



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**IKHTISAR PUTUSAN
PERKARA NOMOR 41/PUU-XVI/2018**

TENTANG

KEBERADAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI KENDARAAN BERMOTOR

- Pemohon** : Yudi Arianto, Rusli, Faisal, Eddy Budiyanto, Agus Satriadi Arifin, Ade Abdurahman, Arief Budi Kurniawan, Enong Yuminar, M. Basori Bin Sumanta, Fauzan Zidni Haris, Krista Hasiholan, Mulyadi, Nurhasan, Olazatule Gea, Muhammad Fahrozi Muharram, Randy Nugraha, M. Syamsu Rizal (**Pemohon I**); Mistur dan Imam Sukrisna (**Pemohon II**); Ferry Heryanto dan Yahya Suraya Herudin (**Pemohon III**); Said Iqbal, Judy Winarno, Slamet Riyadi, Heriyanto, Muhamad Yadun Mufid, Iswady, Nu'man Fauzi, Denis Firqahandi, Nurdjaini, Drs. Syawal Harahap, Rosalina Karamoy, Hanipah, Agus Suryadi, Sutrisno, Siti Alfiah, Nani Kusmaeni, Rohman, Mundiah, S.H., Septian, Sayed Masykur, Agustina Syukur, Hendra Ismawan, Astuti Noor Tjiptiani, Agus Saprudin, Jajat Sudrajat, Sarmin, M. Iqbal Lubis, Meilani Widyastuti, Siti Hanifa Auliana, Evi Ristiasary, Aan Suherlan, Didi Johandi, Hasan, S.H. (**Pemohon IV**).
- Jenis Perkara** : Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terhadap Undang-Undang Dasar 1945.
- Pokok Perkara** : Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:
- Pasal 47 ayat (3) tentang jenis kendaraan bermotor berdasarkan fungsi.
- bertentangan dengan pasal-pasal UUD 1945, yakni:
- Pasal 27 ayat (1) mengenai hak warga negara dalam hal kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan serta kewajiban untuk menjunjung hukum dan pemerintahannya;
 - Pasal 27 ayat (2) mengenai hak warga negara untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan;
 - Pasal 28D ayat (1) mengenai hak warga negara untuk mendapatkan pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Amar Putusan : Permohonan para Pemohon ditolak;

Tanggal Putusan : Kamis, 28 Juni 2018.

Ikhtisar Putusan :

Para Pemohon adalah perseorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengemudi ojek *online* di wilayah DKI Jakarta, Kabupaten/Kota Bekasi, Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kabupaten Banyumas, Kota Cirebon, dan juga perseorangan warga negara Indonesia yang merupakan pengguna jasa ojek *online*. Para Pemohon merasa dirugikan dengan berlakunya Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ karena tidak adanya pengajuan, jaminan, perlindungan serta kepastian hukum mengenai keberadaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor yang selama ini mereka gunakan baik sebagai mata pencaharian sehari-hari maupun sebagai alat transportasi.;

Menyangkut kewenangan Mahkamah, Pasal 24C ayat (1) UUD 1945, Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU MK), Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar. Oleh karena permohonan para Pemohon adalah pengujian Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ terhadap UUD 1945, dan permohonan para Pemohon tersebut menjadi salah satu kewenangan Mahkamah, sehingga oleh karenanya Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*.

Berkenaan dengan kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

1. Pemohon I adalah perseorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengemudi ojek *online* di wilayah DKI Jakarta, Kabupaten/Kota Bekasi, Kota Depok, dan Kabupaten Bogor;
2. Pemohon II adalah perseorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengemudi ojek *online* di wilayah Kabupaten Banyumas;
3. Pemohon III adalah perseorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengemudi ojek *online* di wilayah Kota Cirebon;
4. Pemohon IV adalah perseorangan warga negara Indonesia yang merupakan pengguna jasa ojek *online*;

Pemohon I, Pemohon II dan Pemohon III mengalami kerugian konstitusional akibat berlakunya Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ berupa banyaknya kebijakan pelarangan operasional oje *online* di wilayah para Pemohon sehingga para Pemohon berpotensi kehilangan mata pencahariannya selama ini. Sementara Pemohon IV mengalami kerugian konstitusional akibat berlakunya Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ berupa terhambatnya bahkan tertutupnya akses pemanfaatan angkutan berbasis teknologi atau ojek *online* tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, dengan menghubungkan norma undang-undang yang dimohonkan pengujiannya dan Pasal 27 ayat (1) serta ayat (2) juga Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, terlepas terbukti atau tidaknya dalil para Pemohon perihal inkonstitusionalnya norma undang-undang yang dimohonkan pengujiannya, Mahkamah berpendapat bahwa para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon.

Berkaitan dengan pengujian konstitusionalitas Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ untuk dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 sebagaimana dalam petitum Pemohon, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

1. Bahwa dasar filosofis dari UU LLAJ sebagaimana termuat dalam Konsiderans Menimbang huruf a dan huruf b menyatakan:
 - a. *bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
 - b. *bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;*

Sesuai dengan dasar filosofis tersebut, angkutan jalan bertujuan untuk mendukung pembangunan dan integrasi nasional guna memajukan kesejahteraan umum, oleh karena itu sebagai sistem transportasi nasional maka angkutan jalan harus mewujudkan keamanan dan keselamatan. Berdasarkan hal tersebut maka diaturlah kriteria jenis angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ, yaitu kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Menurut ketentuan umum UU LLAJ Pasal 1 angka 10 memberi pengertian bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Dengan konstruksi dasar filosofis Konsiderans Menimbang huruf b kemudian dihubungkan dengan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ maka jenis kendaraan bermotor umum harus mewujudkan keamanan dan keselamatan terlebih yang diangkutnya adalah orang.

Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ merupakan norma hukum yang berfungsi untuk melakukan rekayasa sosial agar warga negara menggunakan angkutan jalan yang mengutamakan keamanan dan keselamatan, baik kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum. Sementara Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 tidak ada kaitannya sama sekali dengan kendaraan bermotor karena Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 adalah berkaitan dengan kedudukan yang sama setiap warga negara ketika terjadi pelanggaran hukum maka harus diperlakukan sama tidak ada perbedaan dan kedudukan yang sama setiap warga negara ketika akan duduk dalam pemerintahan. Sehingga dalil para Pemohon yang menyatakan tidak dimasukkannya sepeda motor dalam Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 adalah tidak beralasan menurut hukum. Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tersebut justru memberikan perlindungan kepada setiap warga negara ketika menggunakan angkutan jalan baik angkutan jalan dengan jenis kendaraan bermotor umum maupun perseorangan.

Demikian pula kaitannya dengan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945, Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak menghalangi para Pemohon untuk mendapat pekerjaan dan penghidupan yang layak, karena faktanya ojek motor tetap dapat berjalan meskipun Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak mengatur mengenai sepeda motor dalam pasal *a quo*.

Dalam membaca Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ juga tidak dapat dibaca secara berdiri sendiri melainkan harus dikaitkan dengan ketentuan Pasal 1 angka 20 serta Pasal 47 ayat (2) huruf a UU LLAJ yang menyatakan:

Pasal 1 angka 20

“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping... dst”;

Pasal 47 ayat (2) huruf a

Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis: a. sepeda motor,

Dengan menggunakan konstruksi berpikir UU LLAJ maka sepeda motor memang tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud Pasal 47 ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d juncto Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ. Penjelasan Pasal 47 ayat (2) memperjelas kriteria angkutan jalan bagi barang dan/atau orang, yaitu:

Huruf b

Yang dimaksud dengan “mobil penumpang” adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “mobil bus” adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “mobil barang” adalah Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan barang.

Pengaturan yang demikian dimaksudkan agar terwujud angkutan jalan yang aman dan selamat bagi pengemudi, penumpang, juga pengguna jalan. Dengan perkataan lain sepeda motor bukanlah angkutan jalan yang diperuntukkan mengangkut barang dan/atau orang dihubungkan konteksnya dengan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ.

Selanjutnya terhadap pertentangan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, menurut Mahkamah, tidak terdapat korelasi antara hak para Pemohon atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum karena Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 adalah berkait dengan hak setiap warga negara ketika berhadapan dengan hukum, misalnya ketika para Pemohon diperiksa oleh penyidik dalam suatu perkara pidana atau ketika para Pemohon bersengketa di pengadilan. Sehingga menurut Mahkamah Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Mahkamah tidak menutup mata adanya fenomena ojek, namun hal tersebut tidak ada hubungannya dengan konstitusional atau tidak konstitusionalnya norma Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ karena faktanya ketika aplikasi online yang menyediakan jasa ojek belum ada atau tersedia seperti saat ini, ojek tetap berjalan tanpa terganggu dengan keberadaan Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ.

2. Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menjelaskan adanya perlakuan berbeda antara sepeda motor dengan kendaraan bermotor lainnya adalah tidak tepat. Sepeda motor bukanlah tidak diatur dalam UU LLAJ, sepeda motor diatur dalam Pasal 47 ayat (2) huruf a UU LLAJ, namun ketika berbicara angkutan jalan yang mengangkut barang dan/atau orang dengan mendapat bayaran, maka diperlukan kriteria yang dapat memberikan keselamatan dan keamanan. Kriteria kendaraan bermotor yang diperuntukkan mengangkut barang dan/atau orang pun telah ditentukan dalam Pasal 47 ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d juncto Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ

- sebagaimana telah diuraikan dalam pertimbangan Mahkamah di atas. Menurut Mahkamah perlakuan berbeda adalah ketika memperlakukan hal berbeda untuk hal yang sama dan memperlakukan sama untuk hal yang berbeda. Dalam konteks yang dipersoalkan para Pemohon memang merupakan hal yang berbeda antara kendaraan sepeda motor dengan kendaraan bermotor umum untuk mengangkut barang dan/atau orang sehingga ketika Mahkamah memperlakukan sama untuk hal yang berbeda maka Mahkamah melanggar UUD 1945 khususnya Pasal 28I ayat (2).
3. Berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, Mahkamah berpendapat permohonan para Pemohon berkenaan dengan inkonstitusionalitas Pasal 47 ayat (3) UU LLAJ tidak beralasan menurut hukum.

Berdasarkan pertimbangan hukum tersebut, Mahkamah dalam amar putusannya menyatakan bahwa permohonan para Pemohon ditolak.