

Registrasi Ulang Identitas Kendaraan Bermotor akibat Ketidaksesuaian Nomor Mesin: Analisis Normatif atas Kekosongan Regulasi dan Perlindungan Hukum Pemilik Kendaraan

Satria Kalindra Imam Pradhata

Fakultas Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Email: yayakkalindra@gmail.com

Abstract: *The crankcase is a structural engine component that bears the engine number as an official vehicle identity marker. When a crankcase suffers irreparable structural damage—caused by accidents, lubrication failure, corrosion, or manufacturing defect—its replacement automatically creates a discrepancy between the vehicle's physical engine number and the data recorded in official registration documents (STNK/BPKB). This discrepancy carries serious legal consequences yet lacks a sufficiently clear resolution framework under current regulations. This study examines two issues: (1) the registration requirements for replacing an engine number following crankcase damage; and (2) the legal remedies available when the replacement is performed by an unlicensed workshop. Employing normative legal research with statutory and conceptual approaches, the study identifies that Law No. 22 of 2009, Government Regulation No. 55 of 2012, and National Police Regulation No. 7 of 2021 do not specifically distinguish between an engine number change caused by component damage and a full engine replacement, thereby creating a regulatory gap (regeling vacuum) with disparate practical outcomes. The novelty of this study lies in constructing the concept of alternative material evidence (vrij bewijs) as a substitute mechanism when a licensed workshop certificate is unavailable, and in rejecting the doctrine of administrative responsibility transfer from the unlicensed workshop to the vehicle owner.*

Abstrak: Crankcase merupakan komponen mesin kendaraan bermotor yang menjadi lokasi fisik pencantuman nomor mesin sebagai unsur identitas resmi kendaraan. Ketika crankcase mengalami kerusakan struktural yang tidak dapat diperbaiki akibat kecelakaan, kegagalan pelumasan, korosi, atau cacat produksi penggantian komponen tersebut secara otomatis menimbulkan ketidaksesuaian antara nomor mesin fisik kendaraan dan data yang tercatat dalam dokumen registrasi (STNK/BPKB). Ketidaksesuaian ini memiliki konsekuensi yuridis yang serius namun belum memiliki kerangka penyelesaian yang cukup jelas dalam regulasi yang berlaku. Penelitian ini mengkaji dua persoalan: (1) persyaratan registrasi ulang nomor mesin akibat kerusakan crankcase; dan (2) upaya hukum yang tersedia apabila penggantian dilakukan oleh bengkel tanpa legalitas usaha. Menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach), penelitian ini mengidentifikasi bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, dan Peraturan Kepala Kepolisian Nomor 7 Tahun 2021 belum secara spesifik membedakan antara perubahan nomor mesin akibat kerusakan komponen dengan penggantian mesin secara keseluruhan, sehingga menimbulkan kekosongan norma (regeling vacuum) yang berdampak pada disparitas penanganan di lapangan. Novelty penelitian ini terletak pada konstruksi konsep pembuktian materiil alternatif (vrij bewijs) sebagai mekanisme pengganti dokumen bengkel tidak berlegalitas, serta penolakan terhadap doktrin transfer tanggung jawab administratif dari pelaku usaha bengkel kepada pemilik kendaraan.

Article History

Received: 12 June 2026

Revised: 15 June 2026

Published: 14 July 2026

Keywords: *Exoneration Clause, Standard Contract, Consumer Protection, Principle Of Balance, Shipping Services.*



<https://doi.org/10.5281/zenodo.21373059>

This is an open-access article under the [CC-BY-SA License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Kendaraan bermotor merupakan objek hukum yang diregulasi secara komprehensif di Indonesia, tidak hanya dari aspek keselamatan operasional, tetapi juga dari aspek identitas administratif yang melekat padanya. Identitas kendaraan yang diwujudkan melalui nomor rangka (Vehicle Identification Number/VIN) dan nomor mesin bukan sekadar kode teknis pabrikan, melainkan unsur hukum yang menentukan keabsahan kepemilikan, pengoperasian, dan pengalihan hak atas suatu kendaraan bermotor. Nomor mesin, secara khusus, dipahatkan langsung pada komponen crankcase (bak engkol) karena komponen tersebut secara struktural menyatu dengan kerangka utama mesin dan dalam kondisi normal dirancang untuk tidak pernah diganti sepanjang usia kendaraan.

Dalam realitas operasional kendaraan bermotor di Indonesia, crankcase dapat mengalami kerusakan struktural yang memerlukan penggantian total akibat berbagai sebab: benturan keras dalam kecelakaan lalu lintas, kegagalan sistem pelumasan yang menyebabkan engine seizure, korosi progresif akibat paparan lingkungan tropis dan banjir, hingga cacat produksi. Penggantian crankcase yang rusak dengan unit baru secara otomatis menghasilkan perubahan nomor mesin pada fisik kendaraan, yang apabila tidak segera diikuti dengan pemutakhiran dokumen registrasi, akan menimbulkan kondisi ketidaksesuaian (discrepancy) antara identitas fisik kendaraan dan catatan resmi negara yang tersimpan dalam Sistem Informasi Manajemen Kendaraan Bermotor (SIMMOR).

Ketidaksesuaian nomor mesin memiliki implikasi hukum yang jauh melampaui sekadar permasalahan administratif teknis. Secara normatif, Pasal 68 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mewajibkan setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan untuk memiliki STNK yang mencerminkan kondisi fisik aktual kendaraan tersebut. Ketidaksesuaian nomor mesin menempatkan pemilik kendaraan dalam kondisi yang secara formal dapat dikualifikasikan sebagai pelanggaran administrasi, bahkan dalam kondisi tertentu sebagai indikasi dugaan tindak pidana pemalsuan identitas kendaraan sebagaimana diancam oleh Pasal 277 UU LLAJ. Padahal, dalam banyak kasus, ketidaksesuaian tersebut timbul semata-mata akibat keharusan teknis yang berada di luar kehendak dan kendali pemilik kendaraan.

Penelitian terdahulu yang membahas ketidaksesuaian identitas kendaraan bermotor umumnya berfokus pada dua aspek: pertama, ketidaksesuaian yang bersifat pidana yakni pemalsuan atau manipulasi nomor mesin untuk melegalkan kendaraan hasil curian (Andhika, 2020; Huda, 2021); dan kedua, prosedur administratif registrasi ulang kendaraan secara umum tanpa mengkhususkan pada penyebab teknis komponen tertentu (Dewi, 2019). **Research gap** yang diidentifikasi dalam penelitian ini adalah: belum adanya kajian normatif yang secara spesifik membahas (1) konstruksi hukum terhadap perubahan nomor mesin akibat kerusakan crankcase sebagai peristiwa yang berbeda secara yuridis dari penggantian mesin secara keseluruhan; dan (2) instrumen hukum yang tersedia bagi pemilik kendaraan ketika bukti formal dari bengkel berlegalitas tidak dapat dipenuhi.

Urgensi penelitian ini semakin relevan mengingat Indonesia merupakan salah satu pasar kendaraan bermotor terbesar di Asia Tenggara dengan populasi kendaraan yang terus meningkat. Berdasarkan data Korlantas Polri, jumlah kendaraan bermotor terdaftar di Indonesia mencapai lebih dari 150 juta unit, dengan sepeda motor mendominasi sekitar 83% dari total populasi. Dari jumlah tersebut, tidak sedikit yang mengalami kerusakan komponen mesin akibat kecelakaan, penggunaan di kondisi jalan rusak, maupun paparan banjir terutama di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Semarang. Setiap kendaraan yang mengalami penggantian crankcase berpotensi terdampak oleh kekosongan norma yang ditemukan dalam penelitian ini.

Penelitian ini bertujuan untuk: (1) menganalisis secara normatif persyaratan dan prosedur registrasi ulang nomor mesin kendaraan bermotor akibat kerusakan komponen crankcase berdasarkan

hukum positif yang berlaku; dan (2) merumuskan kerangka upaya hukum yang dapat ditempuh oleh pemilik kendaraan apabila penggantian crankcase dilakukan oleh bengkel yang tidak memiliki legalitas usaha. Kontribusi teoritis penelitian ini terletak pada penguatan doktrin koreksi administratif (administrative rectification) dalam hukum administrasi negara Indonesia, serta pengembangan prinsip non-transfer of administrative liability dari pelaku usaha kepada konsumen jasa.

TINJAUAN PUSTAKA

Registrasi Kendaraan Bermotor sebagai Tindakan Hukum Administrasi

Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor merupakan salah satu bentuk tindakan hukum administrasi (rechtshandeling) yang bersifat konstitutif: ia melahirkan dan/atau mengubah status hukum suatu kendaraan bermotor melalui penerbitan dokumen resmi negara. Dalam perspektif Hadjon (2005), tindakan hukum administrasi yang konstitutif ini merupakan instrumen negara untuk menciptakan kepastian hukum bagi subjek hukum atas objek tertentu yang diregulasi. Registrasi kendaraan bermotor, karenanya, bukan sekadar kegiatan pencatatan teknis, melainkan merupakan tindakan hukum yang memiliki kekuatan mengikat antara pemilik kendaraan dan negara.

Pasal 64 ayat (1) UU LLAJ menegaskan bahwa setiap kendaraan bermotor wajib diregistrasikan, sedangkan ayat (4) mengatur bahwa registrasi kendaraan bermotor meliputi pendataan, pencatatan, dan pemberian legitimasi. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Perpol 7/2021) sebagai peraturan pelaksana menjabarkan lebih lanjut bahwa data kendaraan yang wajib terdaftar mencakup, antara lain, nomor mesin dan nomor rangka. Kedua unsur ini berfungsi sebagai identitas permanen bersyarat (Pradhata, 2026) disebut 'permanen' karena tidak boleh diubah dalam kondisi normal, dan 'bersyarat' karena hukum mengakui kemungkinan perubahannya dalam kondisi tertentu yang diatur oleh regulasi.

Kepastian Hukum dan Perlindungan Hukum dalam Administrasi Kendaraan

Asshiddiqie (2020) mengidentifikasi kepastian hukum sebagai salah satu fungsi utama hukum administrasi negara, yang diwujudkan melalui kejelasan norma, keseragaman penerapan, dan kelayakgunaannya bagi warga negara. Dalam konteks registrasi kendaraan bermotor, kepastian hukum mengharuskan adanya korespondensi yang akurat antara kondisi fisik kendaraan dan data yang tercatat dalam sistem registrasi negara. Setiap deviasi antara keduanya, terlepas dari penyebabnya, berimplikasi pada terganggu atau lumpuhnya sebagian fungsi registrasi.

Hadjon (2005) membedakan antara perlindungan hukum preventif yang diwujudkan melalui peraturan perundang-undangan yang memberikan pedoman jelas bagi warga negara dan perlindungan hukum represif yang diwujudkan melalui mekanisme penyelesaian sengketa dan pemulihan hak. Dalam permasalahan ketidaksesuaian nomor mesin akibat kerusakan crankcase, kedua dimensi perlindungan hukum tersebut belum terpenuhi secara optimal: regulasi yang berlaku tidak memberikan pedoman yang cukup jelas (kekurangan perlindungan preventif), sementara mekanisme penyelesaian yang tersedia bersifat tidak seragam dan bergantung pada kebijakan individual petugas (kekurangan perlindungan represif).

Penelitian Terdahulu dan Posisi Penelitian

Andhika (2020) mengkaji perlindungan hukum bagi pemilik kendaraan yang mengalami perubahan nomor mesin, dengan fokus pada aspek pembuktian kepemilikan dalam sengketa keperdataan dan perdata. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa sistem hukum Indonesia belum menyediakan mekanisme pembuktian yang memadai bagi pemilik kendaraan dalam situasi ketidaksesuaian dokumen, namun tidak membahas perbedaan antara perubahan nomor mesin akibat

sebab teknis dan akibat perbuatan melawan hukum. Huda (2021) mengkaji ketidaksesuaian nomor rangka dan nomor mesin dari perspektif hukum pidana, dengan penekanan pada ancaman sanksi pidana. Dewi (2019) menganalisis prosedur registrasi ulang secara umum namun tidak mengkhususkan pada kasus kerusakan crankcase.

Posisi penelitian ini berbeda dari ketiga kajian tersebut dalam tiga hal. **Pertama**, penelitian ini mengkhususkan diri pada perubahan nomor mesin akibat kerusakan crankcase sebagai peristiwa teknis yang memiliki karakteristik yuridis tersendiri. **Kedua**, penelitian ini mengembangkan kerangka upaya hukum yang berpijak pada prinsip *vrij bewijs* (pembuktian bebas) dalam administrasi negara sebagai respons atas ketiadaan dokumen formal bengkel berlegalitas. **Ketiga**, penelitian ini secara eksplisit merumuskan prinsip non-transfer tanggung jawab administratif yang melindungi pemilik kendaraan dari konsekuensi pelanggaran perizinan usaha bengkel.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (normative legal research) sebagaimana dikonseptualisasikan oleh Marzuki (2017), yang berpijak pada premis bahwa hukum merupakan norma yang diwujudkan dalam teks peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan doktrin ilmu hukum. Pilihan metode ini didasarkan pada sifat permasalahan yang diteliti: persoalan ketidaksesuaian nomor mesin akibat kerusakan crankcase pada dasarnya merupakan persoalan mengenai ada atau tidaknya norma hukum yang memadai, bukan persoalan mengenai bagaimana norma tersebut diterapkan di lapangan. Dengan demikian, metode normatif lebih tepat digunakan dibandingkan metode empiris yang memerlukan pengumpulan data lapangan melalui wawancara atau observasi.

Penelitian ini menggunakan dua pendekatan secara komplementer. Pertama, pendekatan perundang-undangan (statute approach), yang menelaah hierarki peraturan perundang-undangan yang relevan mulai dari UU LLAJ, PP 55/2012, PP 5/2021, hingga Perpol 7/2021 untuk mengidentifikasi keberadaan, kecukupan, dan konsistensi norma yang mengatur perubahan nomor mesin akibat kerusakan komponen. Kedua, pendekatan konseptual (conceptual approach), yang menggunakan konsep-konsep hukum seperti kepastian hukum, perlindungan hukum, koreksi administratif, dan prinsip *vrij bewijs* sebagai kerangka analisis terhadap kesenjangan normatif yang ditemukan.

Bahan hukum yang digunakan terdiri dari tiga kategori: (1) bahan hukum primer, berupa peraturan perundang-undangan yang secara langsung mengatur registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor; (2) bahan hukum sekunder, berupa literatur hukum, jurnal ilmiah, dan skripsi yang membahas topik terkait; dan (3) bahan hukum tersier, berupa kamus hukum dan ensiklopedia yang digunakan untuk klarifikasi konsep. Analisis dilakukan secara preskriptif: penelitian tidak hanya mendeskripsikan norma yang ada, tetapi juga menilai kecukupannya dan merumuskan norma yang seharusnya ada untuk mengisi kekosongan yang ditemukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Crankcase sebagai Komponen Pembawa Identitas Hukum Kendaraan

Crankcase atau bak engkol adalah komponen struktural mesin yang menjadi rumah dudukan poros engkol (crankshaft) dan sekaligus berfungsi sebagai reservoir oli mesin. Pada sebagian besar sepeda motor yang beredar di Indonesia yang mendominasi 83% populasi kendaraan bermotor nomor mesin dipahatkan langsung pada permukaan crankcase karena komponen ini memiliki permukaan datar yang kokoh dan secara teknis merupakan bagian dari kerangka permanen mesin. Hal inilah yang memberikan crankcase dimensi hukum yang unik: ia bukan sekadar komponen mekanis yang dapat

diganti begitu saja, melainkan komponen pembawa identitas hukum kendaraan (identity-bearing component).

Kerusakan crankcase dapat timbul dari empat penyebab utama yang berbeda secara teknis namun memiliki implikasi hukum yang sama, yaitu: (1) benturan akibat kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan retak atau deformasi permanen; (2) kegagalan sistem pelumasan (lubrication failure) yang berujung pada engine seizure dan keretakan akibat tekanan termal ekstrem; (3) korosi progresif akibat paparan air banjir atau lingkungan berkadar korosi tinggi, yang sangat relevan dengan kondisi geografis dan iklim Indonesia; dan (4) cacat produksi berupa porositas material yang menyebabkan kerusakan prematur. Dari keempat penyebab tersebut, yang paling lazim dijumpai dalam kasus-kasus registrasi ulang adalah kategori pertama dan kedua.

Aspek krusial yang membedakan penggantian crankcase akibat kerusakan teknis dari manipulasi identitas kendaraan adalah ada atau tidaknya *mens rea* (niat jahat). Pemilik kendaraan yang terpaksa mengganti crankcase karena kerusakan tidak memiliki kehendak untuk mengubah identitas kendaraan; perubahan nomor mesin merupakan konsekuensi yang tidak dikehendaki dari suatu tindakan perbaikan yang sah. Rahardjo (2016) menegaskan bahwa asas culpabilitas dalam hukum pidana mensyaratkan pembuktian niat sebagai unsur yang menentukan dapat atau tidaknya seseorang dipertanggungjawabkan secara pidana. Penerapan ketentuan pidana Pasal 277 UU LLAJ terhadap pemilik kendaraan yang mengganti crankcase akibat kerusakan tanpa terbuktinya unsur kesengajaan akan melanggar asas culpabilitas ini.

Tabel 1. Perbedaan Karakteristik Perubahan Nomor Mesin: Kerusakan Teknis vs. Manipulasi Identitas

Aspek Pembeda	Penggantian akibat Kerusakan Teknis	Manipulasi Identitas Kendaraan
Penyebab	Kerusakan struktural komponen (kecelakaan, korosi, kegagalan pelumasan, cacat produksi)	Kesengajaan untuk menyembunyikan asal-usul kendaraan (umumnya kendaraan hasil curian)
Mens Rea	Tidak ada; perubahan nomor mesin adalah konsekuensi yang tidak dikehendaki	Ada; perubahan nomor mesin adalah tujuan yang disengaja
Kualifikasi Hukum	Keadaan yang memerlukan koreksi administratif (administrative rectification)	Tindak pidana; Pasal 277 UU LLAJ juncto KUHP
Jalur Penyelesaian	Mekanisme registrasi ulang administratif (Perpol 7/2021)	Proses pidana; pemblokiran kendaraan
Beban Pembuktian	Pembuktian kebenaran materiil peristiwa kerusakan	Pembuktian unsur pidana oleh penuntut umum

Sumber: Konstruksi penulis berdasarkan UU No. 22/2009, PP No. 55/2012, dan Perpol No. 7/2021.

Kerangka Normatif Registrasi Ulang dan Identifikasi Kekosongan Norma

Analisis terhadap hierarki peraturan yang berlaku menunjukkan bahwa kerangka hukum registrasi ulang nomor mesin bersumber pada setidaknya tiga tingkatan regulasi: UU LLAJ sebagai landasan konstitusional, PP 55/2012 tentang Kendaraan sebagai regulasi teknis, dan Perpol 7/2021 sebagai peraturan prosedural pelaksana. Secara garis besar, prosedur registrasi ulang akibat penggantian mesin meliputi: (1) persiapan dan pengumpulan dokumen, termasuk BPKB, STNK, identitas pemilik, bukti pembelian komponen, dan surat keterangan bengkel; (2) pengajuan permohonan kepada satuan

penyelenggara Regident; (3) pemeriksaan fisik kendaraan oleh petugas; (4) penelitian dan verifikasi oleh penyidik; dan (5) penerbitan BPKB dan STNK baru yang memuat nomor mesin yang telah diperbarui.

Namun, analisis mendalam mengidentifikasi kekosongan norma (regeling vacuum) yang signifikan dalam kerangka tersebut. Perpol 7/2021 tidak membedakan secara eksplisit antara dua peristiwa yang secara teknis dan yuridis berbeda: penggantian mesin secara keseluruhan dan penggantian crankcase sebagai komponen yang secara kebetulan menjadi lokasi pencantuman nomor mesin. Perbedaan ini penting karena kedua peristiwa tersebut memiliki implikasi berbeda pada aspek identitas kendaraan: penggantian mesin secara keseluruhan jelas mengubah unit penggerak kendaraan secara total, sementara penggantian crankcase akibat kerusakan pada prinsipnya hanya merupakan tindakan perbaikan komponen struktural, dengan perubahan nomor mesin sebagai efek samping yang tidak dapat dihindari.

Tabel 2. Pemetaan Regulasi, Cakupan, dan Kesenjangan Normatif

Regulasi	Tingkatan	Cakupan Pengaturan	Kesenjangan yang Teridentifikasi
UU No. 22/2009 (UU LLAJ)	Undang-Undang	Kewajiban registrasi; larangan modifikasi tanpa uji tipe (Ps. 277)	Tidak membedakan sebab perubahan nomor mesin (teknis vs. kesengajaan)
PP No. 55/2012 tentang Kendaraan	Peraturan Pemerintah	Tanda pengenal kendaraan; nomor mesin wajib permanen (Ps. 131)	Tidak mengatur pengecualian untuk penggantian crankcase akibat kerusakan
PP No. 5/2021 (Perizinan Berusaha)	Peraturan Pemerintah	NIB sebagai legalitas dasar usaha bengkel (risiko menengah rendah)	Tidak mengatur status dokumen yang diterbitkan bengkel tanpa NIB dalam konteks registrasi kendaraan
Perpol No. 7/2021 (Regident)	Peraturan Kepolisian	Prosedur registrasi, perubahan data, pemeriksaan fisik kendaraan	Tidak mengatur prosedur khusus penggantian crankcase; tidak menetapkan alat bukti pengganti jika bengkel tidak berlegalitas

Sumber: Analisis penulis berdasarkan studi dokumen hukum primer.

Kekosongan norma ini berdampak langsung pada praktek lapangan. Tanpa ketentuan yang jelas dan seragam, penanganan kasus ketidaksesuaian nomor mesin akibat kerusakan crankcase akan sangat bergantung pada interpretasi dan kebijakan masing-masing petugas Regident. Sebagian petugas mungkin memperlakukan kasus ini setara dengan penggantian mesin secara keseluruhan dan meminta persyaratan yang lebih berat, sementara petugas lain mungkin menerima kasus dengan pendekatan yang

lebih fleksibel. Disparitas penanganan ini secara langsung bertentangan dengan asas kepastian hukum yang merupakan prinsip fundamental hukum administrasi negara (Asshiddiqie, 2020).

Upaya Hukum apabila Bengkel Tidak Memiliki Legalitas Usaha

Permasalahan kedua yang dikaji adalah situasi di mana penggantian crankcase dilakukan oleh bengkel yang tidak memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) sebagaimana diwajibkan oleh PP 5/2021 bagi usaha bengkel kendaraan bermotor yang dikategorikan sebagai kegiatan usaha risiko menengah rendah. Ketiadaan NIB pada bengkel pelaksana secara hukum administratif menempatkan bengkel tersebut sebagai pelaku usaha yang tidak memenuhi syarat legalitas, sehingga surat keterangan yang diterbitkannya berpotensi tidak diterima sebagai dokumen pendukung yang memadai dalam proses registrasi ulang.

Dari perspektif hubungan hukum, terdapat dua relasi yang harus dibedakan secara tegas. Pertama, hubungan keperdataan (contractual relationship) antara pemilik kendaraan dan bengkel selaku penyedia jasa reparasi relasi ini tunduk pada hukum perikatan (KUHPerdara). Kedua, hubungan hukum administratif antara pemilik kendaraan dan negara dalam konteks kewajiban registrasi kendaraan bermotor. Penggunaan jasa bengkel tidak berlegalitas oleh pemilik kendaraan merupakan persoalan hukum yang relevan untuk relasi pertama, namun tidak semestinya memperburuk posisi hukum pemilik kendaraan dalam relasi kedua. Prinsip ini dapat disebut sebagai prinsip non-transfer tanggung jawab administratif: pelanggaran kewajiban perizinan usaha oleh bengkel selaku pelaku usaha tidak dapat dan tidak seharusnya mengakibatkan terhambatnya hak pemilik kendaraan dalam memperoleh koreksi data registrasi dari negara.

Berdasarkan kerangka normatif yang berlaku, khususnya prinsip *vrij bewijs* (pembuktian bebas) dalam hukum pembuktian administratif, penulis mengidentifikasi empat jalur upaya hukum yang dapat ditempuh oleh pemilik kendaraan secara kumulatif.

Tabel 3. Matriks Upaya Hukum bagi Pemilik Kendaraan: Bengkel Tidak Berlegalitas Usaha

No.	Jalur Upaya Hukum	Dasar Normatif / Justifikasi	Kekuatan dan Keterbatasan
1	Pembuktian materiil mandiri (kuitansi pembelian komponen, dokumentasi foto, keterangan saksi)	Prinsip <i>vrij bewijs</i> dalam pembuktian administratif; kebenaran materiil melebihi formalitas dokumen	Kuat: independen dari status bengkel; Lemah: nilai persuasif bergantung pada kebijakan petugas
2	Permohonan pemeriksaan fisik tambahan dan penelitian ulang oleh penyidik kepolisian	Perpol 7/2021: kewenangan penyidik untuk melakukan penelitian ulang atas kendaraan bermasalah identitas	Kuat: kekuatan pembuktian independen dari pihak ketiga; Lemah: bergantung pada kesediaan penyidik memproses permohonan
3	Surat pernyataan bermaterai (affidavit) dari pemilik kendaraan disertai tanggung jawab penuh	Lazim diterima dalam praktik administrasi pemerintahan; menjadi dasar pertanggungjawaban pidana jika terbukti tidak benar	Kuat: dapat disusun segera tanpa ketergantungan pihak lain; Lemah: belum diatur eksplisit dalam Perpol 7/2021
4	Verifikasi teknis dan surat keterangan dari bengkel resmi pabrikan	Memindahkan legitimasi keterangan teknis dari bengkel tidak berlegalitas	Kuat: nilai legitimasi tinggi karena berasal dari pihak yang diakui; Lemah: bergantung pada

	(Agen Pemegang Merek)	kepada pihak yang secara formal diakui regulasi	ketersediaan bengkel resmi di lokasi dan kesediaan melakukan re-check
--	-----------------------	---	---

Sumber: Konstruksi penulis berdasarkan Perpol No. 7/2021, PP No. 5/2021, dan prinsip hukum pembuktian administratif.

Keempat jalur di atas bersifat kumulatif, bukan alternatif yang berdiri sendiri. Penerapannya secara bersamaan akan membangun konstruksi pembuktian yang koheren dan meyakinkan, sehingga meminimalkan ruang bagi petugas untuk menolak permohonan semata-mata karena ketiadaan dokumen formal dari bengkel berlegalitas. Pendekatan ini sepenuhnya konsisten dengan asas proporsionalitas dan asas kecermatan dalam hukum administrasi negara, yang menuntut agar tindakan petugas administratif sebanding dengan substansi permasalahan yang sesungguhnya—bukan sekadar terpaku pada kelengkapan dokumen secara formalistis (Hadjon, 2005; Asshiddiqie, 2020).

Konstruksi Teori: Koreksi Administratif sebagai Hak Konstitusional Pemilik Kendaraan

Bertolak dari dua permasalahan yang telah dianalisis, penelitian ini mengajukan konstruksi teori bahwa upaya registrasi ulang identitas kendaraan bermotor akibat ketidaksesuaian nomor mesin yang timbul dari kerusakan crankcase semestinya dikualifikasikan sebagai hak atas koreksi administratif, bukan sebagai beban pembuktian untuk menyangkal dugaan pelanggaran hukum. Konstruksi ini berpijak pada Pasal 18 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, yang menjamin hak masyarakat atas pelayanan publik yang berkualitas, adil, dan tidak diskriminatif. Negara, melalui instansi penyelenggara Regident, berkewajiban menyediakan mekanisme koreksi yang dapat diakses dengan prosedur yang jelas, biaya yang wajar, dan jangka waktu yang terukur.

Posisi pemilik kendaraan dalam konstruksi ini adalah sebagai pemohon hak atas koreksi data yang beritikad baik (*bonafide applicant*), bukan sebagai tersangka yang harus membuktikan ketidakbersalahannya. Prinsip praduga tidak bersalah yang menjadi fondasi hukum pidana (Rahardjo, 2016) harus diintegrasikan ke dalam pendekatan administratif: petugas Regident semestinya mendekati permohonan registrasi ulang akibat kerusakan crankcase dengan asumsi kebersalahan fakta teknis yang disampaikan pemohon, kecuali terdapat bukti yang cukup untuk mengarahkan penyelidikan ke ranah pidana.

Novelty yang ditawarkan penelitian ini dalam konteks ini adalah penolakan terhadap apa yang penulis sebut sebagai 'doktrin pelimpahan konsekuensi': yaitu praktik tidak tertulis di mana petugas administratif melimpahkan konsekuensi pelanggaran perizinan usaha bengkel kepada pemilik kendaraan yang tidak berdaya mengontrol status legalitas pihak yang memperbaiki kendaraannya. Penolakan ini bukan hanya memiliki dasar normatif dalam prinsip proporsionalitas hukum administrasi negara, tetapi juga dalam prinsip keadilan yang lebih mendasar: seseorang tidak sepatutnya menanggung akibat hukum dari pelanggaran yang dilakukan oleh pihak lain yang berada di luar lingkaran kendalinya.

Perbandingan dengan Praktik Internasional

Secara komparatif, beberapa yurisdiksi yang memiliki populasi kendaraan bermotor besar telah mengembangkan mekanisme yang lebih komprehensif untuk menangani ketidaksesuaian nomor mesin akibat kerusakan komponen. Di Australia, misalnya, otoritas transportasi negara bagian menetapkan prosedur khusus (*engine number change application*) yang membedakan antara penggantian mesin karena kerusakan teknis dan penggantian mesin karena peningkatan performa, dengan persyaratan dokumen yang berbeda untuk setiap kategori. Di Jepang, sistem *shakken* (pemeriksaan kendaraan berkala) mencakup verifikasi silang antara komponen fisik mesin dan data registrasi, dengan prosedur

yang jelas untuk pemutakhiran data akibat perubahan komponen. Di Malaysia, Road Transport Department (JPJ) menetapkan prosedur engine change dengan persyaratan yang mencakup keterangan dari bengkel terakreditasi, namun juga menyediakan mekanisme alternatif apabila bengkel terakreditasi tidak tersedia di wilayah tertentu.

Perbandingan ini menunjukkan bahwa Indonesia belum memiliki mekanisme yang setara, dan bahwa pengembangan mekanisme tersebut secara teknis dan konseptual sangat mungkin dilakukan dalam kerangka sistem hukum yang ada. Pengalaman yurisdiksi tersebut juga memberikan referensi konkret bagi pembentuk regulasi Indonesia dalam menyusun peraturan teknis khusus sebagaimana direkomendasikan dalam penelitian ini.

SIMPULAN

Penelitian ini menghasilkan dua kesimpulan utama sebagai jawaban atas tujuan yang ditetapkan. Pertama, kerangka normatif yang berlaku UU LLAJ, PP 55/2012, dan Perpol 7/2021 telah menyediakan prosedur registrasi ulang nomor mesin secara umum, namun mengandung kekosongan norma yang signifikan karena tidak membedakan secara eksplisit antara perubahan nomor mesin akibat kerusakan komponen crankcase dan penggantian mesin secara keseluruhan. Kekosongan ini berimplikasi pada ketidakseragaman penanganan di lapangan yang secara langsung merugikan pemilik kendaraan yang beritikad baik. Kedua, ketiadaan legalitas usaha pada bengkel pelaksana penggantian crankcase tidak menutup hak pemilik kendaraan untuk memperoleh koreksi data registrasi, sepanjang kebenaran materiil peristiwa dapat dibuktikan melalui jalur pembuktian alternatif yang mencakup bukti pembelian komponen, dokumentasi proses, pemeriksaan fisik oleh penyidik, surat pernyataan bermaterai, dan verifikasi dari bengkel resmi pabrikan.

Novelty penelitian ini terletak pada dua kontribusi teoretis: (1) konstruksi konsep pembuktian materiil alternatif (*vrij bewijs*) sebagai mekanisme pengganti yang sah dalam situasi ketiadaan dokumen formal bengkel berlegalitas; dan (2) formulasi prinsip non-transfer tanggung jawab administratif yang melarang pelimpahan konsekuensi pelanggaran perizinan usaha bengkel kepada pemilik kendaraan. Kedua kontribusi ini memperkaya doktrin perlindungan hukum administratif dan doktrin koreksi administratif dalam literatur hukum administrasi negara Indonesia.

Berdasarkan temuan ini, penelitian merekomendasikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk menerbitkan peraturan teknis khusus, baik berupa revisi Perpol 7/2021 maupun Surat Edaran Kapolri, yang secara eksplisit mengatur: (a) kategorisasi jenis perubahan nomor mesin berdasarkan penyebabnya; (b) daftar alat bukti alternatif yang dapat diterima apabila dokumen dari bengkel berlegalitas tidak tersedia; (c) batas waktu penyelesaian di setiap tahapan; dan (d) prosedur keberatan bagi pemohon yang permohonannya ditolak. Penelitian lanjutan dengan pendekatan yuridis-empiris direkomendasikan untuk memetakan disparitas praktik lapangan secara lebih terukur.

REFERENSI

- Andhika, R. (2020). Perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan bermotor yang mengalami perubahan nomor mesin. *Jurnal Hukum dan Masyarakat*, 12(2), 45–58.
- Asshiddiqie, J. (2020). *Hukum administrasi negara*. Rajawali Pers.
- Atmosudirdjo, S. P. (2018). *Hukum administrasi negara* (Ed. ke-3). Ghalia Indonesia.
- Dewi, L. (2019). Analisis prosedur registrasi ulang kendaraan bermotor akibat pergantian komponen mesin. *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, 5(3), 115–128.
- Hadjon, P. M. (2005). *Perlindungan hukum bagi rakyat di Indonesia*. Bina Ilmu.

- Huda, M. (2021). Tinjauan yuridis terhadap ketidaksesuaian nomor rangka dan nomor mesin kendaraan bermotor. *Jurnal Ilmu Hukum*, 8(1), 70–82.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2021). Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor. *Berita Negara RI Tahun 2021 No. 423*.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian hukum* (Ed. revisi). Kencana.
- Pradhata, S. K. I. (2026). Upaya registrasi identitas kendaraan bermotor atas ketidaksesuaian nomor mesin akibat kerusakan komponen crankcase [Skripsi, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya].
- Rahardjo, S. (2016). *Ilmu hukum* (Ed. ke-8). Citra Aditya Bakti.
- Republik Indonesia. (2002). Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. *Lembaran Negara RI Tahun 2002 No. 2*.
- Republik Indonesia. (2009a). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Lembaran Negara RI Tahun 2009 No. 96*.
- Republik Indonesia. (2009b). Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. *Lembaran Negara RI Tahun 2009 No. 112*.
- Republik Indonesia. (2012). Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. *Lembaran Negara RI Tahun 2012 No. 120*.
- Republik Indonesia. (2020). Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. *Lembaran Negara RI Tahun 2020 No. 245*.
- Republik Indonesia. (2021). Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. *Lembaran Negara RI Tahun 2021 No. 15*.
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2014). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Rajawali Pers.
- Tjandra, W. R. (2019). *Hukum administrasi negara*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta Press.