

**ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 37 P/HUM/2017
TAHUN 2017 TENTANG PEMBATALAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2017 TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK
DALAM TRAYEK (ANGKUTAN ONLINE)**



Oleh :

Nama : RZ Muadz Yahya
NIM : 91216045
BKU : Hukum Tata Negara

TESIS

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM
PALEMBANG, 2019**

**ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 37 P/HUM/2017
TAHUN 2017 TENTANG PEMBATALAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2017 TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK
DALAM TRAYEK (ANGKUTAN ONLINE)**

**Oleh :
RZ Muadz Yahya
91216045**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar **Magister Hukum**
Pada
Program Studi Ilmu Hukum
Program Pascasarjana
Universitas Muhammadiyah Palembang



**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM
PALEMBANG, 2019**

JUDUL : ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR
37 P/HUM/2017 TAHUN 2017 TENTANG
PEMBATALAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2017
TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR
UMUM TIDAK DALAM TRAYEK (ANGKUTAN
ONLINE)
NAMA : RZ MUADZ YAHYA
NIM : 91216045
BKU : HUKUM TATA NEGARA
PROGRAM STUDI : MAGISTER ILMU HUKUM

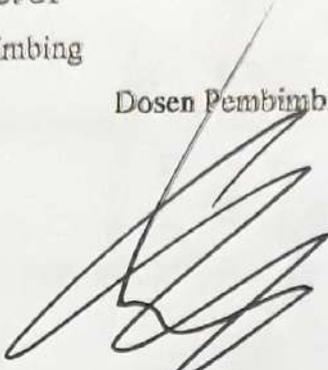
MENYETUJUI

Dosen Pembimbing

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


Dr. Hj. Sri Suatmiati, S.H., M.Hum.


Dr. Arif Wisnu Wardhana, S.H., M.Hum.

MENGETAHUI

Ketua Program Studi Magister Hukum

Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Palembang

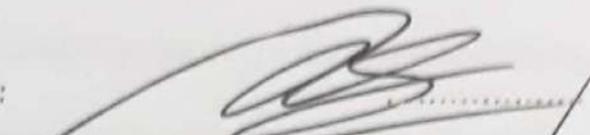


Dr. Arif Wisnu Wardhana, S.H., M.Hum.

MENGESAIKAN

I. TIM PENGUJI

Ketua Tim Penguji :

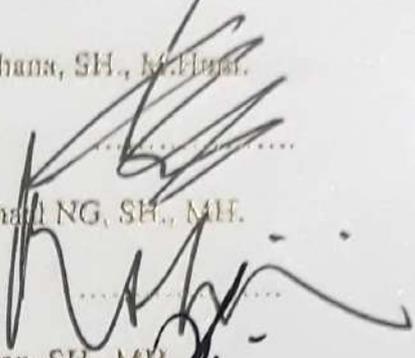

Dr. Hj. Sri Suatmanti, SH., M.Hum.

Sekretaris :

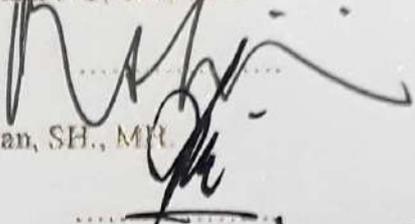
Dr. Arief Wisnu Wardhana, SH., M.Hum.

Anggota :

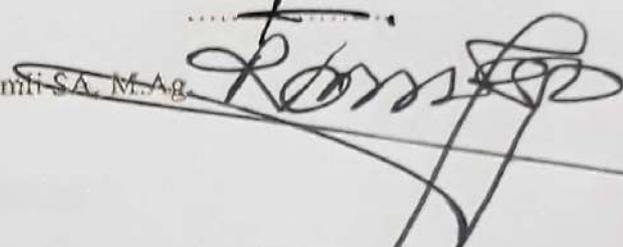
1.


Prof. Dr. Drs. H. Marshall NG, SH., MH.

2.


Dr. H. KN. Sofyan Hasan, SH., MH.

3.


Prof. Dr. H. Romli SA, M.Ag.

II. Program Studi Magister Hukum

Program Pascasarjana UMP



Dr. Arief Wisnu Wardhana, S.H., M.Hum.

Tanggal Lulus Ujian :

MOTTO

*"Menyia - nyiakan waktu lebih buruk dari kematian.
Karena kematian memisahkanmu dari dunia sementara
menyi-nyiakan waktu memisahkanmu dari Allah"*

-Imam bin Al Qaylm-

TESIS INI KUPERSEMBAHKAN KEPADA :

- ORANGTUAKU, PAPA DAN MAMA TERKASIH
- ISTERIKU DAN ANAK-ANAKKU TERCINTA
- SAUDARA-SAUDARAKU TERKASIH
- SAHABAT-SAHABAT SEKALIAN
- REKAN-REKAN TERBAIKKU
- DOSEN PEMBIMBING
- ALMAMATER

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : RZ MUADZ YAHYA
NIM : 91216045
BKU : HUKUM TATA NEGARA
PROGRAM STUDI : MAGISTER ILMU HUKUM
JUDUL : ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR
37 P/HUM/2017 TAHUN 2017 TENTANG
PEMBATALAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 26 TAHUN 2017
TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR
UMUM TIDAK DALAM TRAYEK (ANGKUTAN
ONLINE)

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tesis ini adalah benar karya tulis saya ;
2. Semua kutipan, saudara dan lain lain menjadi tanggung jawab saya sepenuhnya;
3. Apabila dikemudian hari ada klaim dari orang lain bahwa tulisan saya ini karyanya, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan baik secara ilmiah maupun secara hukum.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa paksaan dan tekanan dari pihak manapun.

Palembang, Maret 2019

Yang membuat pernyataan,



RZ MUADZ YAHYA

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohim

Assalamu'alaikum warrohmatullahi wabarakatuh

Puji syukur kepada Tuhan YME atas segala rahmat dan hidayahnya yang telah memberikan kekuatan, kesihatan dan kesabaran untukku dalam mengerjakan dan menyelesaikan Tesis ini.

Tesis ini berjudul : Analisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/Hum/2017 Tahun 2017 Tentang Pembatalan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Angkutan Online). Adapun permasalahan yang dibahas dalam Tesis ini adalah tentang bagaimana keadilan dalam Putusan MA dan PM. Ruang lingkup penelitian ini lebih difokuskan pada bidang kajian hukum tata negara khususnya dalam lingkup kajian yang berkaitan dengan sistem Peraturan perundang – undangan.

Mudah-mudahan hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, baik Pemerintah, Mentri Perhubungan, Hakim Mahkama Agung, Angkutan Online, Angkutan Konvensional dan semua stakeholder bangsa Indonesia. Penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan baik dari sisi substansi/materi maupun metode penulisan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik maupun saran yang konstruktif dari semua pihak demi terwujudnya perbaikan di masa yang akan datang.

Pada kesempatan ini perkenankan penulis untuk menyampaikan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan khususnya kepada yang terhormat:

1. Dr. Abid Jazuli, SE., MM, Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang
2. Dr. Sri Rahayu, SE. MM. Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Muhammadiyah Palembang
3. Dr. Arif W.Wardhana, S.H., M.Hum. Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang
4. Dr. Hi Sri Suatmiati, S.H, M.Hum. selaku Pembimbing I Tesis ini
5. Dr. Arif W.Wardhana, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing II Tesis ini
6. Seluruh Dosen Pengajar dan Staf Administrasi Program Studi Magister Hukum
7. Mahasiswa Prodi Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Palembang khususnya Angkatan XXI
8. Orangtuaku Papa dan Mama Terkasih
9. Isteriku dan Anak-anakku Tercinta
10. Seluruh Keluarga Besarku
11. Rekan-rekan dan Para Sahabat
12. Berbagai pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.

Terimakasih atas perhatian, semangat dan motivasi serta bantuan kepada penulis selama ini, semoga semua amal baik kita mendapat keridhoan Allah SWT...Aamin

Wassalamualaikum warrohmatullahi wabarraktuh

Palembang, Maret 2019


RZ MUADZ YAHYA

ABSTRAK

Mahkamah Agung membatalkan 14 pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Noomor PM 26 tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Putusan Mahkamah Agung ini memberikan dampak negatif pada angkutan konvensional. Angkutan konvensional merasakan kerugian dari pendapatan omset mereka, dengan putusan ini juga menjadi pertimbangan menteri perhubungan, dimana peraturan ini dibuat untuk melindungi angkutan konvensional, dengan melihat kasus inilah yang menjadi alasan penulis untuk mengangkat permasalahan ini ke dalam tesis ini. Permasalahan yang diangkat, adalah : (1) Apakah Peraturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017 sudah memberikan Keadilan dan kepastian hukum terhadap angkutan online , dan (2) Apakah dalam putusan Hakim Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 37 P/HUM/2017 Tahun 2017 sudah memberikan hak keadilan. Hasil penelitian yang didapatkan adalah: (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 sudah dapat memenuhi rasa keadilan, karena berusaha menjadi kekuatan hukum dan penengah atas konflik yang terjadi antara angkutan konvensional dan angkutan online, dan (2) Putusan Mahkamah Agung Nomor 37.P/HUM/2017 belum memenuhi rasa keadilan, karena lebih berpihak kepada kepentingan angkutan online dibandingkan dengan angkutan konvensional. Putusan Mahkamah Agung kurang menggali perkara yang dihadapkan kepadanya, karena telah mengabaikan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016 yang mewajibkan para Pengemudi Angkutan Sewa Khusus (Taksi Online) untuk berbadan hukum. Mahkamah Agung juga telah mengabaikan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 yang merupakan landasan pembuatan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017.

Kata kunci: Angkutan konvensional. Angkutan online.

ABSTRACT

The Supreme Court cancels 14 articles in the Minister of Transportation's PM PM 26 of 2017 Regulation concerning the Implementation of People Transportation with Public Motor Vehicles Not in Route. This Supreme Court ruling has a negative impact on conventional transportation. Conventional transportation feels a loss from their turnover income, with this decision also being a consideration of transportation ministries, where this regulation was made to protect conventional transportation, by looking at this case that is the reason for the author to raise this issue in this thesis. The problems raised are: (1) Has the Minister of Transportation Regulation No. 26 of 2017 already provided Justice and legal certainty for online transportation, and (2) Has the decision of the Supreme Court Judge Number 37 P / HUM / 2017 in 2017 been give justice rights. The results of the research are: (1) Minister of Transportation Regulation Number 26 of 2017 has been able to fulfill a sense of justice, because it seeks to become the legal force and mediator of conflicts that occur between conventional transportation and online transportation, and (2) Supreme Court Decision Number 37. P / HUM / 2017 has not fulfilled a sense of justice, because it is more in favor of the interests of online transportation compared to conventional transportation. Decisions of the Supreme Court did not delve into cases confronted by him, because he had ignored the Decision of the Constitutional Court Number 78 / PUU-XIV / 2016 which obliged Special Rental Carriers (Online Taxis) to be incorporated. The Supreme Court has also ignored Law Number 22 Year 2009 and Government Regulation Number 74 of 2014 which is the basis for making Minister of Transportation Regulation Number 26 of 2017.

Keywords: Conventional transportation, Online transportation.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Permasalahan	14
C. Ruang Lingkup	15
D. Tujuan Dan Kegunaan	15
E. Kerangka Teoritis Dan Konseptual	16
F. Metodologi Penelitian	27
G. Sistematika Penulisan	29
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	31
A. Angkutan Umum	31
1. Jenis Angkutan Umum	32
2. Pelayanan Trayek Angkutan Umum	33
B. Keadilan	34
1. Pengertian keadilan	34
2. Subjek keadilan	36

3. Macam-macam keadilan	37
C. Teori Hierarki Dan Perundang-Undangan	41
1. Jenis Dan Hierarki	44
2. Undang Undang Dasar 1945.....	45
3. Ketetapan MPR	46
4. Undang–Undang/ Peraturan Pemerintah Pengganti Undang–Undang	46
5. Peraturan Pemerintah	47
6. Peraturan Presiden	48
7. Peraturan Daerah	48
D. Hakim Mahkamah Agung	48
1. Wewenang Hakim	49
2. Kewajiban Dan Tanggung Jawab Hakim	52
3. Kekuasaan Kehakiman	55
E. Putusan Hakim.....	55
1. Kekuatan Putusan	58
2. Fungsi Putusan Hakim	60
F. <i>Judicial Riview</i>	61
1. Urgensi Judicial Review	62
2. Mekanisme Beracara Dalam Judicial Review	64
G. Pengertian Peraturan Menteri	70
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	75
A. Peraturan Mentri Perhubungan No 26 tahun 2017 sudah memberikan Keadilan dan kepastian hukum terhadap angkutan online	75
B. Putusan Hakim Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 37 P/HUM/2017 sudah memberikan hak keadilan	106
BAB IV PENUTUPAN	116
A. Kesimpulan.....	116
B. Saran	117
DAFTAR PUSTAKA.....	118

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara besar kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan total wilayah 735.355 mil persegi. Indonesia merupakan peringkat keempat dari negara berpenduduk terbesar di dunia setelah Amerika, India, dan Cina diposisi nomor satu. Tanpa sarana transportasi yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (derived demand) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya.

Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Harus diingat bahwa sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan.

Sarana transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain. Akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia.

Transportasi jika dilihat dari sisi sosial lebih merupakan proses afiliasi budaya dimana ketika seseorang melakukan transportasi dan berpindah menuju daerah lain maka orang tersebut akan menemui perbedaan budaya dalam bingkai kemajemukan Indonesia. Disamping itu sudut pandang sosial juga mendeskripsikan bahwa transportasi dan pola-pola transportasi yang terbentuk

juga merupakan perwujudan dari sifat manusia. Contohnya, pola pergerakan transportasi penduduk akan terjadi secara massal dan masif ketika mendekati hari raya. Hal ini menunjukkan perwujudan sifat manusia yang memiliki tendensi untuk kembali ke kampung halaman setelah lama tinggal di perantauan. Pada umumnya perkembangan sarana transportasi di Indonesia berjalan sedikit lebih lambat dibandingkan dengan negara-negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Hal ini disebabkan oleh perbedaan regulasi pemerintah masing-masing negara dalam menangani kinerja sistem transportasi yang ada.

Kebanyakan dari Negara maju menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian yang integral dari pembangunan perekonomian. Pembangunan berbagai sarana dan prasarana transportasi seperti halnya dermaga, pelabuhan, bandara, dan jalan rel dapat menimbulkan efek ekonomi berganda (*multiplier effect*) yang cukup besar, baik dalam hal penyediaan lapangan kerja, maupun dalam memutar konsumsi dan investasi dalam perekonomian lokal dan regional. Sektor transportasi dikenal sebagai salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan penumpang telah berkembang sangat dinamis serta berperan didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis.

Keberhasilan sektor transportasi dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal, stabilitas politik termasuk mewujudkan nilai-nilai sosial dan budaya yang diindikasikan melalui berbagai indikator transportasi antara lain: kapasitas, kualitas pelayanan, aksesibilitas keterjangkauan, beban publik dan *utilisasi*. Dengan berkembangnya jaman sarana transportasi pun mulai berubah dari konvensional menjadi era digital.

Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, sepeda motor, becak, dan lain-lain. Namun di dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, salah satunya adalah taksi. Taksi merupakan jenis kendaraan yang disewa dengan sopir, yang digunakan oleh penumpang tunggal atau sekelompok kecil penumpang. Perkembangan Transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Dahulu, pengguna jasa transportasi memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring. Sistem daring (online). Ada beberapa jenis transportasi online saat ini yang menggunakan sistem daring di antaranya GO-Jak, GO- Car, GraibCar, Uber dll.

Dengan perkembangna seperti ini memberikan kemudahan untuk konsumen, namun perkembangan teknologi ini tidak sejalan dengan kesejahteraan masarakat, dimana angkutan konvensional kalah bersaing dengan angkutan berbasis online, hal ini menimbulkan kesenjangan antara angkutan online dengan angkutan konvensional, dimana omset pendapatan angkutan konvensional menurun drastis, hal ini menjadi pemicu dan pertikaian antara angkutan konvensional dengan angkutan online, disetiap daerah banyak supir angkutan konvensional berdemoa, dimana mereka meminta pemerintah pusat atau pun daerah secara tegas memberikan aturan terhadap angkutan online, dikarnakan angkutan online belum memiliki aturan hukum yang jelas, sejalan dengan ini pemerintah pun segera membuat peraturan dimana peraturan tersebut di buat oleh menteri perhubungan untuk melindungi angkutan konvensional dan mengakomodir

angkutan online, dengan dibuatnya peraturan menteri angkutan online pun memiliki landasan hukum, namun hal ini menjadi pemicu untuk angkutan online untuk melakukan demo, diaman mereka berpendapat peraturan menteri perhubungan sangat tidak tepat dan merugikan angkutan online itu sendiri.

Dalam peraturan perundang-undangan. Pasal 7 ayat (1) UU 12/2011 menyatakan bahwa jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Pada dasarnya peraturan menteri tercantum dalam undang undang Nomor 12 tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang udanganan (UU No. 12/2011), jenis peraturan tersebut keberadaannya diatur dalam Pasal 8 ayat (1) UU No. 12/2011, yang menegaskan¹:

“Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.”

Walaupun ketentuan di atas tidak menyebut secara tegas jenis peraturan perundang-undangan berupa “Peraturan Menteri”, namun pasal di atas, mencerminkan keberadaan Peraturan Menteri sebagai salah satu jenis peraturan

¹ UU No.12/2011

perundang-undangan. Dengan demikian, Peraturan Menteri setelah berlakunya UU No. 12/2011 tetap diakui keberadaannya.

Dan oleh karena itu yang dapat memutuskan peraturan menteri perhubungan adalah lembaga tinggi Negara itu sendiri, dalam sistem ketatanegaraan Indonesia Mahkamah Agung yang merupakan pemegang kekuasaan kehakiman bersama-sama dengan Mahkamah Konstitusi harus bebas dari pengaruh cabang-cabang kekuasaan lainnya. Mahkamah Agung membawahi badan peradilan dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha Negara, dan dalam Fungsi peradilan Mahkamah Agung dijelaskan sebagai berikut ²:

- a. Sebagai Pengadilan Negara Tertinggi, Mahkamah Agung merupakan pengadilan kasasi yang bertugas membina keseragaman dalam penerapan hukum melalui putusan kasasi dan peninjauan kembali menjaga agar semua hukum dan undang-undang diseluruh wilayah negara RI diterapkan secara adil, tepat dan benar.
- b. Disamping tugasnya sebagai Pengadilan Kasasi, Mahkamah Agung berwenang memeriksa dan memutuskan pada tingkat pertama dan terakhir - semua sengketa tentang kewenangan mengadili. - permohonan peninjauan kembali putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (Pasal 28, 29,30,33 dan 34 Undang-undang Mahkamah Agung No. 14 Tahun 1985) - semua sengketa yang timbul karena perampasan kapal asing dan muatannya oleh kapal perang Republik

² www.mahkamahagung.go.id/id/tugas-pokok-dan-fungsi, 27-02-2018, 15.00.

Indonesia berdasarkan peraturan yang berlaku (Pasal 33 dan Pasal 78 Undang-undang Mahkamah Agung No 14 Tahun 1985)

- c. Erat kaitannya dengan fungsi peradilan ialah hak uji materiil, yaitu wewenang menguji/menilai secara materiil peraturan perundangan dibawah Undang-undang tentang hal apakah suatu peraturan ditinjau dari isinya (materinya) bertentangan dengan peraturan dari tingkat yang lebih tinggi (Pasal 31 Undang-undang Mahkamah Agung Nomor 14 Tahun 1985).

Dalam putusannya MA 36 P/HUM/2017 tahun 2017³,menganulir peraturan menteri perhubungan no 26 tahun 2017, ada 14 point yang di anulir diantaranya sebgai berikut ⁴:

1. Pasal 5 ayat (1) huruf e

Pelayanan Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib memenuhi pelayanan tarif angkutan berdasarkan argometer atau tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi.

2. Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e

- a. Pasal 19 ayat (2) huruf f: Angkutan Sewa Khusus wajib memenuhi pelayanan penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah atas dasar usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri setelah dilakukan analisa.

³ Putusan MA 36 P/HUM/2017

⁴ PM No.26/2017

b. Pasal 19 ayat (3) huruf e: Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Sewa Khusus wajib memenuhi persyaratan dilengkapi dokumen perjanjian yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji dan kartu pengawasan.

3. Pasal 20

(1) Pelayanan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam pasal 19, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan.

(2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:

- a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;
- b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;
- c. perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.

(3) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan oleh:

- a. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau
- b. Gubernur, untuk wilayah operasi angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi.

4. Pasal 21

(1) Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, ditetapkan dengan mempertimbangkan:

- a. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu; dan
- b. adanya potensi bangkitan perjalanan. (2) Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur sesuai dengan kewenangan menetapkan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang Dengan Tujuan Tertentu untuk jangka waktu 5 (lima) tahun. (3) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), digunakan sebagai dasar dalam pembinaan. (4) Rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diumumkan kepada masyarakat. (5) Kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilakukan evaluasi secara berkala setiap 1 (satu) tahun. (6) Penyusunan rencana kebutuhan kendaraan Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), paling sedikit meliputi kegiatan: a. penelitian potensi bangkitan perjalanan; b. penentuan variabel yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan; dan
- c. penentuan model perhitungan bangkitan perjalanan.

5. Pasal 27 huruf a

Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor;

6. Pasal 30 huruf b

Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), dapat mengembangkan usaha di kota/kabupaten lain dengan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor sesuai domisili cabang tersebut.

7. Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3

ayat (9) huruf a angka 2: Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk kendaraan bermotor baru berupa salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

Ayat (10) huruf a angka 3 Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan dengan melampirkan kendaraan baru, meliputi salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

8. Pasal 36 ayat (4) huruf c

Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yakni permohonan perbaruan masa berlaku izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya paling lambat 30 (tiga puluh) hari kalender sebelum berakhir masa berlaku dan dilengkapi dengan persyaratan administrasi antara lain: salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan.

9. Pasal 37 ayat (4) huruf c

Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: salinan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang masih berlaku atas nama perusahaan.

10. Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3

a. Ayat (9) huruf a angka 2: Pemohon dalam mengajukan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8), dengan melampirkan dokumen untuk: kendaraan baru, sebagai berikut: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

b. Ayat (10) huruf a angka 3 Setelah mendapatkan Surat Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan perubahan dokumen izin untuk penambahan kendaraan dengan melampirkan dokumen sebagai berikut: kendaraan baru, meliputi: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

11. Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b

Setelah mendapatkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor umum, pemohon mengajukan permohonan penerbitan kartu pengawasan, dengan melampirkan dokumen sebagai berikut: salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

12. Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2

- a. Ayat (10) huruf a angka 2: Pemohon dalam mengajukan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), dengan melampirkan dokumen untuk kendaraan baru, sebagai berikut: Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.
- b. Ayat (11) huruf a angka 2 Setelah mendapatkan surat rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9), pemohon mengajukan permohonan penerbitan izin penyelenggaraan angkutan beserta kartu pengawasan tidak dalam trayek dengan melampirkan dokumen kendaraan baru, sebagai berikut: Salinan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan bermotor.

13. Pasal 51 ayat (3)

Larangan bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), meliputi kegiatan: a. menetapkan tarif dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan; b. merekrut pengemudi; c. memberikan layanan akses aplikasi kepada orang perorangan sebagai penyedia jasa angkutan; dan d. memberikan layanan akses aplikasi kepada Perusahaan Angkutan Umum

yang belum memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.

14. Pasal 66 ayat (4)

Sebelum masa peralihan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi atas nama badan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus dilampirkan dengan perjanjian yang memuat kesediaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi di badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi perorangan.

MA memberikan empat alasan dalam putusanya diantaranya sebagai berikut :

1. Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu.
2. Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep sharing economy yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana amanat Pasal 33 ayat (1) UUD 1945⁵.
3. Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang

⁵ Undang Undang Dasar 1945

melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuh-kembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.

4. Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut: a. bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008⁶ tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah. b. bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009⁷ tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus.

Dengan putusan ini angkutan online dapat bernafas lega. Namun dilain sisi keputusan mahkama Agung ini juga memberikan dampak negative untuk angkutan konvensional, dengan putusan ini angkutan konvensional juga merasakan kerugian dari pendapatan omset mereka, dengan putusan ini juga menjadi pertimbangan Menteri Perhubungan dimana peraturan ini dibuat untuk melindungi

⁶ UU No. 20/2008

⁷ UU No. 22/2009

angkutan konvensional. Penulis melihat ada beberapa hal yang tidak sesuai dengan kebijakan dari Mahkamah Agung itu sendiri dimana fungsi peradilan memberikan putusan hukum secara adil dan benar. Sedangkan angkutan konvensional merasa keputusan ini tidak adil.

Masalah angkutan online ini menurut penulis sangat dilematis, dimana angkutan online ini sangat bermanfaat bagi banyak orang, namun merugikan juga bagi angkutan konvensional, ada sebagian yang mendukung dengan perkembangan jaman ini, namun ada juga yang tidak, disini pemerintah harus berperan penting. Dengan melihat kasus ini penulis pun mencoba mengangkat permasalahan ini melalui tulisan penulis tentang PM dan putusan MA dalam segi hukum dan manfaatnya.

B. Permasalahan

Dari latar belakang di atas, penulis mencoba untuk membahas mengenai putusan Mahkamah Agung Nomor 37 P/HUM/2017 Tahun 2017. Adapun permasalahan yang diangkat untuk dibahas adalah :

1. Apakah Peraturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017 sudah memberikan Keadilan dan kepastian hukum terhadap angkutan online?
2. Apakah dalam putusan Hakim Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 37 P/HUM/2017 sudah memberikan keadilan ?

C. Ruang Lingkup

Dalam putusan MA dan PM memiliki objek pembahasan yang sangat luas dan saling keterkaitan oleh karan itu penulis hanya kan membahas mengenai putusan MA Nomor 36 P/HUM/2017 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Angkutan Online) dan Peraturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017.

D. Tujuan dan Kegunaan

Dilakukannya penelitian ini bertujuan ingin mendapatkan hal-hal berikut ini :

1. Ingin menganalisis tentang putusan MA Nomor 36 P/HUM/2017 Tahun 2017 dan Perturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017.
2. Ingin menjelaskan dan menganalisis penerapan hukum pada putusan MA Nomor 36 P/HUM/2017 tahun 2017 dan Perturan Menteri Perhubungan No 26 tahun 2017.

Selain tujuan di atas, penelitian ini diharapkan memberikan manfaat baik dari segi teoritis, akademis maupun praktis manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Secara teoritis, hasil menelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi para akademisi, praktisi, dan semua yang berkepentingan.
2. Secara akademis, dapat memberikan sumbangan yang positif terhadap keilmuan hukum tata Negara.

3. Secara praktis, dapat digunakan sebagai bahan masukan, pertimbangan dan sebagai bahan evaluasi pemerintah pusat maupun daerah dalam menerapkan aturan.

E. Kerangka Teoritis dan Konsepsional

1. Teori Keadilan

Teori Keadilan Hans Kelsen Hans Kelsen dalam bukunya *general theory of law and state*, berpandangan bahwa hukum sebagai tatanan sosial yang dapat dinyatakan adil apabila dapat mengatur perbuatan manusia dengan cara yang memuaskan sehingga dapat menemukan kebahagiaan didalamnya.⁸

Pandangan Hans Kelsen ini pandangan yang bersifat positifisme, nilai-nilai keadilan individu dapat diketahui dengan aturan-aturan hukum yang mengakomodir nilai-nilai umum, namun tetap pemenuhan rasa keadilan dan kebahagiaan diperuntukan tiap individu. Lebih lanjut Hans Kelsen mengemukakan keadilan sebagai pertimbangan nilai yang bersifat subjektif. Walaupun suatu tatanan yang adil yang beranggapan bahwa suatu tatanan bukan kebahagiaan setiap perorangan, melainkan kebahagiaan sebesar-besarnya bagi sebanyak mungkin individu dalam arti kelompok, yakni terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan tertentu, yang oleh penguasa atau pembuat hukum, dianggap sebagai kebutuhan-kebutuhan yang patut dipenuhi, seperti kebutuhan sandang, pangan dan papan. Tetapi kebutuhan-kebutuhan manusia yang manakah yang patut diutamakan. Hal ini dapat dijawab dengan menggunakan pengetahuan rasional, angka merupakan sebuah

⁸ Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, diterjemahkan oleh Rasisul Muttaqien, Bandung, Nusa Media, 2011, hlm. 7.

pertimbangan nilai, ditentukan oleh faktor-faktor emosional dan oleh sebab itu bersifat subjektif.⁹

Sebagai aliran positivisme Hans Kelsen mengakui juga bahwa keadilan mutlak berasal dari alam, yakni lahir dari hakikat suatu benda atau hakikat manusia, dari penalaran manusia atau kehendak Tuhan. Pemikiran tersebut diesensikan sebagai doktrin yang disebut hukum alam. Doktrin hukum alam beranggapan bahwa ada suatu keteraturan hubungan-hubungan manusia yang berbeda dari hukum positif, yang lebih tinggi dan sepenuhnya sah dan adil, karena berasal dari alam, dari penalaran manusia atau kehendak Tuhan.¹⁰

Pemikiran tentang konsep keadilan, Hans Kelsen yang menganut aliran positifisme, mengakui juga kebenaran dari hukum alam. Sehingga pemikirannya terhadap konsep keadilan menimbulkan dualisme antara hukum positif dan hukum alam. Menurut Hans Kelsen :¹¹

“Dualisme antara hukum positif dan hukum alam menjadikan karakteristik dari hukum alam mirip dengan dualisme metafisika tentang dunia realitas dan dunia ide model Plato. Inti dari filsafat Plato ini adalah doktrinnya tentang dunia ide. Yang mengandung karakteristik mendalam. Dunia dibagi menjadi dua bidang yang berbeda : yang pertama adalah dunia kasat mata yang dapat ditangkap melalui indera yang disebut realitas; yang kedua dunia ide yang tidak tampak.”

Dua hal lagi konsep keadilan yang dikemukakan oleh Hans Kelsen : pertama tentang keadilan dan perdamaian. Keadilan yang bersumber dari cita-cita

⁹ *ibid*

¹⁰ *ibid*

¹¹ *Ibid.*, hlm. 14, lihat dan bandingkan Filsuf Plato dengan Doktrinnya tentang Dunia Ide.

irasional. Keadilan dirasionalkan melalui pengetahuan yang dapat berwujud suatu kepentingan-kepentingan yang pada akhirnya menimbulkan suatu konflik kepentingan. Penyelesaian atas konflik kepentingan tersebut dapat dicapai melalui suatu tata-tatanan yang memuaskan salah satu kepentingan dengan mengorbankan kepentingan yang lain atau dengan berusaha mencapai suatu kompromi menuju suatu perdamaian bagi semua kepentingan.¹²

Kedua, konsep keadilan dan legalitas. Untuk menegakkan di atas dasar suatu yang kokoh dari suatu tatanan sosial tertentu, menurut Hans Kelsen pengertian “Keadilan” bermaknakan legalitas. Suatu peraturan umum adalah “adil” jika ia benar-benar diterapkan, sementara itu suatu peraturan umum adalah “tidak adil” jika diterapkan pada suatu kasus dan tidak diterapkan pada kasus lain yang serupa.¹³

Konsep keadilan dan legalitas inilah yang diterapkan dalam hukum nasional bangsa Indonesia, yang memaknai bahwa peraturan hukum nasional dapat dijadikan sebagai payung hukum (*law umbrella*) bagi peraturan-peraturan hukum nasional lainnya sesuai tingkat dan derajatnya dan peraturan hukum itu memiliki daya ikat terhadap materi-materi yang dimuat (materi muatan) dalam peraturan hukum tersebut.¹⁴

¹² *Ibid.*, hlm. 16

¹³ *ibid*

¹⁴ UU No.12/2011

2. Teori Putusan Hakim

Rubini dan Chaidir, merumuskan bahwa keputusan hakim itu merupakan suatu akte penutup dari suatu proses perkara dan putusan hakim itu disebut vonis yang menurut kesimpulan-kesimpulan terakhir mengenai hukum dari hakim serta memuat akibat-akibatnya. Bab I Pasal 1 angka 5 Rancangan Undang-undang Hukum Acara Perdata menyebutkan putusan pengadilan adalah : suatu putusan oleh hakim, sebagai pejabat negara yang diberi wewenang menjalankan kekuasaan kehakiman, yang 20 dituangkan dalam bentuk tertulis dan kemudian diucapkan di persidangan serta bertujuan untuk mengakhiri atau menyelesaikan suatu gugatan. Ridwan Syahrani, memberi batasan putusan pengadilan adalah pernyataan hakim yang diucapkan pada sidang pengadilan yang terbuka untuk umum untuk menyelesaikan dan mengakhiri perkara perdata.

Sudikno Mertokusumo, memberi batasan putusan hakim adalah suatu pernyataan yang oleh hakim, sebagai pejabat yang diberi wewenang itu, diucapkan dipersidangan dan bertujuan mengakhiri atau menyelesaikan suatu perkara atau sengketa antara para pihak. Surat Edaran Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 5/1959 tanggal 20 April 1959 dan No. 1/1962 tanggal 7 Maret 1962 menginstruksikan kepada para hakim agar pada waktu putusan pengadilan tersebut diucapkan, konsep putusan harus telah dipersiapkan. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah adanya perbedaan antara bunyi putusan yang diucapkan hakim di depan persidangan yang terbuka untuk umum dengan yang tertulis.

Putusan hakim harus dibacakan di depan persidangan yang terbuka untuk umum bila hal tersebut tidak dilaksanakan maka terhadap putusan tersebut terancam batal, akan tetapi untuk penetapan hal tersebut tidak perlu dilakukan. Setiap putusan hakim harus dituangkan secara tertulis dan ditandatangani oleh ketua sidang dan panitera yang memeriksa perkara tersebut. Berdasarkan pasal 187 HIR apabila ketua sidang berhalangan menandatangani maka putusan itu harus ditandatangani oleh hakim anggota tertua yang telah ikut memeriksa dan memutus perkaranya, sedangkan apabila panitera yang berhalangan maka untuk hal tersebut cukup dicatat saja dalam berita acara.

3. Teori *judicial review*

Dilembagakannya *judicial review* menurut teori Hans Kelsen karena peraturan perundang-undangan dari tingkat yang rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau yang dikenal dengan teori *Stufenbauw ades Recht the Hierarkhy of Law Theory*:

“The Legal order . . . is therefore nota system of norms coordinated to each other, standing, so to speak, side by side on the same level, but a hierarkhy of different levels of norms” (sebuah tata hukum bukanlah merupakan suatu sistem kaidah-kaidah hukum yang berhubungan satu sama lain dalam kedudukan yang sederajat melainkan merupakan berhirarki dari kaidah-kaidah yang berada sederajat).¹⁵

Apa yang dikemukakan oleh Hans Kelsen di atas menunjukkan

¹⁵ Hans Kelsen, *General Theory Of Law*, Translated by Andrew Wedberg, Russel&Russel, New York, 1973, h. 124, dikutip dari Sumali, *Reduksi Kekusaan Eksekutif Di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang (PERPU)*, UMM Press, Malang, 2002, hlm. 2

kehawatiran akan timbulnya konflik antara norma yang lebih tinggi dengan norma yang lebih rendah, bukan hanya menyangkut hubungan antara undang-undang dengan keputusan pengadilan, tetapi juga menyangkut antara konstitusi dengan undang-undang. Oleh karena itu Kelsen mengemukakan sejumlah syarat agar kepatuhan terhadap konstitusi dapat terjamin, yakni *pertama*, adanya organ yang diberi otoritas untuk melakukan pengujian hukum *judicial review*; dan *kedua*, tersedianya mekanisme atau prosedur – termasuk dalam hal ini menyangkut azas-azas dan kaidah-kaidah hukum – untuk melakukan pengujian hukum.¹⁶

Pengalaman empiris pengaturan dan pelaksanaan hak uji di berbagai negara menunjukkan gejala yang dinamis sesuai dengan karakteristik sistem konstitusi yang dianut dan kebutuhan hukum akan pranata hak uji pada masing-masing negara. Di dalam literatur, secara historis hak uji telah ada di Inggris sejak abad ke XVI. Pengadilan Inggris menetapkan setiap peraturan atau tindakan pemerintah tidak boleh bertentangan dengan *common law*. Tetapi hak uji di Inggris ini kemudian ditinggalkan akibat lahirnya ajaran supremasi atau kedaulatan parlemen.

Pranata hak uji kemudian dikembangkan dalam tradisi ketatanegaraan Amerika Serikat, yang dimulai pada tahun 1803 dalam kasus *Marbury versus Madison*.¹⁷ Sementara itu di Republik Prancis yang saat ini adalah Republik yang kelima, pengaturan tentang *judicial review* baru dijumpai dalam konstitusi *de*

¹⁶ Ibid; hlm. 61

¹⁷ Sri Sumantri, *Hak Uji Material Di Indonesia*, Alumni, Bandung, 1997, hlm. 26-30.

Gaulle yang mulai berlaku pada 4 Oktober 1958.¹⁸

Sedangkan dalam ketatanegaraan Indonesia, Rapat Badan Penyelidik Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia (BPUPKI) di bawah pimpinan KRT Radjiman Wedyodiningrat bersidang untuk membentuk UUD, pada waktu itu ternyata menolak usulan dari Mr. Moh. Yamin, menghendaki Agar Mahkamah Agung mempunyai wewenang untuk memutus dan menentukan suatu perundang-undangan yang bertentangan dengan konstitusi atau Undang-Undang Dasar.

Alasan penolakan terhadap hak menguji materiil Mahkamah Agung oleh BPUPKI dikemukakan oleh Mr. Soepomo antara lain karena: “Undang-Undang Dasar yang hendak dibentuk tidak mengenal teori Trias Politika, sedangkan hak menguji materiil hanya dijumpai di negara-negara yang menganut teori Trias Politika.

Karena UUD 1945 sebelum diamandemen tidak menganut ajaran pemisahan kekuasaan, maka dengan sendirinya hak menguji materiil terhadap UU juga dianggap tidak perlu. Akan tetapi setelah perubahan UUD 1945, kekuasaan legislatif bergeser dari tangan Presiden ke DPR. Karena itu, bisa dikatakan bahwa ketiga cabang kekuasaan eksekutif, legislatif, dan yudikatif dipisahkan secara tegas. Dengan demikian, argumen penolakan terhadap ide *judicial review* ditingkat UU sebagaimana digunakan oleh Soepomo tidak dapat dipakai lagi.

Alasan mendasar dari sudut pandang hukum tata negara keharusan dilakukan *judicial review* atau control *judicial* terhadap kekuasaan legislatif dalam

¹⁸Ibid; hlm. 30-31

penyelenggaraan pemerintahan negara adalah untuk mencegah lembaga tersebut melanggar norma-norma konstitusi terutama dalam hal membuat undang-undang.

Amandemen UUD 1945 membawa perubahan terhadap sistem ketatanegaraan Indonesia. Selain perubahan yang terjadi pada susunan kedudukan eksekutif, dan legislatif, kekuasaan kehakiman pasca amandemen UUD 1945 juga mengalami perubahan yang mendasar. Sebelum amandemen kekuasaan kehakiman hanya dilaksanakan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan lainnya setelah UUD 1945 diamandemenkan, maka kekuasaan kehakiman tidak hanya dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung, tetapi dilaksanakan bersama-sama dengan Mahkamah Konstitusi.

Dengan demikian kekuasaan kehakiman dalam sistem ketatanegaraan Indonesia pasca amandemen telah berpuncak pada dua menara yakni: Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi sebagaimana ditegaskan pasal 24 ayat 2 UUD 1945 hasil amandemen. Baik Mahkamah Agung maupun Mahkamah Konstitusi diberi kewenangan yang berbeda satu sama lain. Mahkamah Agung kewenangannya menyangkut hal-hal yang berkaitan dengan kasasi dan menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang, sedangkan Mahkamah Konstitusi kewenangannya mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar.

4. Konseptual

Kerangka konseptual, merupakan kerangka yang menghubungkan atau menggambarkan konsep-konsep khusus yang menggabungkan kumpulan dari arti yang berkaitan dengan istilah.

Mengenai kerangka konseptual ini penulis menguraikan pengertian-pengertian yang berhubungan erat dengan penulisan tesis ini. Uraian ini ditujukan untuk memberikan kesatuan pemahaman yaitu:

- a. Putusan hakim adalah kesimpulan atau ketetapan (judgment) Hakim untuk mengakhiri suatu perkara yang diperhadapkan kepadanya. Sudikno Mertokusumo mendefinisikan putusan sebagai pernyataan Hakim dalam kedudukannya sebagai Pejabat Negara yang diberi kewenangan untuk itu dan diucapkan dalam persidangan yang terbuka untuk umum yang bertujuan untuk menyelesaikan sengketa di antara pihak – pihak yang berperkara.¹⁹ Putusan Hakim merupakan akhir dari rangkaian proses pemeriksaan suatu perkara, sebelum menjatuhkan putusan, majelis Hakim akan bermusyawarah untuk menetapkan hubungan hukum yang sebenarnya di antara para pihak serta putusan seperti apa yang akan dijatuhkan.
- b. Pembatalan peraturan UU Pada dasarnya, Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan UU

¹⁹ M. Natsir Asnawi, *Hermeneutika Putusan Hakim “Pendekatan Multidisipliner dalam Memahami Putusan Peradilan Perdata”*, UII Press, Yogyakarta, 2014, hlm. 13

12/2011 tidak mengenal istilah pembatalan undang-undang. Istilah “batal” sedikit disinggung yang mana dapat kita temukan dalam penjelasan Pasal 5 huruf b UU 12/2011 yang antara lain mengatakan bahwa peraturan perundang-undangan dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang. Suatu peraturan perundang-undangan hanya dapat dicabut dan dinyatakan tidak berlaku oleh peraturan perundang-undangan yang tingkatannya sama atau lebih tinggi.

Pencabutan peraturan perundang-undangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi itu dilakukan jika peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi itu dimaksudkan untuk menampung kembali seluruh atau sebagian materi peraturan perundang-undangan lebih rendah yang dicabut itu (Lampiran II Nomor 158 dan 159 UU 12/2011). Jika ada peraturan perundang-undangan lama yang tidak diperlukan lagi dan diganti dengan peraturan perundang-undangan baru, peraturan perundang-undangan yang baru harus secara tegas mencabut peraturan perundang-undangan yang tidak diperlukan itu. Jika materi dalam peraturan perundang-undangan baru menyebabkan perlunya penggantian seluruh atau sebagian materi dalam peraturan perundang-undangan lama, di dalam peraturan perundang-undangan baru harus secara tegas diatur mengenai pencabutan seluruh atau pencabutan sebagian peraturan perundang-undangan. Demikian yang disebut dalam Lampiran II Nomor 221 dan 222 UU 12/2011. Maria Farida Indrati Soeprapto dalam bukunya Ilmu Perundang-Undangan Proses dan Teknik Pembentukannya (hal. 174) mengatakan bahwa

pengertian pencabutan peraturan perundang-undangan berbeda dengan pengertian perubahan peraturan perundang-undangan sehingga pencabutan peraturan perundang-undangan tidak merupakan bagian dari perubahan peraturan perundang-undangan.

Demi kepastian hukum, pencabutan peraturan perundang-undangan hendaknya tidak dirumuskan secara umum, tetapi menyebutkan dengan tegas peraturan perundang-undangan mana yang dicabut.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Terhadap keputusan menteri yang bersifat mengatur (*regels*), kita harus merujuk pada ketentuan Pasal 100 UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan UU 12/2011 yang berbunyi:

“Semua Keputusan Presiden, Keputusan Menteri, Keputusan Gubernur, Keputusan Bupati/Walikota, atau keputusan pejabat lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 yang sifatnya mengatur, yang sudah ada sebelum Undang-Undang ini berlaku, harus dimaknai sebagai peraturan, sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-Undang ini.”

Jadi, menurut UU 12/2011 keputusan-keputusan yang sifatnya mengatur yang sudah ada sebelum berlakunya undang-undang tersebut, harus dimaknai sebagai peraturan. Ketentuan seperti ini juga diatur dalam Pasal 56 UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan UU 10/2004 yang telah dicabut dan dinyatakan tidak berlaku oleh UU 12/2011.

F. Metodologi Penelitian

Inti dari metodologi dalam setiap penelitian hukum adalah menguraikan tentang cara bagaimana suatu penelitian hukum itu harus dilakukan. Berdasarkan sifat dan tujuannya suatu penelitian hukum dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris.²⁰

Dalam penelitian mengenai “*Putusan MA dan Peraturan Menteri*” jenis penelitian yang digunakan adalah Penelitian Hukum Normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian doktriner atau juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena penelitian ini dilakukan dan ditujukan hanya pada peraturan-peraturan hukum tertulis atau bahan-bahan hukum lain.²¹

Dari sudut sumber data, data penelitian dibedakan antara data primer dan data sekunder. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber pertama, yakni perilaku warga masyarakat. Sedangkan data sekunder adalah data yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan.²² Pada penelitian ini data yang digunakan adalah data sekunder.

Metode Pengumpulan Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan metode Studi Kepustakaan. Studi kepustakaan merupakan

²⁰ *Ibid*; hlm. 13

²¹ *Ibid*; hlm.14

²² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2014, hlm.

metode tunggal yang dipergunakan dalam penelitian normatif.²³ Studi kepustakaan dilakukan dengan cara mencari dan mengumpulkan serta meneliti bahan pustaka yang dapat dipakai untuk menganalisa permasalahan yang ada. Penelitian ini menggunakan bahan-bahan hukum yang terdiri dari :

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan yang mengikat dan terdiri
 - 1) Undang – Undang Dasar 1945
- b. Bahan hukum sekunder yang memberi penjelasan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, misalnya :
 - 1) Buku- Buku mengenai putusan MA
 - 2) Putusan MA
 - 3) Peraturan Menteri Perhubungan
 - 4) Hasil penelitian, karya ilmiah dari kalangan hukum dan sebagainya.
- c. Bahan tertier, yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder misalnya kamus hukum, agar diperoleh informasi yang terbaru dan berkaitan erat dengan permasalahannya, maka kepustakaan yang di cari dan diperoleh harus relevan dan mutahir.²⁴

Metode analisis yang digunakan adalah metode kualitatif. Sumber-sumber data berupa bahan hukum dan informasi sebagai bahan penunjang yang telah diperoleh, dikumpulkan dan dianalisa dengan menggunakan metode kualitatif secara deskriptif dalam arti diuraikan dan dihubungkan secara sistematis dalam

²³ Bambang Waluyo, *Op.Cit*, hlm. 50

²⁴ Soerjono Soekanto, *Op.Cit*, hlm. 51-52

bentuk kata-kata untuk menarik kesimpulan dalam menggambarkan jawaban permasalahan.

G. Sistematika Penulisan

Penelitian ini terbagi menjadi 4 (empat) bab dan setiap bab terdiri dari beberapa bagian, pembagian tersebut disusun secara sistematis sesuai dengan tahapan-tahapan uraiannya, sehingga tidak berdiri sendiri, tetapi berhubungan erat satu sama lain dan merupakan satu kesatuan yang menyeluruh. Adapun isi dari tiap-tiap bab adalah sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan

Dalam bab ini diuraikan latar belakang, rumusan permasalahan, ruang lingkup dan tujuan penelitian, metode penelitian yang menjelaskan cara-cara peneliti untuk memperoleh data dan pembuatan tesis ini sebagai uraian yang terakhir mengenai sistematika penelitian.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Menguraikan mengenai teori-teori yang dipakai didalam penelitian, kebijakan publik, dan berbagai bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

BAB III : Pembahasan

Dalam bab ini berisikan tentang hasil penelitian dan pembahasan
KEADILAN DAN KEPASTIAN HUKUM PUTUSAN MAHKAMAH
AGUNG NOMOR 37 P/HUM/2017 TAHUN 2017 TENTANG
PEMBATALAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR 26 TAHUN 2017 TENTANG PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR
UMUM TIDAK DALAM TRAYEK (ANGKUTAN ONLINE).
pembahasan terhadap permasalahan dengan melakukan analisis.

BAB IV : Penutup

Memuat kesimpulan penulis mengenai segala sesuatu yang telah diuraikan pada bab-bab yang terdahulu serta saran-saran yang mungkin bermanfaat bagi pembaca tesis ni.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku Literatur

- Abdul Manan, *Penerapan Hukum Acara Perdata di Lingkungan Peradilan Agama*, Kencana, Jakarta, 2006
- Asshiddiqie, Jimly, dan Safa' at, M. Ali, *Theory Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cet I, Sekretariat Jendral & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta, 2006
- Bernard L. Tanya, Yoan N. Simanjutak, Markus Y. Hage, *Teori Hukum : Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2013
- Farida, Maria, *Ilmu Perundang-Undangan*, Kanisius, Yogyakarta. 1998.
- Fence M. Wantu. *Kepastian Hukum Keadilan dan Kemanfaatan (Implementasi dalam Proses Peradilan Perdata)*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar. 2011
- Hans Kelsen, *General Theory of Law*, Translated by Andrew Wedberg, Russel & Russel, New York, 1973
- Hans, Kelsen, *General Theory of Law and State*, Translated by Anders Wedberg, Harvard University Printing Office Cambridge, Massachusetts, USA, 2009
- Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, diterjemahkan oleh Rasisul Muttaqien, Bandung, Nusa Media, 2011
- Ismail Suny, *Pergeseran Kekuasaan Eksekutif*, Karya Nilam, 1963
- M. Natsir Asnawi, *Hermeneutika Putusan Hakim "Pendekatan Multidisipliner dalam Memahami Putusan Peradilan Perdata"*, UII Press, Yogyakarta, 2014.
- M. Yahya Harahap. *Pembahasan Pemersalahan dan Penerapan KUHAP*. Jakarta : Pustaka Kartini. 1985
- Philipus M. Hadjon, dkk, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, PT. Bina Ilmi, Surabaya, 1987
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2014
- Sri Sumantri, *Hak Uji Material Di Indonesia*, Alumni, Bandung, 1997

Sumali, *Reduksi Kekuasaan Eksekutif Di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang (PERPU)*, UMM Press, Malang, 2002

Titik Triwulan Tutik, *Pokok-Pokok Hukum Tata Negara*, Prestasi Pustaka, 2006.

Zainal Arifin Hoesein, *Judicial Review Di Mahkamah Agung Republik Indonesia*, penerbit PT Raja Grafindo Persada-Jakarta, 2013.

B. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang *Peradilan Umum*

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 Tentang *Ketentuan-ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman*

Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Undang-undang Nomor 4 Tahun 2004 Tentang *Kekuasaan Kehakiman*

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 Tentang *Perubahan atas Undang-undang Nomor 14 tahun 1985 tentang Mahkamah Agung*

Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang *Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah*

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Jalan Raya*

Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang *Kekuasaan Kehakiman*

Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang *Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*

Putusan Mahkamah Agung Nomor 37.P/HUM/2017 tentang *Pembatalan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017*

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1999 Tentang *Hak Uji Materiil*

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang *Mahkamah Agung*

Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang *Angkutan Jalan*

Keputusan Presidcen Nomor 45 Tahun 1974 Tentang *Susunan Organisasi Departemen*

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek*

Perturan Menti Perhubungan No PM 26 tahun 2017 Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Surat Edaran Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 5/1959 tanggal 20 April 1959

Surat Edaran Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 1/1962 tanggal 7 Maret 1962

C. Kamus Hukum

Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, Kamus Besar Bahasa Indonesia

D. Jurnal Karya Ilmiah

Atamimi, A, Hamid S, *,Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara; Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden yang Berfungsi Pengaturan dalam Kurun Waktu Pelita I–Pelita IV*, Disertasi Ilmu Hukum Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta, 1990

B. Arief Sidharta, 2000, *Wajah hukum di era Reformasi:kumpulan Karya Ilmiah Menyambut 70 Tahun Prof. Dr.Satjipto Rahardjo*, Bandung: Citra Aditya Bakti

Berta Salim, “Transformasi Model Bisnis Go-Jek untuk Keunggulan Kompetitif dalam Perkembangan Ekonomi-Berbagi dari Sudut Pandang Pelanggan”, *Journal of Business Applied Management*, Vol. 10, No. 2, 2017

Edi Rosadi, “Putusan Hakim yang Berkeadilan”, *Badamai Law Journal*, Vol. 1, No. 1, April 2016

Kiki Rizki (dalam Haziell Latupapua dan Iwan Krisnadi), *Konflik Sosial Angkutan Konvensional dengan Angkutan Online (Angkutan Online)*, Tesis, 2017

Thomas Aquinas dalam Al. Andang L. Binawan, 2005, "Merunut Logika Legislasi", *Jentera Jurnal Hukum*, Edisi 10, Tahun III, Oktober 2005.

E. Internet

Andi Saputra, *MA Minta Cabut 14 Pasal di PM Nomor 26 Tahun 2017*, <https://detik.com/news/beritad-3609348/4-alasan-ma-cabut-aturan-transportasi-online>, Selasa 22 Agustus 2017

Arief Puyono, dalam Dani M. D., *Pencabutan Permenhub Taksi Online Menuai Tanda Tanya*, <https://ekbis.sindonews.com/read/1233259/34/pencabutan-permenhub-taksi-online-menuai-tanda-tanya-1503499035>, 23 Agustus 2017

Bayu Dwi Anggono, dalam Teuku Muh. Guci S., *MA Batalkan 14 Pasal Permenhub 26/2017, Kemenhub Didorong Patuh*, <https://nasional.kompas.com/read/2017/09/16/17590021/ma-batalkan-14-pasal-permenhub-262017-kemenhub-didorong-patuh>, Sabtu, 16 September 2017

Budi Karya Sumadi, dalam Desy Viani, *Menhub Tegaskan PM Nomor 26 tahun 2017 Diberlakukan dengan Masa Transisi*, <http://prfmnews.com/berita.php?detail=-menhub-tegaskan-pm-nomor-26-tahun-2017-diberlakukan-dengan-masa-transisi>, Senin 03 April 2017

Budi Karya Sumadi, *Kemenhub Konsisten Terapkan PM 26 Tahun 2017 Sepenuhnya*, <http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-konsisten-terapkan-pm-26-tahun-2017-sepenuhnya>, Senin, 03-07-2017

Darmaningtyas, *Angkutan Online Pasca Putusan Mahkamah Agung*, <https://beritagar.id/artikel/telatah/angkutan-online-paska-putusan-mahkamah-agung>, 28 Agustus 2017

Djoko Setijowarno, Indo Telko, *MA Batalkan 14 Poin di Aturan Taksi Online*, <https://www.indotelko.com/kanal?c=id&it=ma-14-poin-taksi-online>, 22 Aug 2017.

Ilyas Istianur Praditya dalam Danang P., *Putusan MA Bikin Taksi Online Tak Miliki Dasar Hukum*, <https://liputan6.com/bisnis/read/3068292/putusan-ma-bikin-taksi-online-tak-miliki-dasar-hukum>, 23 Agustus 2017

- Indopos.co.id, Putusan MA soal Transportasi Online Sudah Pertimbangkan UU Lalu Lintas, <https://www.indopos.co.id/read/2017/09/11/109867/putusan-ma-soal-transportasi-online-sudah-pertimbangkan-uu-lalu-lintas>, Senin, 11 September 2017
- Maya Ayu Puspita Asari, MA Kabulkan Gugatan Uji Materi Aturan tentang Transportasi Online, <https://bisnis.tempo.co/read/902015/ma-kabulkan-gugatan-uji-materi-aturan-tentang-transportasi-online>, 22 Agustus 2017.
- Pudji Hartanto, dalam Dina M. H., *Kemenhub Sosialisasi PM 26 tentang Angkutan Online*, <https://industri.kontan.co.id/news/kemenhub-sosialisasi-pm-26-tentang-angkutan-online>, Jumat, 07-04-2017.
- Pudji Hartanto, *Kemenhub Konsisten Terapkan PM 26 Tahun 2017 Sepenuhnya*, <http://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-konsisten-terapkan-pm-26-tahun-2017-sepenuhnya>, Senin, 03-07-2017