangan dan bahan hukum sekunder terdiri atas tulisan dari hasil penelitian, buku buku, jurnal hukum dan artikel ilmiah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya sebuah kekaburan norma yang terjadi pada pasal 3 ayat (1) Permenhub No. 12 tahun 2019. Kekaburan norma pada Permenhub No. 12 tahun 2019 merujuk pada konsep dasar pembentukan peraturan perundang undangan, serta interpretasi gramatikal pada kalimat “kepentingan masyarakat” sehingga menghasilkan jawaban bahwa Permenhub No. 12 tahun 2019 belum memberikan payung hukum terhadap pengguna sepeda motor untuk angkutan umum berbasis aplikasi, serta kalimat angkutan umum dan kepentingan masyarakat merupakan dua konsep yang berbeda dalam peraturan perundang undangan.

**Kata Kunci:** sepeda motor, kepentingan masyarakat, interpretasi.

***Abstract***

*Motorbikes are a form of transportation that can carry people from one place to another, where the provisions regarding the existence of motorbikes are regulated in the LLAJ Law and Government Regulation namely PP 55 of 2012 concerning vehicles and PP 74 of 2014 concerning road transportation. In the provisions concerning application-based public transport, the Minister of Transportation made Permenhub No. 12 of 2019 as a forum for motorbikes for public transport services. However, in this provision, Article 3 paragraph (1) Permenhub No. 12 of 2019 which uses the phrase “public interest” does not use the phrase “public transportation”. This research uses normative juridical research with a statutory approach and a conceptual approach. The legal materials used are primary legal materials consisting of statutory regulations and secondary legal materials consisting of writings from research results books legal journals and scientific articles. The results showed that there was a norm blur that occurred in Article 3 paragraph (1) Permenhub 12 of 2019 which will have multiple interpretations for motorbike users for application-based public transport services. The obscurity of norms on Permenhub 12 of 2019 refers to the basic concept of the formation of statutory regulations according to Law 12 of 2011 as well as a grammatical interpretation of the sentence “public interest” to produce the answer that Permenhub 12 of 2019 has not provided a legal for motorbike users for application-based public transportation, and the sentence for public transportation and the interest of the community are two different concepts in statutory regulations.*

***Keywords:*** *motorcycle, public interest, interpretation.*

**PENDAHULUAN**

Perkembangan transportasi di dunia semakin berkembang pesat. Dari pertama kali manusia menggunakan hewan seperti kuda, keledai dan juga unta untuk berpergian. Dengan seiringnya waktu berjalan manusia mulai membuat moda transportasi untuk berpergian lebih efisien dan lebih nyaman. Moda transportasi dahulu meliputi kereta kuda, sepeda ontel hingga kapal kayu, lalu dengan berkembangnya teknologi munculah moda transportasi bermotor seperti mobil, pesawat, kapal dan juga sepeda motor. Kebutuhan manusia untuk berpergian merupakan salah satu kebutuhan pokok, dikarenakan jarak antar tempat begitu jauh dan tidak bisa ditempuh cepat tanpa bantuan transportasi bermotor. Perkembangan kebutuhan transportasi ini memacu orang-orang untuk bisa mendapatkan akses pada transportasi bermotor dengan cepat dan efisien. Salah satu inovasi terhadap kebutuhan transportasi bermotor ini adalah ojek online. Masyarakat yang telah terbiasa menggunakan motor sebagai alat transportasi sehari-hari dimudahkan dengan adanya ojek, yaitu jasa mengantar menggunakan sepeda motor.

Sepeda motor merupakan salah satu moda transportasi yang sangat banyak digunakan masyarakat karena lebih murah dan relatif lebih cepat sampai dibandingkan dengan mobil. Inovasi terbaru untuk semakin memudahkan masyarakat dalam menggunakan sepeda motor untuk angkutan orang atau kepentingan masyarakat adalah berbasis aplikasi untuk memesan sepeda motor tersebut secara online dengan menggunakan platform seperti ***Gojek*** ataupun ***Grab.***

Transportasi merupakan sebuah teknologi bantu yang saat ini tidak bisa dilepaskan ketika melakukan kegiatan sehari hari. Penduduk Indonesia mayoritas menggunakan kendaraan umum ataupun pribadi dalam beraktivitas. Kendaraan menurut Undang Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dibagi menjadi 2 yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sesuai dengan tema yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu sepeda motor maka sepeda motor dalam UU LLAJ merupakan salah satu jenis kendaraan bermotor yang bisa difungsikan untuk mobilisasi orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Hal ini sesuai dengan pasal 1 angka 20 UU LLAJ yang menyebutkan definisi sepeda motor adalah sebagai berikut:

“Pasal 1

20. 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.”

Pasal 1 angka 20 UU LLAJ tersebut mendefinisikan kendaraan bermotor roda dua mempunyai kata lain yang biasa kita sebut sepeda motor pada umumnya. Sepeda motor berfungsi sebagai kendaraan bermotor roda dua yang dapat secara efektif menjadi alat tranportasi yang membawa pengendara dan 1 orang di belakang pengemudi sepeda motor tersebut, yang kemudian ketentuan sepeda motor dengan membawa 1 orang di belakang pengemudinya dijelaskan dalam pasal 106 ayat (9) UU LLAJ, yang menyatakan bahwa:

“Pasal 106

(9) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang”.

Eksistensi sepeda motor dalam membawa orang selain pengemudi akhirnya menciptakan sebuah inovasi baru yaitu sepeda motor digunakan untuk penyedia jasa layanan angkutan umum berbasis aplikasi. Sebelumnya, UU LLAJ belum mengatur tentang keberadaan sepeda motor sebagai jasa layanan angkutan umum berbasis aplikasi. Sepeda Motor sebagai angkutan orang bisa dilihat dalam pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2012 tentang Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa:

“Pasal 3

1. Angkutan orang dan/ atau barang dapat menggunakan:

a. Kendaraan Bermotor; dan

b. Kendaraan Tidak Bermotor.

1. Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokan dalam:

a. sepeda motor;

b. Mobil Penumpang;

c. Mobil Bus; dan

d. Mobil Barang.”

Selanjutnya pada Pasal 4 PP No.74 Tahun 2014 menyatakan bila :

“Pasal 4

1. Angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa sepeda motor, Mobil Penumpang, atau Mobil Bus.

Dari pasal tersebut bisa diketahui memang sepeda motor bisa difungsikan sebagi angkutan orang, namun bukan sebagai penyedia jasa layanan angkutan umum. Sebagai penegasan dari pasal 3 dan pasal 4 PP. No 74 tahun 2014 tersebut, PP No. 55 tahun 2012 juga dapat menjadi rujukan untuk melihat keberadaan sepeda motor dalam fungsi dan kegunaannya. Yakni terdapat dalam pasal 2 dan pasal 3 ayat PP No. 55 tahun 2012 yang berbunyi:

“Pasal 2

Kendaraan terdiri atas:

a. Kendaraan Bermotor; dan

b. Kendaraan Tidak Bermotor.

Pasal 3

(1) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam:

a. Sepeda Motor;

b. Mobil Penumpang;

c. Mobil Bus;

d. Mobil Barang; dan

e. Kendaraan khusus.

(2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d berdasarkan fungsi dikelompokan ke dalam Kendaraan Bermotor perseorangan dan Kendaraan Bermotor umum.

Penegasan dalam pasal 3 ayat (2) semakin memperjelas bahwa sepeda motor bukan termasuk kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum mempunyai definisi yaitu setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sehingga pasal 2 mempunyai arti bahwa yang termasuk kendaraan bermotor umum adalah mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. Sepeda motor bukan termasuk kendaraan bermotor umum.

**Atas** desakan masyarakat yang mengalih fungsikan sepeda motor sebagai kepentingan masyarakat maka kebijakan baru disusun dan diterbitkan. Keberadaan sepeda motor untuk jasa layanan angkutan umum diwadahi dengan Peraturan Menteri No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang (Permenhub No. 12 tahun 2019). Permenhub ini dimunculkan atas inisiatif masyarakat untuk melindungi pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat dengan dan tanpa aplikasi. Hal ini tertuang dalam pasal 2 Permenhub No. 12 tahun 2019 yang menyatakan bahwa:

“Pasal 2

Penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dapat dilakukan:

a. dengan aplikasi berbasis teknologi informasi; dan

b. tanpa aplikasi berbasis teknologi informasi”.

Pasal 2 Permenhub No. 12 tahun 2019 ini menunjukkan, jika sepeda motor digunakan sebagai angkutan orang atau untuk kepentingan masyarakat maka jasa sepeda motor berbasis aplikasi maupun tanpa aplikasi sudah terwadahi oleh aturan ini.

Pada tahun 2019 virus berbahaya menyerang, selanjutnya virus ini disebut dengan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).* Awalnya virus ini berasal dari Kota Wuhan, China pada Desember tahun 2019 namun, virus ini menyebar begitu cepat karena aktivitas masyarakat masih belum sepenuhnya di non aktifkan. Status wabah yang dirubah menjadi pandemi akhirnya ditetapkan oleh *World Health Organization* (WHO) dengan alasan karena ada banyak negara selain Wuhan yang terserang oleh wabah ini. (Nuraini 2020)

Indonesia merupakan negara yang juga sedang mengalami pandemi *covid-19* ini, yang mana wabah ini menyerang sejak diumumkannya 2 pasien positif pada bulan Maret 2020 (Fitri 2020). Dalam mencegah virus ini menyebar maka dibentuklah petugas gugus covid-19 oleh presiden dalam rangka percepatan penanganan virus covid-19 dan bertugas untuk memberikan beberapa himbauan yang bisa dilakukan masyarakat dan juga berfungsi sebagai upaya pencegahan penyebaran virus *Covid-19*. (Chadijah 2020). Pasien positif semakin bertambah naik hingga saat ini, seiring dengan berbagai kebijakan baru yang telah dibuat oleh pemerintah, sehingga pemerintah menetapkan status “darurat” covid-19. (Telaumbauna 2020).

Kebijakan PSBB ditetapkan sebagai bentuk implikasi terhadap status kedaruratan Indonesia dalam menghadapi pandemi ini. Awalnya kebijakan ini diciptakan dengan adanya Keputusan Presiden No. 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat *Corona Virus Disease* (Keppres No. 11 tahun 2020) yang pada pokoknya menetapkan 2 hal yaitu pertama, *covid 19* diakui sebagai jenis penyakit yang menimbulkan kedaruratan kesehatan masyarakat. Kedua, kondisi tersebut menimbulkan kewajiban untuk dilakukannya upaya penanggulangan sesuai dengan peraturan perundang undangan.(Surya 2020) Adanya Keppres No. 11 tahun 2020 ini menjadi awal sebuah kebijakan PSBB diciptakan yang diatur melalui Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PP. No. 21 tahun 2020) Dalam peraturan yang lebih khusus PP No. 21 tahun 2020 ini menurunkan beberapa turunan peraturan baru sesuai dengan hierarki peraturan perundang undangan yang ada di Indonesia.(Hairi 2020)

Peraturan terkait yang mengatur tentang PSBB adalah:

1. Undang Undang No. 6 tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan,
2. Keputusan Presiden No. 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kesehatan Masyarakat *Corona Virus Disease (Covid-19)*
3. Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB),
4. Peraturan Menteri Kesehatan No. 9 tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease(Permenkes No. 9 tahun 2020),
5. Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease (Permenhub No. 18 tahun 2020),
6. Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 tahun 2020 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019* Permenhub No. 41 tahun 2020).

Ketentuan penggunaan moda transportasi terdapat dalam pasal 10 ayat (1) Permenkes No. 9 tahun 2020 yang menyatakan bahwa:

“Pasal 10

(1) Pembatasan moda transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e untuk:

1. Moda transportasi penumpang baik umum atau pribadi degan memperhatikan jumlah penumpang dan menjaga jarak antar penumpang; dan
2. Moda transportasi barang dengan memperhatikan pemenuhan kebutuhan dasar penduduk.

Kemudian secara teknis dan pelaksanaan selanjutnya diperjelas dengan adanya Huruf I lampiran Permenkes No. 9 tahun 2020 yang bertuliskan bahwa:

1. “Layanan ekspedisi barang, termasuk sarana angkutan roda dua berbasis aplikasi dengan batasan hanya untuk mengangkut barang dan tidak untuk penumpang”

Ketentuan dalam lampiran tersebut adalah mengharuskan pengguna sepeda motor berbasis aplikasi tidak mengangkut penumpang. Menteri selanjutnya yang berwenang untuk menciptakan aturan terkait penggunaan sepeda motor untuk penumpang yaitu Permenhub No. 41 tahun 2020 yang mana keberlakuan Permenkes No. 9 tahun 2020 masih tetap berjalan. Pada pasal 11 ayat (1) Permenhub No. 41 tahun 2020 mengatur tentang pengguna sepeda motor yang mengangkut orang atau kepentingan masyarakat, yang menegaskan:

“Pasal 11

1. Pengendalian Transportasi yang dimaksud dalam pasal 10 ayat (1) adalah:

c. Sepeda motor untuk **kepentingan masyarakat** atau kepentingan pribadi dapat mengangkut penumpang dengan ketentuan harus memenuhi protokol kesehatan”.

Ketentuan dalam huruf i dalam lampiran Permenkes No. 9 tahun 2020 dapat diartikan bahwa sepeda motor tidak boleh difungsikan untuk mengangkut penumpang. Dan dalam pasal 11 ayat (1) Permenhub No. 41 tahun 2020 dapat diartikan secara ringkas bahwa kendaraan bermotor roda dua bisa difungsikan untuk kepentingan masyarakat di situasi pandemi seperti ini.

Pasal ini menunjukkan bahwa sepeda motor untuk kepentingan masyarakat diperbolehkan, namun status dari keberadaan jasa aplikasi sepeda motor untuk mengangkut penumpang tidak dijelaskan dalam Permenhub ini. Sehingga hal tersebut menjadi permasalahan yang mana sebelumnya pada Permenhub No. 12 tahun 2019 dan Permenhub No. 41 tahun 2020 memperbolekan adanya jasa aplikasi sepeda motor untuk kepentingan masyarakat namun dengan tanpa adanya kejelasan dari UU LLAJ serta PP No. 55 tahun 2012, dan PP No. 74 tahun 2014. Sehingga kejelasan akan boleh tidaknya mengangkut penumpang maupun untuk kepentingan masyarakat dengan menggunakan sepeda motor menjadi tidak jelas. Kejelasan terkait aturan pengendara sepeda motor untuk kepentingan masyarakat diperlukan untuk memperoleh status yang jelas bagi para pengguna sepeda motor di masa pandemi *covid-19* ini. Dengan latar belakang ini, penelitian yang akan dibahas oleh penulis berjudul “Analisis Yuridis Regulasi Penggunaan Sepeda Motor Berbasis Aplikasi untuk Kepentingan Masyarakat pada Masa Pandemi *Corona Virus Disease (Covid-19)*” berdasarkan hukum yang ada.

Pendekatan yang dilakukan untuk mengatasi kekaburan hukum adalah pendekatan ilmiah berdasarkan kebenaran objektif, kontruksi hukum dan interpretasi hukum. Norma hukum yang konflik merupakan isu hukum yang diselesaikan dengan pendekatan perundang undangan, pendekatan konseptual. (Ibrahim 2013). Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan, maka penelitian ini mengajukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah regulasi terkait pemakaian sepeda motor untuk kepentingan masyarakat dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.12 Tahun 2019 sudah memberikan payung hukum terhadap pengguna sepeda motor sebelum masa pandemi ataupun saat masa pandemi?
2. Apakah makna kalimat “ Kepentingan masyarakat “ dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.12 Tahun 2019 terkait sepeda motor yang digunakan untuk angkutan orang?

**METODE**

Jenis penelitian yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum normatif. Isu hukum yang diangkat dalam penelitian ini adalah kekaburan norma yaitu keadaan dimana suatu norma telah dibuat tetapi mempunyai ketidakjelasan makna sehimgga membuat hukum itu sendiri menjadi multitafsir.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan konsep (*conceptual approach*), antara lain konsep tentang pembentukan peraturan perundang undangan, konsep interpretasi hukum, dan konsep sepeda motor untuk kepentingan masyarakat. Pendekatan perundang undangan *(statute approach)* yaitu peraturan terkait pemakaian sepeda motor untuk angkutan orang dan pengaturan tentang adanya pandemi *covid-19.*

Jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum dan bahan non hukum. Bahan hukum antara lain yaitu primer dan sekunder, bahan hukum primer yang digunakan adalah berupa peraturan perundang undangan antara lain:

1. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan
2. Undang Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan
3. Undang Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar
5. Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan
6. Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan
7. Keppres No. 11 tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat *Corona Virus Disease (Covid-19)*
8. Permenhub No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang.
9. Peraturan Menteri Kesehatan No. 9 tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019(Covid-19)*
10. Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*
11. Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 tahun 2020 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka *Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).*

Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berupa buku-buku, jurnal dan artikel yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Bahan non hukum berupa kamus bahasa Indonesia atau KBBI, dan kamus hukum.

Teknik pengumpulan bahan hukum dan bahan non hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui studi kepustakaan (*library research*) dan studi dokumen yang dilakukan di perpustakaan Universitas Negeri Surabaya, dan buku koleksi pribadi. Pengumpulan bahan hukum juga dilakukan dengan membaca asas-asas serta teori yang berhubungan dengan isu hukum konflik yang akan dibahas, serta penelusuran data melalui internet. Setelah penulis melakukan pengumpulan bahan hukum, kemudian melakukan langkah-langkah pengolahan bahan hukum berdasarkan jenis pendekatan yang telah penulis pilih. Langkah-langkah tersebut diantaranya adalah untuk mereduksi bahan kepustakaan. Langkah mereduksi ini memiliki tujuan yaitu penulis akan memilih informasi dan bahan hukum yang telah di dapatkan dalam segi apapun yang sesuai dengan masalah penelitian yang akan diteliti.

Pengolahan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan seleksi bahan hukum yang ada, kemudian melakukan penggolongan bahan hukum dan menyusun hasil penelitian tersebut secara sistematis, tentu saja hal tersebut dilakukan secara logis, dalam artian ada hubungan dan keterkaitan antara bahan hukum satu dengan bahan hukum lainnya untuk mendapatkan gambaran umum dari hasil penelitian(Fajar and Achmad 2007).

Setelah bahan hukum terkumpul maka dilakukan teknik analisis bahan hukum untuk mendapat argumentasi berupa jawaban terhadap masalah penelitian. Analisis peraturan perundang undangan adalah kegiatan dalam penelitian ini yang bertujuan untuk mengkaji peraturan perundang undangan yang akan digunakan dalam penelitian agar tercapai hasil yang maksimal. Teknik analisis bahan hukum dilakukan setelah bahan hukum sudah terkumpul maka dilakukan analisis untuk mendapat argumentasi berupa jawaban terhadap masalah penelitian. Analisis peraturan perundang undangan adalah kegiatan dalam penelitian yang bertujuan untuk mengkaji peraturan perundang undangan yang akan digunakan dalam penelitian agar tercapai hasil yang maksimal. Bahan hukum yang diperoleh kemudian diolah dan dianalisis menggunakan metode preskripsi. Penelitian ini juga menggunakan metode preskripsi bertujuan untuk memberikan gambaran atau merumuskan masalah sesuai dengan keadaan/fakta yang ada (Ibrahim 2008).

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Disharmoni peraturan perundang-undangan dapat diartikan sebagai ketidakselarasan norma hukum, dalam hal ini terjadinya ketidakpastian hukum dalam pelaksanaanya. Tidak adanya kepastian hukum dalam hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 pasal 38 ayat (1) dimana pasal tersebut berbunyi “setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum. (Mahendra 2010)

Pemakaian Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor diatur dalam Undang Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terdapat beberapa ketentuan pemakaian sepeda motor dalam Undang Undang No. 22 tahun 2009. Sepeda motor pada dasarnya mempunyai fungsi sebagai alat transportasi yang memudahkan orang untuk berpindah dari tempat satu ke tempat lainnya dengan mengemudikannya. Penggunaan sepeda motor untuk mobilisasi orang ini disebut dengan angkutan. Definisi angkutan diatur dalam pasal 1 ketentuan umum Undang Undang No. 22 tahun 2009 yang menyatakan bahwa: “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”.

Sistem angkutan dalam Undang Undang No. 22 tahun 2009 ini dibatasi dengan 2 jenis alat transportasi yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Alat transportasi yang tergolong kendaraan bermotor antara lain dituliskan dalam Pasal 47 ayat (1) yang salah satunya menyebutkan bahwa ada jenis kendaraan sepeda motor di dalamnya. Namun fungsi sepeda motor itu sendiri tidak dimasukkan ke dalam golongan kendaraan bermotor umum yang artinya kegunaan sepeda motor dalam ketentuan yang ada di Undang Undang No. 22 tahun 2009 ini tidak difungsikan sebagai angkutan umum atau penyedia jasa layanan angkutan umum. Begitupun pula dengan Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 dan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014, bahwa kegunaan sepeda motor untuk jasa layanan angkutan umum tidak juga tidak dijelaskan.

Namun dalam implementasinya, kegunaan sepeda motor sebagai angkutan orang ini beralih menjadi angkutan umum, yang mana telah dikembangkannya sebuah aplikasi atau layanan berupa *gojek* ataupun *grab* yang mengalihfungsikan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum untuk kepentingan masyarakat. Yang kemudian sebagai desakan dari masyarakat untuk menciptakan aturan baru maka dibuatlah Peraturan Menteri No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang. Sepeda motor untuk kepentigan masyarakat dengan menggunakan aplikasi dijelaskan dalam pasal 2 Permenhub No. 12 tahun 2019 yang menegaskan bahwa Peraturan Menteri ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan keselamatan bagi pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat dengan berbasis aplikasi dan tanpa aplikasi.

Ketentuan dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 ini menjadi tidak sesuai dengan Undang Undang No. 22 tahun 2009, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012, dan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 yang sebelumnya tidak mengatur kegunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat ataupun penyedia jasa angkutan umum. Ketidaksesuaian peraturan ini bisa menimbulkan berbagai dampak antara lain:

* + - 1. Tidak adanya payung hukum untuk dapat melindungi pengguna sepeda motor sebagai kepentingan masyarakat apabila terjadi sengketa.
      2. Adanya multitafsir antara definisi angkutan umum dengan definisi untuk kepentingan masyarakat itu sendiri.

Terjadinya ketidaksesuaian peraturan perundang-undangan sendiri disebabkan oleh beberapa factor yakni :

1. Pembentukan dilakukan oleh lembaga yang berbeda dan sering dalam kurun waktu yang berbeda;
2. Pejabat yang berwenang untuk membentuk peraturan perundang-undangan berganti-ganti baik karena dibatasi oleh masa jabatan, alih tugas atau penggantian;
3. Pendekatan sektoral dalam pembentukan peraturan perundang-undangan lebih kuat dibanding pendekatan sistem;
4. Lemahnya koordinasi dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan yang melibatkan berbagai instansi dan disiplin hukum;
5. Akses masyarakat untuk berpatisipasi dalam proses pembentukan peraturan perundangan-undangan masih terbatas. (Suherman 2017)

Dari permasalahan yang dikaji oleh peneliti dapat disimpulkan bahwa ketidaksesuaian regulasi yang terjadi antara Undang-Undang No. 22 tahun 2009, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012, Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 dengan Permenhub No. 12 tahun 2019 terkait penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

1. Terbentuknya peraturan perundang-undangan dalam kurun waktu berbeda yang dibuat oleh lembaga yang berbeda pula, hal ini dapat mengakibatkan terjadinya ketidaksesuaian regulasi
2. Perbedaan antara berbagai undang-undang atau peraturan perundang-undangan. Selain itu jumlah peraturan yang makin besar menyebabkan kesulitan untuk mengetahui atau mengenal semua peraturan tersebut. Dengan demikian pula ketentuan yang mangatakan bahwa semua orang dianggap mengetahui semua undang-undang yang berlaku niscaya tidak efektif
3. Tumpang tindih kewenangan dan benturan kepentingan antara intansi-intansi dalam pemerintah.

**ANALISIS YURIDIS REGULASI TERKAIT PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT DALAM PERMENHUB NO. 12 TAHUN 2019 TENTANG KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK ANGKUTAN ORANG**

Pemerintah dalam hal menjawab permasalahan tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah mengeluarkan berbagai regulasi dalam masing masing yurisdiksi kewenangannya. Dilihat dari kacamata kewenangan, maka sah-sah saja para pemangku kebijakan memberikan sebuah regulasi yang harus ditaati oleh masyarakat, namun dalam implementasinya masih terdapat beberapa lembaga yang saling bertabrakan dalam memaknai wilayah kewenangannya. Sehingga sering terjadi ketidaksesuaian regulasi baik itu secara vertikal maupun horizontal.

UU LLAJ dinilai sebagai payung hukum kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor umum baik itu dalam dalam trayek dan tidak dalam trayek sehingga menyimpan harapan besar untuk para pengguna lalu lintas dan angkutan jalan apabila terjadi suatu permasahan dalam bidang ini. Sesuai dengan objek penelitian yaitu pemakaian sepeda motor untuk kepentingan masyarakat, perlu diingat bahwa dalam UU LLAJ sudah jelas tidak diatur tentang pemakaian sepeda motor untuk kepentingan masyarakat ataupun penyedia jasa layanan angkutan umum, namun atas perkembangan teknologi yang menimbulkan beberapa perubahan terhadap layanan angkutan umum.

Permenhub No. 12 tahun 2019 yang terbentuk atas inisiatif masyarakat untuk terwujudnya wadah regulasi bagi para pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat dengan berbasis aplikasi atau tanpa berbasis aplikasi menjadi permasalahan ketika secara penyusunan kalimat dalam Pasal 2 Permenhub No. 12 tahun 2019 berbeda dengan UU LL AJ, dan peraturan pemerintah terkait. Berdasarkan Undang Undang No. 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang Undangan bahwa sebuah peraturan perundang undangan harus dibuat sesuai dengan asas asas pembentukan peraturan perundang yang baik antara lain yaitu:

* 1. Kejelasan tujuan
  2. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
  3. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
  4. dapat dilaksanakan;
  5. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
  6. kejelasan rumusan; dan
  7. keterbukaan.

Asas ini sesuai dengan pasal 5 UU No. 12 tahun 2011 yang mana seharusnya memang sebuah peraturan harus dibentuk sesuai dengan asas asas yang telah dijelaskan di atas. Permenhub No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang dinilai telah menjadikan para pemakai sepeda motor mempunyai wadah regulasi untuk menggunakan sepeda motor sebagai kepentingan masyarakat namun belum cukup melindungi secara absolut mengingat posisi Peraturan Menteri ada di bawah Undang Undang dan Peraturan Pemerintah.

Peraturan Menteri memilki kekuatan hukum mengikat, sesuai dengan pasal 8 ayat (2) UU. No. 12 tahun 2011 yang menyatakan bahwa:

“Pasal 8

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”.

Dalam Pasal tersebut dipertegas bahwa sebuah peraturan menteri akan mempunyai kekuatan hukum mengikat apabila telah diatur oleh peraturan perundang undangan yang lebih tinggi. Artinya Permenhub No. 12 tahun 2019 ini belum mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dikarenakan UU LLAJ, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012, dan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 belum mengatur keberadaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Dilihat dari sisi kewenangan, maka merujuk dari UU LLAJ menteri yang berwenang untuk membuat regulasi terkait lalu lintas dan angkutan jalan adalah terdapat dalam pasal 1 angka 39 UU LLAJ yang menyatakan bahwa:

“Pasal 1

39. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan”.

Begitu pula dengan Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 yang mengamanatkan menteri yang sama dengan UU LLAJ untuk membuat regulasi terkait lalu lintas dan angkutan jalan, ketentuan menteri dalam Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tersebut salah satunya terdapat pada pasal 11 yang menyatakan bahwa:

“Pasal 11

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis rangka landasan diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan”.

Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014, ketentuan menteri yang berwenang terdapat dalam pasal 1 angka 21 yang menyatakan bahwa:

“Pasal 1

21. Menteri adalah Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sehingga sudah jelas bahwa regulasi terkait penjelasan lebih lanjut UU LLAJ dibentuk dan dibuat oleh Menteri Perhubungan. Dari segi kewenangan UU LLAJ dan Permenhub No. 12 tahun 2019 tidak ditemukan sebuah permasalahan.

Sesuai dengan kebutuhan masyarakat akan perlunya pembentukan regulasi terkait pemakaian sepeda motor untuk kepentingan masyarakat maka Permenhub cukup sudah menjawab persoalan yang ada di dalam masyarakat, hanya saja menurut asas pembentukan peraturan perundangan yang baik Permenhub No. 12 tahun 2019 ini belum memenuhinya.

Pengguna sepeda motor yang memfungsikan kendaraannya untuk kepentingan masyarakat selama ini menggunakan wadah regulasi berupa Peraturan Menteri yang kedudukannya lebih rendah daripada Undang Undang dan Peraturan Pemerintah. Sehingga secara legalitas perlu penyempurnaan terhadap Undang Undang maupun Peraturan Pemerintah itu sendiri, sesuai dengan perkembangan zaman dan teknologi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

**INTERPRETASI PENGGUNAAN KALIMAT KEPENTINGAN MASYARAKAT DALAM PERMENHUB NO. 12 TAHUN 2019 TENTANG KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK ANGKUTAN ORANG**

Pada dasarnya terdapat tiga bahan hukum yang penting dan menjadi landasan untuk memberikan ketentuan dalam berkendara menggunakan sepeda motor serta menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan secara bijak yaitu : Pertama, UU No. 22 tahun 2009 yang diatur secara khusus di pasal 106 ayat (9) UU No. 22 tahun 2009 yang menyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang”.

Aturan dalam pasal tersebut dapat diartikan bahwa memang sepeda motor dapat digunakan sebagai angkutan orang atau dikategorikan sebagai kendaraan bermotor pribadi, hal ini termaktub dalam pasal 137 UU No. 22 tahun 2009 yang menjelaskan bahwa angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor dapat berupa sepeda motor. Aturan yang sudah yang dijelaskan di atas memang tidak secara khusus mengecualikan sepeda motor untuk kendaraan bermotor umum, namun aturan tersebut berbicara bahwa sepeda motor adalah kendaraan yang tidak dikategorikan sebagai angkutan umum.

Aturan selanjutnya yang merupakan penegasan dari UU No. 22 tahun 2009 ini yaitu PP. No. 74 tahun 2014 yang juga mengatur tentang keberadaan sepeda motor untuk angkutan orang, secara khusus dijelaskan dalam pasal 3 ayat (1) PP No. 74 tahun 2014, yang menyatakan bahwa sepeda motor merupakan salah satu kendaraan bermotor yang dapat digunakan sebagai angkutan orang. Diatur pula tentang kewajiban penyediaan angkutan umum yang dapat memenuhi kebutuhan angkutan orang yang selamat, nyaman, dan terjangkau. Kewajiban penyediaan angkutan umum ini dijelaskan dalam pasal 14 ayat (1) dengan bunyi pasal, “Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau”.

Penyediaan angkuutan umum ditujukan untuk kendaraan bermotor umum yang mana dijelaskan juga di dalam pasal 14 ayat (2), pasal tersebut berbunyi “Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum”. Jenis jenis kendaraan bermotor umum tersebut antara lain adalah mobil penumpang dan mobil bus umum serta taksi dengan jenis sedan. Semua kendaraan bermotor umum tersebut merupakan kendaraan bermotor umum yang diatur dalam trayek maupun tidak dalam trayek.

Sepeda motor yang kini turut menjadi penyedia layanan jasa angkutan umum berbasis aplikasi ataupun tanpa berbasis aplikasi memicu dibuatnya Permenhub No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang. Ketentuan dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 tersebut mengkhususkan sepeda motor yang digunakan sebagai penyedia layanan jasa angkutan umum dengan menggunakan kalimat “kepentingan masyarakat” dalam beberapa pasalnya. Penggunaan kalimat “kepentingan masyarakat” tidak diatur dalam regulasi sebelumnya yaitu UU No. 22 tahun 2009, serta PP No. 74 tahun 2014, bahkan definisi dari kepentingan masyarakat itu sendiri tidak diatur dalam ketentuan umum Permenhub No. 12 tahun 2020. Maka diperlukan sebuah interpretasi penggunaan kalimat “kepentingan masyarakat” dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 tersebut. Interpretasi yang akan digunakan adalah interpretasi gramatikal atau penafsiran kata kata dan istilah dalam Undang Undang menurut kaidah tata bahasa.

Menurut KBBI Kepentingan berasal dari kata penting yang berarti utama; pokok. Sedangkan apabila diimbuhi dengan ke-an maka ke-penting-an diartikan sebagai keperluan atau kebutuhan yang mana dicontohkan pula pemakaian kata kepentingan di dalam KBBI yaitu mendahulukan ~ umum, keperluan atau kebutuhan berdasarkan dorongan masyarakat merupakan faktor utama digunakannya kalimat “kepentingan masyarakat” dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 ini. Namun tetap saja, makna kepentingan masyarakat dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 berbeda dengan angkutan umum. Meskipun masyarakat dalam KBBI juga mencakup ruang lingkup yang umum, regulasi terkait tentang angkutan jalan mengartikan bahwa angkutan umum dan kepentingan masyarakat adalah dua hal yang berbeda. Angkutan umum memilki beberapa persyaratan laik jalan untuk dapat dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum, sedangkan kendaraan yang dikategorikan untuk kepentingan masyarakat memiliki persyaratan laik jalan yang berbeda dengan kendaraan bermotor yang difungsikan untuk angkutan umum.

Mengenai asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik (asas kejelasan rumusan) yaitu harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundangundangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

**PENUTUP**

**Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa:

1. Permenhub No. 12 tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Angkutan Orang dinilai belum memberikan payung hukum yang dapat secara efektif melindungi masyarakat yang memfungsikan sepeda motor untuk peneyedia jasa layanan angkutan umum menurut analisis dari UU No. 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Perundang Undangan.
2. Interpretasi gramatikal kepentingan masyarakat mengandung arti yaitu keperluan atau kebutuhan yang mana dicontohkan pula pemakaian kata kepentingan di dalam KBBI yaitu mendahulukan ~ umum, keperluan atau kebutuhan berdasarkan dorongan masyarakat merupakan faktor utama digunakannya kalimat “kepentingan masyarakat” dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 ini. Namun tetap saja, makna kepentingan masyarakat dalam Permenhub No. 12 tahun 2019 berbeda dengan angkutan umum. Meskipun masyarakat dalam KBBI juga mencakup ruang lingkup yang umum, regulasi terkait tentang angkutan jalan mengartikan bahwa angkutan umum dan kepentingan masyarakat adalah dua hal yang berbeda.

**Saran**

1. Bagi Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

Diharapkan untuk melakukan penyempurnaan terhadap Undang Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga sesuai dengan perkembangan teknologi khususnya di bidang angkutan umum berbasis aplikasi.

1. Bagi Kementerian Perhubungan

Diharapkan mampu mengetahui setiap kebijakan yang diambilnya. Khususnya sektor transportasi sepeda motor untuk kepentingan serta memahami akibat hukumnya bagi kepentingan masyarakat.

1. Bagi pihak pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat Bagi Pengguna sepeda motor yang memakai kendaraannya sebagai mata pencaharian dan aktivitas untuk kepentingan masyarakat supaya tetap mematuhi peraturan perundang undangan terkait lalu lintas dan angkutan jalan.

**DAFTAR PUSTAKA**

**Buku**

Achmadi, Umar Fahmi. 2014. *Kesehatan Masyarakat dan Globalisasi.* Jakarta:Rajawali Pers.

Agustino, Leo. 2008. *Dasar Dasar Kebijakan Publik.* Bandung: Penerbit Alfabeta.

Ayuningtyas, Dumilah. 2014. *Kebijakan Kesehatan: Prinsip dan Praktik.* Jakarta: Rajawali Pers.

Diantha, I Made Pasek. 2015. *Konsepsi Teoritis Penelitian Hukum Normatif.* Denpasar: Fakultas Hukum Udayana.

Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Ishaq. 2018. *Dasar Dasar Ilmu Hukum.* Jakarta: PT. Sinar Grafika.

Islamy, M Irfan.2009. *Prinsip Prinsip Perumusan Kebijakan Negara.* Jakarta:EGC.

Manan, Bagir. 2004. *Hukum Positif Indonesia.* Yogyakarta

Mertokusumo. Sudikno. 2003. M*erngenal Hukum Suatu Pengantar.* Yogyakarta : Liberty.

Notoatmodjo, Soekidjo. 2010. *Etika dan Hukum Kesehatan.* Jakarta: Rineka Cipta

Nugroho, Riant. 2012. *Public Policy: Dinamika Kebijakan, Analisis Kebijakan, dan Manajemen Kebijakan.* Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.

Prasetyo, Teguh. 2015. *Keadilan Bermartabat Perspektif Teori Hukum.* Bandung: Penerbit Nusa Media.

Rasjidi, Lili. Rasjidi, Thania Ira. 2007 *Dasar Dasar Filsafat dan Teori Hukum.* Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Soekanto, Soerjono. 2014. *Faktor Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.* Jakarta: Rajawali Pers.

**Jurnal/Artikel Ilmiah/Makalah**

Chadijah, Siti. 2020. *Harmonisasi Kewenangan Penanganan Pandemi Covid-19 antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.* Jurnal Kertha Semaya. Vol 8 No. 8

Fitri, Wardatul. 2020. *Implikasi Yuridis Penetapan Status Bencana Nasional Pandemi Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) Terhadap Perbuatan Hukum Keperdataan.* Supremasi Hukum. Vol 9 No. 1

Hairi, Prianter. 2020. *Implikasi Hukum Pembatasan Sosial Berskala Besar Terkait Pencegahan Covid-19.* Kajian singkat terhadap isu aktual dan strategis. Vol 12, No. 7

Herman. 2015. *Perlindungan Hukum Warga Negara Terhadap Tindakan Pemerintah Dalam Membuat Keputusan Administrasi Negara.* Jurnal Komunikasi Hukum Vol 1 No. 1

Herman, Noor, Julian Hendry. 2017. *Doktrin Tindakan Hukum Administrasi Negara Membuat Keputusan (Beschikking).* Jurnal Komunikasi Hukum Vol 3 No.1

Innaka, Antrari. 2013. *Pemenuhan Hak atas Kesehatan Masyarakat terhadap Bahaya Pandemi Penyakit Menular Avian Influenza (AI) di Indonesia*. Jurnal Mimbar Hukum, Vol 2 No. 2

Islamiyati. 2018. *Kritik Filsafat Hukum Positivisme Sebagai Upaya Mewujudkan Hukum yang Berkeadilan.* Law And Justice Journal. Vol. 1 No. 1

Juaningsih, Novita Iman. 2020. *Optimalisasi Kebijakan Pemerintah dalam Penanganan Covid-19 terhadap Masyarakat Indonesia*. Jurnal Salam; Sosial dan Budaya Syar’i. Vol 7, No 6

Julyano, Mario. 2019. *Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum.* Jurnal Crepido. Vol 1 No. 1

LBH Jakarta. 2020. *Penanganan Wabah Pandemi Covid -19 dan Penerapan PSBB di Jabodetabek Harus Memperhatikan Hak Warga*. Dituliskan dalam Kertas Posisi LBH Jakarta pada tanggal 4 Mei 2020.

Mandayani, Dian. 2018. *Tinjauan Hukum terhadap Transaksi dan Transportasi berbasis Aplikasi Online.* Resam Jurnal Hukum*.* Vol. 4, No. 1

Nasution, Latipah. 2020. *Hak Kesehatan Masyarakat dan Hak Permintaan Pertanggung Jawaban terhadap Lambannya Penanganan Covid-19.* Adalah: Buleti Hukum dan Keadilan. Vol 4 No. 1

Ristyawati, Aprista.2020. *Efektifitas Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Masa Pandemi Corona Virus 2019 oleh Pemerintah Sesuai Amanat UUD NRI Tahun 1945.* Administrative Law & Governance Journal. Vol 3 No. 2

Setiawan, Yusufa. 2020. *Penetapan Karantina Wilayah Menurut Pandangan Legal Positivisme dalam Rangka Pencegahan dan Pemberantasan Covid-19.* Makalah Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyyah Malang.

Sryani Br. Ginting, SH., M. Hum. 2017. *Interpretasi Gramatikal Sistematis Historis Kasus Dugaan Penodaan Agama Oleh Ahok.* Jurnal Law Pro Justitia. Vol II No. 2

Surya, Ade. 2020*. Inkonsistensi dan Ketidaktegasan Kebijakan Pemerintah dalam Menangani Pandemi Covid-19.* Kajian singkat terhadap isu aktual dan strategis. Vol 12, No. 8

Telaumbauana, Dalinana. 2020. *Urgensi Pembentukan Aturan terkait Pencegahan Covid-19 di Indonesia.* Jurnal Qalamuna. Vol 12, No 1

**Peraturan Perundang Undangan**

Indonesia, 2009. *Undang Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,* (LN No. 96 tahun 2009, TLN No. 5025).

Indonesia, 2018. *Undang Undang No. 6 tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan,*

(LN No. 128 tahun 2018, TLN No. 6236).

Indonesia, 2020. *Peraturan Pemerintah No. 21 No. 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Virus Corona Disease (Covid-19)*

(LN No. 91 tahun 2020 TLN No. 6487 tahun 2020)

Indonesia, 2014. *Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan* (Berita Negara Republik Indonesia 2014 No. 260)

Indonesia, 2012. *Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan* (Berita Negara Republik Indonesia 2012 No.120)

Indonesia,2019. *Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 tahun 2019 tentang* *Keselamatan Sepeda Motor Untuk Angkutan* Orang. (Berita Negara Republik Indonesia tahun 2019 No. 266)

Indonesia, 2020. *Peraturan Menteri Kesehatan No. 9 tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).*

(Berita Negara Republik Indonesia tahun 2020 No. 326)

Indonesia, 2020. *Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Virus Corona Disease (Covid-19).*

(Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 No. 361)

Indonesia, 2020. *Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 tahun 2020 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Virus Corona Disease (Covid-19)*

(Berita Negara Republik Indonesia Tahun2020 No. 587)

**Media Massa**

Aji, Seno. 2020. Perppu Covid dan Penegakan Hukum, (online) (<https://www.beritasatu.com/opini/6625/perppu-covid19-dan-penegakan-hukum>, diakses 26 Juni 2020).

Ananda, Putera. Ada Pertentangan Norma antara Permenkes dan Permenhub soal Ojol (online)

[https://mediaindonesia.com/read/detail/303323-ada-pertentangan-norma-dalam-permenkes-dan-permenhub-soal-ojol diakses 27 Juni 2020](https://mediaindonesia.com/read/detail/303323-ada-pertentangan-norma-dalam-permenkes-dan-permenhub-soal-ojol%20diakses%2027%20Juni%202020))

Sianturi, Petrus “Masalah Hukum dalam Wabah Covid-19”. Dalam Koran Tempo, 24 Maret.

Mihradi, Raden. 2020. Covuid 19 di Lorong Hukum dan Demokrasi, (online)

(<https://nasional.kompas.com/read/2020/03/30/11163581/covid-19-di-lorong-hukum-dan-demokrasi?page=all>, diakses 27 Juni 2020)