



SALINAN

PUTUSAN

Nomor 89/PUU-XIII/2015

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. Nama : **Alissa Q Munawaroh Rahman**



Pekerjaan : Karyawan Swasta

Alamat : Lojajar, RT 003 RW 022, Sinduharjo, Ngaglik, Sleman,
Daerah Istimewa Yogyakarta;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon I;**

2. Nama : **Hari Kurniawan**

Pekerjaan : Wiraswasta

Alamat : Jl. Kol. Suruji Nomor 86, RT.002 RW.002, Desa Ditrotrunan,
Kecamatan Lumajang, Kabupaten Lumajang, Jawa Timur;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon II;**

3. Nama : **Malang Corruption Watch (MCW)** yang dalam hal ini diwakili
oleh Lutfi J. Kurniawan

Pekerjaan : Ketua Badan Pengurus MCW

Alamat : Jalan Joyosuko Metro 42 A Merjosari, Malang, Jawa Timur;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon III;**

4. Nama : **Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia (YLBHI)**
yang dalam hal ini diwakili oleh Alvon Kurnia Palma S.H.

Pekerjaan : Ketua Badan Pengurus YLBHI

Alamat : Jalan Diponegoro No. 74, Jakarta Pusat;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon IV;**

5. Nama : **Pengurus Pusat Pemuda Muhammadiyah** yang dalam hal ini diwakili oleh Dahnil Anzar Simanjuntak;
 Pekerjaan : Ketua Umum Pengurus Pusat Pemuda Muhammadiyah
 Alamat : Gedung Pusat Dakwah Muhammadiyah, Jalan Menteng Raya No. 62, Jakarta Pusat;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon V**;

Dalam hal ini berdasarkan surat kuasa khusus bertanggal 17 Agustus 2015 diwakili oleh Kuasa Hukumnya **Abdul Wahid, S.H., Al Machi Ahmad, S.H., Ali Akbar Tanjung, S.H., Andi Muttaqien, S.H., Bahrain, S.H., M.H., Daud Bereuh, S.H., Erwin Natosmal Oemar, S.H., Gregorius B. Djako, S.H., Jeremiah Limbong, S.H., Julius Ibrani, S.H., Lalola Easter, S.H., M. Ainul Yaqin, S.H., Prasetyo Utomo, S.H., Roni Saputra, S.H., Sinung Karto, S.H., Wahyu Nandang Herawan, S.H., Wahyu Wagiman, S.H., dan Zainuddin, S.H.** yang kesemuanya adalah advokat dan/atau pengacara publik serta pegiat reformasi hukum yang tergabung dalam **Koalisi Masyarakat Sipil untuk Reformasi Polri (KOREKSI)** yang berkedudukan hukum di kantor YLBHI, Jalan Diponegoro, Nomor 74, Jakarta Pusat, Telp. 021-3929840, Fax. 021-31930140, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama, bertindak untuk dan atas nama para Pemberi Kuasa;

Kesemuanya di atas selanjutnya disebut sebagai ----- **Para Pemohon**;

- [1.2] Membaca permohonan para Pemohon;
 Mendengar keterangan para Pemohon;
 Mendengar dan membaca keterangan Presiden;
 Mendengar keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
 Mendengar dan membaca keterangan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 Memeriksa dengan seksama bukti tertulis yang diajukan oleh para Pemohon dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 Mendengar keterangan saksi yang diajukan oleh para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 Mendengar dan membaca keterangan ahli yang diajukan oleh para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 Membaca kesimpulan para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 1 Juli 2015 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 184/PAN.MK/2015 pada tanggal 1 Juli 2015 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi dengan Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015 pada tanggal 28 Juli 2015, yang telah diperbaiki dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 19 Agustus 2015, yang menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Menyelenggarakan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

- I.A.** Pasal 15 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- I.B.** Pasal 64 ayat (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "Kepolisian Negara Republik Indonesia" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- I.C.** Pasal 64 ayat (6) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia" bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- I.D.** Pasal 67 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "Kepolisian Negara Republik Indonesia" bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- I.E.** Pasal 68 ayat (6) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "Peraturan Kepala Kepolisian Negara

Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

I.F. Pasal 69 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

I.G. Pasal 69 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

I.H. Pasal 75 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

II. Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) Kendaraan Bermotor

II.A. Pasal 15 ayat (2) huruf C Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa “Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

II.B. Pasal 85 ayat (5) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

II.C. Pasal 87 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

II.D. Pasal 88 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia” bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Semua bagian yang diuji seperti disebut di atas kemudian untuk selanjutnya disebut “UU *a quo*”

A. PENDAHULUAN

“The police are the public and the public are the police; the police being only the members of the public who are paid to give full time attention to duties which are incumbent on every citizen in the interests of community welfare and existence.”

Sir Robert Peel (Mantan Perdana Menteri Inggris 1834-35)

Demikianlah bunyi dari salah satu pernyataan terkenal Sir Robert Peel, mantan Perdana Menteri Inggris, yang dikenal sebagai tokoh yang berkontribusi besar dalam menyusun hukum-hukum penting bagi negaranya: *Reform Act 1832* (reformasi hak pilih) dan membangun konsep kepolisian modern di Inggris (*Metropolitan Police Act*). Meskipun Sir Peel menjabat sebagai Perdana Menteri Inggris relatif singkat, namun kontribusinya sebagai politisi dan pemikir hukum dianggap oleh banyak kalangan memengaruhi pembentukan sistem politik modern Inggris Raya dan dunia sampai saat ini.

Walaupun pernyataan Sir Peel di atas dikemukakan hampir 200 tahun silam, namun jika dihubungkan dengan kondisi kontemporer Indonesia, masih sangat relevan. Di Indonesia, terlihat adanya keterputusan yang nyata antara doktrin “Kepolisian” dan “masyarakat”. Pasca Reformasi, Kepolisian yang seharusnya merupakan bagian dari masyarakat (baca: sipil), berjalan sendirian meninggalkan masyarakat. Bahkan sebaliknya, jika mencermati temuan lembaga-lembaga riset dan media terkemuka, tergambar bahwa Kepolisian dipersepsikan sebagai salah satu bagian masalah bagi masyarakat.

Salah satu permasalahan yang banyak dikeluhkan oleh masyarakat terhadap institusi Kepolisian di Indonesia adalah buruknya pengelolaan registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor serta pengelolaan SIM. Yang dimaksud dengan pengelolaan registasi dan indentifikasi kendaraan bermotor adalah: (1)

registrasi kendaraan baru; (2) registrasi perubahan identitas kendaraan bermotor dan pemilik; (3) registrasi perpanjangan Kendaraan Bermotor; dan/atau; (4) registrasi pengesahan kendaraan bermotor.

Pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM dilakukan Kepolisian dari hulu sampai hilir: dari penerbitan izin sampai dengan penegakan hukum. Jika dilihat dari doktrin pengelolaan negara yang baik dan benar, bertumpuknya kewenangan pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan SIM di Kepolisian membuat penyalahgunaan kekuasaan potensial terjadi yang berujung pada terabaikannya kepentingan publik.

Pada titik ini, siapa pun yang berharap Kepolisian tunduk kepada amanat konstitusi perlu melihat lebih jauh desain atau struktur Kepolisian Indonesia saat ini. Ada keterkaitan yang tidak dapat dipisahkan antara permasalahan yang terjadi di Kepolisian Indonesia dengan sesat pikir dalam memahami tugas dan fungsi Kepolisian sebagaimana yang dimaksud dalam pasal-pasal yang diuji. Salah satu bentuk kesalahan tata kelola tersebut adalah memberikan kewenangan kepada Kepolisian untuk menyelenggarakan registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor serta mengurus Surat Izin Mengemudi (SIM).

B. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pasal 24 ayat (2) Perubahan Ketiga UUD 1945 menyatakan: *“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”*;
2. Bahwa selanjutnya Pasal 24 C ayat (1) Perubahan Ketiga UUD 1945 menyatakan: *“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh UUD, memutus pembubaran partai politik dan memutus perselisihan tentang hasil Pemilihan Umum”*;

3. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, Mahkamah Konstitusi mempunyai hak atau kewenangannya untuk melakukan pengujian undang-undang (UU) terhadap Undang-Undang Dasar (UUD) yang juga didasarkan pada Pasal 10 ayat (1) UU No. 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi yang menyatakan: “*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: (a) menguji undang-undang (UU) terhadap UUD RI tahun 1945*”;
4. Bahwa Mahkamah Konstitusi dibentuk sebagai lembaga pelindung konstitusi (*the guardian of constitution*). Apabila terdapat undang-undang yang berisi atau terbentuk bertentangan dengan konstitusi (*unconstitutional*), maka Mahkamah Konstitusi dapat menganulirnya dengan membatalkan keberadaan undang-undang tersebut secara menyeluruh ataupun per pasalnya;
5. Bahwa sebagai pelindung konstitusi, Mahkamah Konstitusi juga berhak memberikan penafsiran terhadap sebuah ketentuan pasal-pasal undang-undang agar berkesesuaian dengan nilai-nilai konstitusi. Tafsir Mahkamah Konstitusi terhadap konstitusionalitas pasal-pasal dalam undang-undang tersebut merupakan tafsir satu-satunya (*the sole interpreter of constitution*) yang memiliki kekuatan hukum. Sehingga terhadap pasal-pasal yang memiliki makna ambigu, tidak jelas, dan/atau multitafsir dapat pula dimintakan penafsirannya kepada MK. Dalam sejumlah perkara pengujian undang-undang, Mahkamah Konstitusi juga telah beberapa kali menyatakan sebuah bagian dari undang-undang konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*) sepanjang ditafsirkan sesuai dengan tafsir yang diberikan Mahkamah Konstitusi atau sebaliknya, tidak konstitusional jika tidak diartikan sesuai dengan penafsiran Mahkamah Konstitusi;
6. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka jelas Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia berwenang untuk memeriksa dan mengadili permohonan pengujian ini. Bahwa oleh karena objek permohonan pengujian penafsiran ini adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945. Maka

berdasarkan itu, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa dan mengadili permohonan *a quo*;

C. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Bahwa pengakuan hak setiap warga negara Indonesia untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan salah satu indikator perkembangan ketatanegaraan yang positif yang merefleksikan adanya kemajuan bagi penguatan prinsip-prinsip Negara Hukum;

Bahwa Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia berfungsi sebagai “guardian” dari “constitutional rights” setiap warga negara Republik Indonesia. Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia merupakan badan yudisial yang bertugas menjaga hak asasi manusia sebagai hak konstitusional dan hak hukum setiap warga negara. Dengan kesadaran inilah, Para Pemohon memutuskan untuk mengajukan pengujian penafsiran Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang bertentangan dengan semangat dan jiwa serta pasal-pasal yang dimuat dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Bahwa dalam Pasal 51 ayat (1) UU No. 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi menyebutkan: *“Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu: (a) perorangan WNI, (b) kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip negara kesatuan RI yang diatur dalam undang-undang, (c) badan hukum publik dan privat, atau (d) lembaga negara”*;

Bahwa dengan mengacu pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 Perkara Nomor 11/PUU-V/2007, maka pemohon harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Adanya hak konstitusional Para Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

- b. Bahwa hak konstitusional Para Pemohon tersebut dianggap oleh Para Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji.
- c. Bahwa kerugian konstitusional Para Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.
- d. Adanya hubungan sebab akibat antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji.
- e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

Bahwa kelima syarat di atas dijelaskan lagi oleh Mahkamah Konstitusi melalui Putusan Nomor 27/PUU-VII/2009 dalam pengujian formil Perubahan Kedua Undang-Undang Mahkamah Agung yang menyebutkan sebagai berikut:

“Dari praktik Mahkamah (2003-2009), perorangan WNI, terutama pembayar pajak (tax payer; vide Putusan Nomor 003/PUU-I/2003) berbagai asosiasi dan NGO/LSM yang concern terhadap suatu Undang-Undang demi kepentingan publik, badan hukum, Pemerintah Daerah, lembaga negara, dan lain-lain, oleh Mahkamah dianggap memiliki legal standing untuk mengajukan permohonan pengujian, baik formil maupun materil, Undang-Undang terhadap UUD 1945 (lihat juga Lee Bridges, dkk. Dalam “Judicial Review in Perspective, 1995, Halaman 59).”

Bahwa selanjutnya kami akan menjelaskan kedudukan hukum masing-masing Pemohon:

C.1. Bahwa **Pemohon I** adalah perseorangan warga negara Indonesia yang membayar pajak kepada negara (**Bukti P-3**), menganggap hak konstitusionalnya dirugikan atau setidaknya berpotensi dilanggar hak konstitusionalnya dengan berlakunya pasal yang diuji karena:

- Pajak yang dibayarkan Pemohon I, baik dalam periode tahunan atau pajak setiap transaksi keuangan yang dilakukan Pemohon I, tidak dijalankan dengan optimal oleh negara karena buruknya pengelolaan lalu lintas.
- Bahwa setiap hari pemohon mengalami kemacetan di jalan raya, yang secara langsung dan tidak langsung juga mengalami kerugian materil dan imaterial.

- Bahwa salah satu penyebab utama kemacetan yang dialami oleh Pemohon I adalah buruknya pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan SIM.
- Bahwa tidak ada keterpaduan pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan SIM dengan kebijakan lalu lintas oleh negara disebabkan oleh diberikannya kewenangan untuk mengurus registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM kepada Kepolisian.
- Bahwa menurut Pemohon I, seharusnya Kepolisian tidak memiliki kewenangan yang begitu luas dalam pengelolaan kebijakan lalu lintas.
- Bahwa, menurut Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, kewenangan Kepolisian dalam konteks lalu lintas hanya sebatas penegakan hukum, tidak sampai mengurus hal-hal administratif pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM.
- Bahwa menurut Pemohon I, terkacaunya konsep penegakan hukum (hilir) dan pengurusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan SIM (hulu) dalam kebijakan pengelolaan lalu lintas sebagaimana yang dimaksud oleh pasal-pasal yang diuji *a quo* telah merugikan pemohon sebagai warga negara yang membayar pajak dengan baik.

C.2. Bahwa **Pemohon II** adalah perorangan warga negara Indonesia (**Bukti P-4**) yang mengalami disabilitas, menganggap hak konstitusionalnya dirugikan atau setidaknya berpotensi dilanggar hak konstitusionalnya dengan berlakunya pasal yang diuji pada perkara ini karena:

- Bahwa Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 menyebutkan setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.
- Bahwa meskipun konstitusi secara jelas sudah memberikan jaminan kepada Pemohon II untuk diperlakukan sama di depan hukum, namun dalam konteks pengurusan SIM, Pemohon yang menyandang disabilitas diperlakukan secara berbeda oleh

Kepolisian.

- Bahwa Pemohon II selama ini dalam mengurus SIM D (penyandang disabilitas) dipersulit di wilayah Pemohon. Akibatnya, dalam keseharian Pemohon II, sering ditilang oleh Kepolisian karena tidak memiliki SIM.
- Bahwa tidak adanya fasilitas yang disediakan oleh negara (dalam hal ini Kepolisian) dan kesulitan untuk mengakses pengurusan SIM di tempat tinggal Pemohon II, membuat hak Pemohon II sebagai warga negara tercederai.
- Bahwa Pemohon II dan banyak teman Pemohon II yang menyandang disabilitas sudah pernah mengeluhkan hal ini kepada Kepolisian namun tidak dihiraukan.
- Bahwa Pemohon II dan sejumlah penyandang disabilitas di Lumajang dan Blitar merasa menjadi korban dari pengelolaan SIM yang berimbang ini.
- Bahwa Pemohon II dan sejumlah penyandang disabilitas selama ini tidak berani untuk mempermasalahkan hal ini lebih lanjut karena Kepolisian mempunyai kekuasaan yang besar. Selain berwenang mengeluarkan SIM, Kepolisian juga berwenang untuk melakukan penegakan hukum.
- Bahwa dengan memiliki kewenangan dari mengurus SIM dan melakukan penegakan hukum tersebut, ditambah dengan kondisi Pemohon II yang menyandang disabilitas, negara tidak akan pernah hadir untuk memperhatikan realitas yang dialami oleh Pemohon II dan penyandang disabilitas lainnya.

C.3. Bahwa **Pemohon III** adalah badan hukum Indonesia bernama Malang Corruption Watch yang telah terdaftar dengan Akte Notaris Sugianto SH MKn Nomor 04 Tanggal 28 Juni 2014 (**Bukti P-5**).

Bahwa berdasarkan **Pasal 5** Akta Notaris Malang Corruption Watch disebutkan bahwa perkumpulan ini mempunyai peran di antaranya sebagai sebagai berikut:

- Mendorong terwujudnya agenda dan cita-cita reformasi total dalam rangka penegakan hukum dan pemberantasan Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN);
- Memberdayakan masyarakat sipil agar dapat melakukan pengawasan terhadap sistem politik, ekonomi, hukum dan budaya serta mendorong partisipasi politik masyarakat untuk dapat dan bisa mengontrol proses lahirnya kebijakan publik dan pengambilan keputusan publik;
- Mengupayakan pelembagaan lembaga gerakan sosial untuk memberantas korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN), sebagai bagian dari demokratisasi sistem politik, hukum, budaya dan ekonomi.

Bahwa sejak dibentuk, PEMOHON III secara rutin melakukan kegiatan-kegiatan yang berperan serta dalam pemberantasan korupsi di Indonesia. Salah satu kegiatan yang dilakukan adalah melakukan pengawasan terhadap kinerja Kepolisian. Hal itu sesuai dengan tujuan organisasi Pemohon III yaitu mendorong terwujudnya agenda dan cita-cita reformasi total dalam rangka penegakan hukum dan pemberantasan korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN).

Bahwa keberadaan pasal-pasal pada UU *a quo* yang diuji dinilai merugikan Pemohon III, karena:

- Bahwa keberadaan pasal-pasal *a quo* menyebabkan fungsi utama penegakan hukum yang dilakukan oleh Kepolisian terabaikan.
- Bahwa bercampurnya kewenangan penegakan hukum yang dilakukan oleh Kepolisian dengan pengurusan regiden dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM membuat Kepolisian rentan untuk melakukan praktik sewenang-wenang.
- Bahwa dengan kekuasaan Kepolisian yang besar dari hulu ke hilir dalam pengurusan regiden dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM membuat Kepolisian dipersepsikan oleh publik sebagai salah satu lembaga terkorup.
- Bahwa sudah menjadi pengetahuan umum (*notoir factin*) bahwa pengurusan regiden dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM

di Kepolisian rentan praktik pungutan liar dan calo.

- Bahwa dengan demikian, kerja-kerja yang telah dilakukan Pemohon III yang terlibat dalam pemberantasan korupsi dan pengawasan kelembagaan negara (termasuk Kepolisian) telah dijamin Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 telah DIRUGIKAN dengan keberadaan norma undang-undang yang diuji;
- Keberadaan norma yang diuji menimbulkan ketidakpastian hukum yang berkeadilan yang terhadap Pemohon III sebagai badan hukum di Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

C.4. Bahwa **Pemohon IV** adalah Badan Hukum Indonesia bernama Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia adalah suatu lembaga yang telah terdaftar dengan Akte Notaris Nomor 186 tanggal 19 Oktober 2011 di Jakarta oleh Notaris Dr. Irawan Soerodjo, SH, MSi. (**Bukti P-6**)

Dalam Pasal 3 Anggaran Dasar **Pemohon IV** dinyatakan bahwa Yayasan ini bertujuan untuk memberikan bantuan hukum secara cuma-cuma kepada masyarakat luas yang tidak mampu tanpa membedakan agama, keturunan, suku, keyakinan politik, jenis kelamin maupun latar belakang sosial budaya; Menumbuhkan, **mengembangkan dan memajukan pengertian dan penghormatan terhadap nilai-nilai negara hukum dan martabat serta hak-hak asasi manusia** pada umumnya dan meninggikan kesadaran hukum dalam masyarakat pada khususnya, baik kepada pejabat maupun warga negara biasa, agar supaya mereka sadar akan hak-hak dan kewajibannya sebagai subjek hukum; **Berperan aktif dalam proses pembentukan hukum, penegakan hukum dan pembaharuan hukum** sesuai dengan konstitusi yang berlaku dan Deklarasi Umum Hak-Hak Asasi Manusia (*Universal Declaration of Human Rights*); Memajukan dan mengembangkan program-program yang mengandung dimensi keadilan dalam bidang politik, sosial, ekonomi, budaya, dan gender dengan fokus tetapnya pada bidang hukum; Menyelenggarakan pemberian bantuan hukum, di dalam maupun di luar pengadilan, termasuk nasehat hukum (konsultasi), pembelaan, **mewakili kepentingan umum**, negosiasi,

mediasi, konsiliasi (*alternative dispute resolution*) maupun arbitrase; Menyenggarakan pendidikan dan penerangan hukum kepada masyarakat tentang pengertian hukum dalam arti seluas-luasnya dengan bentuk dan cara-cara antara lain kursus-kursus, ceramah-ceramah, konferensi-konferensi, seminar, workshop, panel diskusi, penerbitan buku-buku, majalah, brosur, pamphlet dan lain sebagainya; Mengajukan pendapat baik berupa usul-usul, kritik-kritik maupun komentar tentang masalah-masalah hukum kepada lembaga yang berwenang di bidang yudikatif, legislatif, maupun eksekutif serta kepada masyarakat luas; Mengadakan kerja sama dengan lembaga-lembaga dan/atau instansi-instansi pemerintah maupun non pemerintah di dalam maupun di luar negeri; Mengadakan studi dan penelitian (*research*) mengenai masalah-masalah bantuan hukum dalam arti luas yang berkaitan dengan masalah-masalah sosial, ekonomi, dan budaya; Mengadakan kegiatan-kegiatan sosial yang antara lain meliputi usaha meningkatkan kesadaran hukum dan kemampuan masyarakat yang tidak mampu dan/atau buta hukum untuk membela dirinya dan memperjuangkan hak-hak dan kepentingan yang sah menurut hukum; Memberikan bimbingan dan latihan praktek hukum bagi para sarjana, terutama sarjana hukum dan mahasiswa yang berminat dalam usaha-usaha lembaga bantuan hukum, antara lain magang dan *mock trial*.

Bahwa keberadaan pasal-pasal dalam **undang-undang a quo** yang diuji dalam Permohonan ini dinilai telah merugikan Pemohon IV karena:

- Bahwa keberadaan pasal-pasal tersebut dinilai menyebabkan Kepolisian tidak lagi murni sebagai penjaga keamanan dan ketertiban, sehingga pelaksanaan urusan keamanan dan ketertiban sebagaimana yang dimaksud oleh konstitusi tidak maksimal dijalankan.
- Bahwa tata kelola urusan keamanan dan ketertiban yang diatur tidak sesuai dengan prinsip UUD 1945, karena terjadinya penyimpangan pengaturan norma sebagaimana yang terdapat dalam undang-undang yang diuji. Pemohon sebagai perwakilan kepentingan umum/masyarakat dirugikan karena keberadaan pasal-

pasal yang diuji ini;

- Kerja-kerja yang telah dilakukan Pemohon IV dalam mengembangkan dan memajukan penegakan hukum dan Hak Asasi Manusia, termasuk dalam pelaksanaan pemerintahan yang baik yang sesuai dengan prinsip-prinsip konstitusi sebagaimana dijamin Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 telah DIRUGIKAN dengan keberadaan norma undang-undang yang diuji;

C.5. Bahwa **Pemohon V** adalah Badan Hukum Indonesia yang bernama Pengurus Pusat Pemuda Muhammadiyah adalah lembaga yang terdaftar di Akta Notaris Nomor 3 tanggal 27 April 2009 di Jakarta oleh Notaris Hendro Lukito, SH. (**Bukti P-7**)

- Bahwa dalam Pembukaan AD/ART Pemohon V disebutkan bahwa Pemuda Muhammadiyah sebagai salah satu organisasi otonom Muhammadiyah merupakan gerakan perjuangan yang bertujuan menghimpun, membina dan mengerakan potensi Pemuda Islam serta meningkatkan perannya sebagai kader untuk mencapai tujuan Muhammadiyah, maka setiap gerak dan langkahnya harus merupakan perwujudan dari ajaran Islam yang *Rahmatan Lil Alamin*;
- Bahwa dalam Pembukaan AD/ART Pemohon V dijelaskan pula: menyadari peranan dan fungsi Pemuda Muhammadiyah sebagai pelopor, pelangsup, dan penyempurna Amal Usaha dan Cita-Cita Muhammadiyah, maka ia harus mampu menempatkan dirinya sebagai gerakan dakwah amal ma'ruf nahi mungkar, khususnya di kalangan pemuda;
- Bahwa dalam Pasal 3 Anggaran Dasar Pemohon V dijelaskan lebih jauh, bahwa dalam rangka mewujudkan maksud dan tujuannya tersebut, Pemuda Muhammadiyah mengembangkan kegiatannya melalui usaha di bidang: a) gerakan dakwah sosial kemasyarakatan; b) gerakan keilmuan; c) gerakan kewirausahaan;
- Bahwa sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 3 AD Pemohon V, untuk menjalankan gerakan dakwah sosial dan kemasyarakatan, PP Muhammadiyah berkewajiban untuk berperan serta dalam

mendorong perubahan menuju kondisi yang lebih baik di dalam masyarakat;

- Bahwa salah satu permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat saat ini, khususnya warga Muhammadiyah, terkait dengan tidak transparannya pengelolaan regiden dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengelolaan SIM. Sudah menjadi *notoir factin* di dalam masyarakat bahwa pengelolaan registrasi dan identifikasi serta SIM sarat dengan calo dan pungutan liar;
- Bahwa akibat pengelolaan registrasi dan identifikasi serta SIM yang tidak baik itu membuat 80 orang meninggal per hari di Indonesia. Bahkan jika dihitung sepanjang tahun 2013, 25.000 orang meninggal di jalan raya di Indonesia. Jumlah itu berkurang 2000 jiwa jika dibandingkan pada tahun ([http://news.liputan6.com/read/810101/kapolri-80-oranghari-meninggal-akibat-kecelakaan-lalu-lintas/26 Januari 2014](http://news.liputan6.com/read/810101/kapolri-80-oranghari-meninggal-akibat-kecelakaan-lalu-lintas/26-Januari-2014));
- Bahwa menurut Ketua Umum Road Safety Association (RSA) Indonesia, Edo Rusyanto, dalam sepuluh tahun terakhir Indonesia harus kehilangan 220 ribu lebih jiwa anak bangsa di jalan raya. Mereka bergelimpangan lantaran kecelakaan lalu lintas jalan ([http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/11/14/nf0u06-220-ribu-tewas-akibat-kecelakaan-di-jalan-raya/14 November 2014](http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/11/14/nf0u06-220-ribu-tewas-akibat-kecelakaan-di-jalan-raya/14-November-2014));
- Bahwa banyaknya jumlah korban di jalan raya adalah sebuah tragedi nasional dan masalah yang harus dipecahkan oleh bangsa ini. Salah satu permasalahan utama yang membuat Indonesia tidak keluar dari lingkaran setan kematian di jalan raya tersebut adalah buruknya pengelolaan regident dan identifikasi kendaraan bermotor serta SIM di Indonesia yang dilakukan oleh Kepolisian;
- Bahwa jika merujuk kepada konstitusi, kewenangan Kepolisian dalam pengelolaan regident dan identifikasi kendaraan bermotor hanya sebatas penegak hukum; bukan sebagai fasilitator atau aktor yang berwenang memberikan sejumlah izin tersebut;
- Bahwa berdasarkan alasan-alasan di atas, maka PP

Muhammadiyah merasa hak konstitusionalnya dirugikan akibat sesat pikir UU *a quo*.

Bahwa berdasarkan uraian di atas, maka **Para Pemohon** memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon pengujian pasal-pasal *a quo* yang menyebabkan hak konstitusional Pemohon secara faktual ataupun potensial telah dirugikan.

D. ALASAN-ALASAN PERMOHONAN

1. Sejarah Kewenangan Pengurusan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Surat Izin Mengemudi

a. Penerbitan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta SIM tidak di Kepolisian

1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1961 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kepolisian Negara (**Bukti P-8**)

Ketika Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1961 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kepolisian Negara masih berlaku, dalam Pasal 1 ayat (1)-nya menyebutkan: *Kepolisian Negara Republik Indonesia, selanjutnya disebut Kepolisian Negara, ialah alat negara penegak hukum yang terutama bertugas memelihara keamanan di dalam negeri*. Artinya, tugas utama dari Kepolisian untuk menjaga sektor keamanan dalam negeri. Kepolisian tidak memiliki fungsi untuk menerbitkan SIM sebagaimana yang dimaksud oleh Undang-Undang Kepolisian saat ini;

Adapun kewenangan menerbitkan Surat Izin Mengemudi pada waktu itu hanya merujuk pada UU No. 7 Tahun 1951 tentang Perubahan dan Tambah Undang-Undang Lalu-lintas Jalan (*Wegverkeersordonantie, Staatsblad 1933 No. 86*). Dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 tersebut menyebutkan: *"Keterangan-keterangan mengemudi diberikan oleh Kepala Kepolisian Keresidenan."* (**Bukti P-9**)

Dalam perkembangannya, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1961 digantikan oleh Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Dalam Pasal 7 ayat (1) undang-undang tersebut menyebutkan: Surat izin mengemudi kendaraan bermotor diberikan oleh instansi yang ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah (Bukti P-10). Artinya, pasal tersebut tidak menyebutkan secara tegas lembaga mana yang berwenang untuk mengeluarkan Surat Izin Mengemudi, apalagi khusus untuk Kepolisian. Lembaga yang berwenang untuk mengeluarkan Surat Izin Mengemudi akan diatur dan diberikan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

Sayangnya, sampai dengan adanya Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya untuk menggantikan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1961, Peraturan Pemerintah yang dimaksud tidak pernah dikeluarkan oleh pemerintah. Sehingga, dalam praktiknya, kewenangan untuk mengeluarkan Surat Izin Mengemudi hanya melanjutkan kewenangan yang dimiliki oleh **Kepolisian Residen** sebagaimana yang dimaksud oleh Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951.

Kekosongan kewenangan yang diberikan kepada suatu lembaga dalam mengatur Surat Izin Mengemudi ini berlangsung cukup lama sampai dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, di mana pada Pasal 18 Ayat (1) kembali dinyatakan: *Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi.* Lalu pada ayat (2) dinyatakan: *Penggolongan, persyaratan, masa berlaku, dan tata cara memperoleh surat izin mengemudi, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. (Bukti P-11).*

Atas dasar inilah akhirnya pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Pasal 216 Peraturan Pemerintah tersebut menyebutkan: *pemberian surat izin mengemudi sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh pelaksana penerbitan surat izin mengemudi kendaraan bermotor satuan lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah ini*

disebut pelaksana penerbitan surat izin mengemudi. Sehingga PP ini dapat dikatakan sebagai penegasan pertama tentang kewenangan Kepolisian dalam menerbitkan Surat Izin Mengemudi sebagai aturan pelaksana Undang-Undang Nomor. 14 Tahun 1992.

2) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Bukti P-12)

Undang-Undang ini lahir untuk menggantikan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1961. Rumusan mengenai tujuan pembentukan Kepolisian RI dapat dilihat dalam Pasal 2-nya yang berbunyi: *Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk menjamin tertib dan tegaknya hukum serta terbinanya ketenteraman masyarakat guna mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri, terselenggaranya fungsi pertahanan keamanan negara, dan tercapainya tujuan nasional dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.*”;

Untuk mewujudkannya maka Kepolisian RI memiliki fungsi sebagaimana tercantum pada Pasal 3: *Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang penegakan hukum, perlindungan dan pelayanan masyarakat, serta pembimbingan masyarakat dalam rangka terjaminnya tertib dan tegaknya hukum serta terbinanya ketenteraman masyarakat guna terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat,*

Melalui fungsi tersebut maka tugas kepolisian dalam bidang penegakan hukum, perlindungan dan pelayanan masyarakat dan pembimbingan masyarakat ditujukan demi tertib dan tegaknya hukum serta terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat yang berbeda jauh dengan tugas administratif di dalam pemberian SIM;

Berlakunya Undang-Undang No. 28/1997 dapat dianggap sebagai penguat wewenang polisi dalam menerbitkan surat izin mengemudi. Indikasi ini terlihat dari munculnya salah satu kewenangan Polri

untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam hal ini penerbitan surat izin mengemudi. Perjuangan untuk memperkuat kewenangan mengeluarkan surat izin bermotor cukup berhasil sebagaimana diatur dalam Pasal 15 ayat (2) huruf e yang menyebut: *Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor,*

Ketentuan ini terus dipertahankan sampai sekarang sebagaimana diatur dalam UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian maupun UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya.

b. Kewenangan Menyelenggarakan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor Diberikan Kepada Kepala Daerah

Pasca kemerdekaan, kewenangan untuk registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor diberikan kepada Kepala Residen (Saat ini kepala daerah). Kewenangan tersebut berasal dari UU No. 7 Tahun 1951 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Lalu Lintas dan Jalan (*Wegverkeerordonantie, Staatsblad 1933 No.86*);

Dalam penjelasan Pasal 8 ayat (2), Pasal 11 Sub b dan Pasal 16 ayat (2) undang-undang tersebut menyebutkan:

“Tanda nomor dan keterangan mengemudi dikeluarkan oleh para residen. Di praktek kewajiban ini selalu ditugaskan dan diserahkan seluruhnya kepada Polisi Umum. Bagaimana juga kedudukan Pamong Praja terhadap Polisi akan diatur kelak, tidak ada keberatan, jika segera ditetapkan dengan Undang-undang kekuasaan polisi dalam melaksanakan Undang-undang Lalu-lintas mengenai soal ini, sebab pengawasan lalu-lintas sebenarnya adalah bagian yang penting dari tugas polisi dan dengan sendirinya hal ini harus seterusnya dipercayakan kepada Jawatan Polisi Umum. Oleh karena organisasi Polisi Umum sambil menunggu diadakan pembagian ketatanegaraan yang pasti (pembagian propinsi dalam kabupaten-kabupaten) masih berdasarkan pembagian-pemerintahan dalam keresidenan, maka sebagai akibatnya yang tak dapat dielakkan lagi, ialah, bahwa buat sementara waktu, pengeluaran tanda nomor dan keterangan

mengemudi harus tetap dilakukan secara keresidenan demi keresidenan.”

Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa kewenangan untuk mengeluarkan tanda nomor (registrasi) berada di tangan residen (kepala daerah). Meskipun demikian, dalam prakteknya diserahkan kepada Kepolisian. Ke depannya pengaturan kewenangan birokrasi (Pamong Praja) terkait dengan registrasi kendaraan ini akan diatur lebih lanjut. Adapun kewenangan Kepolisian dalam ruang lingkup peralulintasan hanya sebagai pengawas atau penegak hukum.

Dalam perkembangannya kemudian, UU Nomor 7 Tahun 1951 diganti dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 mengatur lebih spesifik proses registrasi kendaraan bermotor, meskipun demikian undang-undang ini tidak mengatur lembaga mana yang berwenang dalam mengurus registrasi. Undang-undang tersebut menyatakan, lembaga yang diberikan kewenangan mengurus registrasi akan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Sebagaimana yang terlihat dalam Pasal 10 ayat (3) yang berbunyi sebagai berikut:

“Surat nomor kendaraan atau surat coba kendaraan diberikan kepada pemilik kendaraan bermotor atau kuasanya oleh instansi yang ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.”

Walaupun undang-undang tersebut telah mendelegasikan kewenangannya kepada Peraturan Pemerintah, namun sampai dengan digantinya undang-undang tersebut dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, Peraturan Presiden tersebut tidak pernah terbit. Karena tidak diaturnya lembaga mana yang punya kewenangan dalam mengatur registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor maka dalam praktiknya dijalankan oleh Kepolisian;

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya juga tidak mengatur dengan tegas lembaga mana yang berwenang mengatur tentang registrasi kendaraan bermotor. Dalam Pasal 14 undang-undang tersebut hanya menyebutkan

- (1) *Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan.*
- (2) *Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor.*
- (3) *Syarat-syarat dan tata cara pendaftaran, bentuk dan jenis tanda bukti pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.*

Pada tahun 1993, Pemerintah kemudian mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Secara garis besar, peraturan pemerintah tersebut meletakkan kewenangan mengurus lalu lintas kepada Menteri Perhubungan. Meski demikian, dalam Pasal 180 PP tersebut yang berkenaan dengan pendaftaran kendaraan bermotor diampu oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang berbunyi:

“Pendaftaran kendaraan bermotor sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh unit pelaksana pendaftaran kendaraan bermotor satuan lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah ini disebut pelaksana pendaftaran kendaraan bermotor.”

Pasca Reformasi dan Amandemen UUD 1945, kewenangan Kepolisian dalam mengurus registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor diperkuat dalam peraturan setingkat undang-undang. Dalam Pasal 5 huruf e UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan, *“urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”*

2. Kewenangan Pengurusan SIM di berbagai negara dilakukan oleh Departemen atau Kementerian Transportasi dan Angkutan Darat

Kewenangan Kepolisian dalam pengurusan SIM tidak dimiliki oleh negara-negara lain sebagaimana dinyatakan dalam tabel berikut ini. Kewenangan pengurusan SIM di berbagai negara dilakukan oleh Kementerian atau Departemen melalui Divisi transportasinya.

Tabel: Lembaga Yang Memiliki Kewenangan Mengurus SIM di Berbagai Negara

Negara	Lembaga yang Berwenang Mengurus Resident Ranmor	Posisi Kepolisian dalam Pemerintahan
Amerika Serikat	Department of Motor Vehicle	Department of Justice
Malaysia	Malaysian Road Transport Department	Ministry of Home Affairs
Israel	Ministry of Transportation	Minister of Public Security
New Zealand	Ministry of Transportation → NZ Transport Agency	Ministry of Justice → Minister of Police
Singapore	Ministry of Transport	Ministry of Home Affairs
Thailand	Department of Land Transportation	Ministry of Justice
Inggris	Department of Transport	Home Office
Filipina	Land Transportation Office	Department of Interior and Local Government
Jepang	Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism	National Public Safety Commission
Swedia	Ministry of Enterprise, Energy, and Communication → Swedish Transport Agency	Ministry of Justice
Islandia	Ministry of Communication → The Department of Transportation	Minister of Interior
India	Ministry of Road Transportation and Highways	Ministry of Home Affairs

3. Distorsi UU No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945

Sejak Amandemen UUD 1945, Kepolisian RI (Polri) diatur secara khusus dalam konstitusi. Kepolisian bersama TNI dimasukkan dalam pasal yang sama: Pasal 30 di bawah Bab Pertahanan Negara. Secara khusus, yang menyangkut Polri, Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 menyatakan sebagai berikut:

“Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.”

Sedangkan Pasal 2 UU Polri menyatakan:

“fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.”

Apabila dilihat dengan sekilas, 2 (dua) ketentuan di atas terlihat sama atau seolah-olah Undang-Undang Polri telah sesuai dengan UUD 1945, namun jika dilihat lebih dalam sebenarnya terdapat perbedaan mendasar antara UU Polri dengan UUD 1945. Perbedaan tersebut dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel Perbandingan Antara UUD 1945 dengan UU Polri

Isu	UUD 1945	UU Polri
Bunyi Pasal	Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum	Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat
Fungsi	Alat negara yang <ul style="list-style-type: none"> • menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat 	Salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang: <ul style="list-style-type: none"> • pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, • penegakan hukum, • perlindungan, • pengayoman, dan • pelayanan kepada masyarakat
Tugas	<ul style="list-style-type: none"> • melindungi masyarakat, • mengayomi masyarakat, • melayani masyarakat, serta • menegakkan hukum 	<ul style="list-style-type: none"> • memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; • menegakkan hukum; dan • memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Berdasarkan perbandingan di atas terlihat bahwa Undang-Undang Polri telah menambah tugas Polri yang bertentangan dengan maksud UUD 1945 menjadi fungsi itu sendiri. “Penyelundupan” hukum ini membuat tugas Polri membesar. Apabila mengikuti skema UUD 1945 Pasca amandemen, maka tugas melayani masyarakat yang diemban oleh Polri harus terkait dengan fungsi keamanan dan ketertiban. Namun jika menggunakan logika UU Polri, yang meletakkan terminologi “*melayani masyarakat*” adalah fungsi Polri itu sendiri, maka dapat diciptakanlah tugas-tugas baru yang sama sekali jauh dari fungsi keamanan dan ketertiban.

Oleh sebab itu, pasal-pasal dalam UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia dan pasal-pasal dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah ini bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yaitu:

- a) Pasal 15 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*";
- b) Pasal 85 ayat (5) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*";
- c) Pasal 87 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- d) Pasal 88 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

4. Pengaturan Konstitusi tentang Fungsi Kepolisian dengan Kewenangan Mengeluarkan SIM dan STNK

Tabel di bawah ini adalah perbandingan antara UUD 1945 dan ketentuan undang-undang tentang Pengaturan SIM.

UUD 1945		Ketentuan SIM dan STNK dalam Undang-Undang
Sebelum Amandemen	BAB XII Pertahanan Negara Pasal 30: (1) Tiap-tiap warga negara berhak dan wajib ikut serta dalam usaha pembelaan negara. (2) Syarat-syarat tentang pembelaan diatur dengan undang-undang	Pasal 1 Ayat (2) UU No. 7/1951 tentang Perubahan dan Tambahan UU Lalu-lintas Jalan (Wegverkeersordonantie, Staatsblad 1933 No. 86) : "keterangan-keterangan mengemudi diberikan oleh Kepala Kepolisian Keresidenan."
		Pasal 7 Ayat (1) UU No. 3/1965 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya: surat

		izin mengemudi kendaraan bermotor diberikan oleh instansi yang ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
		<ul style="list-style-type: none"> • Pasal 18 ayat (1) UU No. 14/1992: setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi. • Pasal 18 ayat (2) UU No. 14/1992: penggolongan, persyaratan, masa berlaku, dan tata cara memperoleh surat izin mengemudi, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.
		Pasal 216 PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi: Pemberian surat izin mengemudi sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh pelaksana penerbitan surat izin mengemudi kendaraan bermotor satuan lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang selanjutnya di dalam Peraturan Pemerintah ini disebut pelaksana penerbitan surat izin mengemudi.
		Pasal 15 Ayat (2) huruf e UU No. 28 tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia: Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang : memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor.
Pascaamandemen UUD 1945	<p>BAB XII Pertahanan Negara</p> <p>Pasal 30:</p> <p>Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum</p>	UU <i>a quo</i>

Dalam UUD 1945 sebelum amandemen tidak mengatur tugas dan fungsi Kepolisian secara eksplisit. Oleh karena itu, dalam perkembangan ketatanegaraan, tugas dan fungsi Kepolisian diatur dalam banyak undang-undang. Meskipun demikian, UUD 1945 mengatur dengan tegas tugas dan fungsi Kepolisian. Dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 Pasca amandemen menyebutkan bahwa Kepolisian adalah alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakan hukum.

Secara gramatikal sangat jelas, bahwa tugas Kepolisian dalam melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakan hukum harus dalam kerangka menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat. Jika ada tugas-tugas Kepolisian yang tidak dalam kerangka menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, maka perlu dipertanyakan konstitusionalitasnya.

E. PETITUM

Berdasarkan alasan-alasan yang telah diuraikan di atas dan bukti-bukti terlampir, maka para Pemohon memohonkan kepada Majelis Hakim Konstitusi yang Terhormat pada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia untuk memeriksa dan memutus Uji Materil sebagai berikut:

Dalam Pokok Perkara:

1. Menerima dan mengabulkan seluruh permohonan pengujian undang-undang yang diajukan PARA PEMOHON;
2. Menyatakan:
 - a. Pasal 15 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b. Pasal 64 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - c. Pasal 64 ayat (6) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - d. Pasal 67 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - e. Pasal 68 ayat (6) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-

Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

- f. Pasal 69 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- g. Pasal 69 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- h. Pasal 75 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- i. Pasal 15 ayat (2) huruf C Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*" **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- j. Pasal 85 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- k. Pasal 87 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- l. Pasal 88 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" **bertentangan** dengan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

3. Menyatakan:

- a. Pasal 15 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- b. Pasal 64 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- c. Pasal 64 ayat (6) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- d. Pasal 67 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum mengikat;
- e. Pasal 68 ayat (6) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- f. Pasal 69 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- g. Pasal 69 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- h. Pasal 75 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*" tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
- i. Pasal 15 ayat (2) huruf C Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin*

mengemudi kendaraan bermotor” tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat”;

- j. Pasal 85 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*” tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
 - k. Pasal 87 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*” tidak memiliki kekuatan mengikat;”
 - l. Pasal 88 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*” tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
4. Bilamana Majelis Hakim pada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia mempunyai keputusan lain, mohon putusan yang seadil-adilnya—*ex aequo et bono*.

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya para Pemohon telah mengajukan bukti-bukti surat atau bukti tertulis yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-12 yang telah disahkan pada persidangan hari Rabu, tanggal 19 Agustus 2015, sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Bukti P-3 : Fotokopi KTP dan NPWP a/n Alissa Q Munawaroh Rahman alias Alissa Wahid;
4. Bukti P-4 : Fotokopi KTP a/n Hari Kurniawan;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Akta Notaris Malang Corruption Watch;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Akta Notaris Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia;
7. Bukti P-7 : Fotokopi AD/ART Pemuda Muhammadiyah;
8. Bukti P-8 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1961 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kepolisian Negara;
9. Bukti P-9 : Fotokopi Undang-Undang No. 7/1951 tentang Perubahan dan

Tambahan Undang-Undang Lalu-lintas Jalan
(Wegverkeersordonantie, Staatsblad 1933 No. 86);

10. Bukti P-10 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya;
11. Bukti P-11 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya;
12. Bukti P-12 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Selain itu, para Pemohon juga mengajukan satu orang Saksi atas nama Kusbandono yang telah didengar keterangannya di bawah sumpah pada persidangan hari Rabu, 16 September 2015, dan mengajukan satu orang Ahli atas nama Dr. Rimawan Pradipto yang telah didengar keterangannya di bawah sumpah pada persidangan hari Kamis, 1 Oktober 2015, serta menyerahkan keterangan tertulis tiga orang Ahli yaitu Yenny Sucipto, Dr. Bambang Susantono, dan Dr. Zainal Arifin Mochtar, S.H., LL.M., pada persidangan hari Kamis, 1 Oktober 2015 dan Selasa, 13 Oktober 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Keterangan Saksi Kusbandono

- Saksi mengajukan SIM D di Kepolisian Resor Tuban;
- Saksi selama 4 (empat) tahun ini mengendarai sepeda motor yang sudah dimodifikasi menjadi roda tiga;
- Oleh petugas Kepolisian, Saksi diberitahu bahwa belum ada petunjuk dari Polda Jawa Timur tentang pengajuan SIM D tersebut;
- Petugas ragu dengan keseriusan Saksi untuk mengajukan pengurusan SIM D;
- Saat mengurus SIM D, dalam waktu dua jam di tempat, Saksi tidak memperoleh kejelasan. Saksi kemudian meminta kejelasan apakah bisa mengajukan SIM D, petugas pun kebingungan karena Saksi adalah sebagai *diffable* yang pertama mengajukan SIM D tersebut;
- Saksi diminta ke bagian kesehatan untuk tes. Dan petugas di bagian kesehatan juga tidak bisa memeriksa Saksi;
- Alasannya lain yang disampaikan oleh Petugas adalah belum ada panduan untuk mengurus SIM D;

- Domisili Saksi sementara ini di Jember karena sedang studi S2, dan teman-teman Saksi di Jember bisa memperoleh SIM D dengan mudah. Tapi di daerah lain mengalami kesulitan;
- Saksi pernah berkendara dari Jember ke Tuban sebanyak dua kali, dengan jarak tempuh hampir 300 km. Saksi menyetir sendiri;
- Selama mengendarai motor tersebut, Saksi tidak pernah menabrak, tapi justru ditabrak berkali-kali. Petugas lalu lintas tidak pernah mempermasalahkan, tapi yang penting bagi Saksi adalah memiliki legalitas untuk berkendara. Kendaraan Saksi ada nomor kendaraan dan ada STNK;
- Saksi diminta juga ikut proses ujian tertulis tapi mendapat perlakuan yang terkesan disepelekan atau diremehkan;

Keterangan Ahli:

1. Dr. Rimawan Pradiptyo

- Visi misi kita adalah kembalikan lagi kepada tujuan NKRI. Di dalam tujuan NKRI, tentunya pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945, adalah menjadi dasar dari tujuan itu. Namun demikian, ada satu permasalahan mendasar yang nantinya akan perlu kita cermati dan terkait dengan nanti fungsi Polri yang seharusnya semakin dikuatkan dari hari ke hari, semakin diprofesionalkan dari hari ke hari;
- Problem utama yang kita miliki saat ini adalah setiap kali kita mengatakan tentang pembangunan ekonomi, kita selalu masuk kepada tujuan nomor dua yaitu adalah memajukan kesejahteraan umum, tapi ini akan membawa implikasi yang cukup panjang. Seharusnya kita tidak hanya fokus pada memajukan kesejahteraan umum, tapi juga yang nomor satu yaitu adalah melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia.
- Implikasi dari *existing strategy* terkait dengan maksimalisasi kesejahteraan adalah bahwa persatuan Indonesia dianggap sebagai given atau prerequisit untuk mencapai maksimalisasi kesejahteraan. Pertanyaan berikutnya adalah justru yang berbahaya yaitu adalah siapa yang harus disejahterakan? Yang disejahterakan adalah masyarakat.
- Lalu pertanyaan berikutnya yang lebih berbahaya lagi adalah masyarakatnya tinggal di mana? Yaitu adalah sebagian besar di Jawa.

Dengan demikian, fokus pembangunan seringkali hanya diberatkan di Jawa dan ini sudah terjadi sejak zaman orde baru sampai sekarang, sementara saudara-saudara kita yang ada di luar Jawa itu seolah-olah hanya sekedar indekos di negeri ini;

- Konsep NKRI 3015. Kami mengimpikan Indonesia tetap bertahan seperti sekarang ini untuk 1.000 tahun yang akan datang. Tidak ada satu negara yang bertahan ratusan tahun atau ribuan tahun tanpa masyarakatnya, akademisinya, yudikatifnya, eksekutifnya, politisinya berpikir bahwa negara itu bisa bertahan selama 1.000 tahun. Yang perlu kita lakukan adalah *do anything necessary* (lakukan segala yang perlu untuk membuat Indonesia tetap bertahan seperti sekarang ini selama 1.000 tahun mendatang). Dengan cara apa? Menciptakan *incentive compatibility* untuk tetap menjadi bagian NKRI. Bangga menjadi bagian NKRI dan senang serta sejahtera menjadi bagian NKRI, itu sebabnya pembangunan harus mulai dari lingkaran luar Indonesia, sehingga tujuan mulai dari RPJP dan lain sebagainya, ini yang harus didorong;
- Konsep NKRI 3015 tidak akan tercapai ketika korupsi masih besar di negeri ini. Kami tunjukkan betapa bahaya laten korupsi banyak sekali dan kami memiliki naskah akademik untuk Prakarsa Bulak Sumur Anti Korupsi yang kami mengatakan di sana adalah tidak ada satu negara maju pun yang korupsinya masih tinggi. Tidak mungkin terjadi. Keberlangsungan NKRI terancam justru karena maraknya korupsi di Indonesia.
- Lalu bagaimana dengan peran Polri? Peran Polri kami anggap sebagai salah satu trisula dari penanggulangan korupsi bersama-sama dengan kejaksaan dan KPK, untuk mengemban tugas berat dalam penanggulangan korupsi. Dan ini ada di dalam Prakarsa Bulak Sumur Anti Korupsi yang kami *launch* tanggal 10 Maret 2015 dan Deklarasi Gerakan Anti Korupsi Lintas Alumni Perguruan Tinggi yang baru dideklarasikan 29 September 2015.
- Terdapat kesalahan mendasar bagaimana cara memahami tentang visi dan misi. Yang benar bukan visi-misi, tetapi misi-visi. Ini didasarkan pada catatan dari pakar di bidang organisasi yaitu adalah Pak T. Hani Handoko yang merupakan kolega kami dan juga ada di buku Kaplan dan Norton tahun 2004.

- Jadi, misi adalah mengapa kita ada, visi adalah kita ingin menjadi apa atau siapa. Dari situlah kita munculkan nilai-nilai atau apa yang kita percayai, diturunkan ke dalam penetapan tujuan, diturunkan kepada pemilihan strategi, dan akhirnya pada penganggaran.
- Terkait dengan tugas dan tanggung jawab Polri ataupun visi misi Polri, maka kita harus kembali kepada Undang-Undang Dasar Tahun 1945, Pasal 30 ayat (4) yaitu, “Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.”
- Itu harus diturunkan dalam bentuk undang-undang dan kalau kami lihat dari visi dan misi dari Kepolisian Republik Indonesia, visinya mengatakan, “Terwujudnya pelayanan Kamtibmas prima, tegaknya hukum, keamanan dalam negeri mantap, serta terjalinnya sinergi polisional yang proaktif.”
- Misi ini dijabarkan di dalam delapan poin yang sangat fokus pada penegakan hukum.
- Tantangan ke depan dari kepolisian adalah sangat kompleks. *Pertama*, adalah kompleksitas jenis dan intensitas tindak pidana, semakin meningkat seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Diperlukan kepolisian yang profesional dan berwibawa untuk menghadapi tantangan besar tersebut. Tugas kepolisian fokus pada penanggulangan kejahatan dan harus didukung oleh sumber daya yang memadai, agar kinerja kepolisian efektif dan efisien.
- Kita bisa melihat di sini berbagai macam tantangan ke depan ada kejahatan terorisme, korupsi, fraud, cybercrime, human trafficking, drugs trafficking, maupun pelanggaran HAM dalam hal ini misalkan KDRT dan lain sebagainya yang di masa lalu tidak masuk di dalam kejahatan, sekarang menjadi masuk di dalam kejahatan. Ini semua karena perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dan juga pemahaman kita terhadap hukum.
- Dengan demikian, apa yang terjadi adalah tugas dari kepolisian, justru semakin berat dari hari ke hari, dan ini perlu mendapat dukungan dari pemerintah baik dari sumber pendanaan ataupun dari sisi remunerasi untuk membuat kepolisian yang profesional dan berwibawa.

- Berikut adalah bagaimana peningkatan profesionalisme melalui division of labour. Division of labour dalam konsep ekonomi adalah pembagian tugas.
- Kinerja suatu lembaga akan optimal jika dipenuhi tiga hal. Pertama, memiliki tujuan yaitu adalah misi dan visi yang jelas, artinya dia memiliki clear purpose. Yang kedua adalah fokus pada tujuan. Yang ketiga adalah konsisten dengan fokus pada tujuan tersebut.
- Ketika ketiga hal ini dipenuhi, maka ke depan tidak akan ada keraguan profesionalisme dalam konteks kepolisian akan semakin baik dari hari ke hari. Profesionalisme kepolisian akan meningkat jika kepolisian fokus pada visinya yaitu adalah Kamtibmas prima yaitu tegaknya hukum dan keamanan dalam negeri yang mantap. Kepolisian perlu dibebaskan dari fungsi administratif agar fokus pada pencapaian misi dan visi. Dukungan sumber daya dari pemerintah terutama dari Kementerian Keuangan perlu ditingkatkan untuk mendukung profesionalisme polisi.
- Dengan demikian, yang terjadi adalah bagaimana meminimalisasi conflict of interest, misalkan kepolisian di sini sebagai yang menerbitkan SIM 4, tapi pada saat yang bersamaan kepolisian adalah juga yang harus menegakkan hukum terutama di jalan-jalan. Ini akan menciptakan conflict of interest dan ini bisa dikurangi dengan cara kepolisian hanya fokus pada fungsi penegakan hukum karena dari hari ke hari jenis pelanggaran hukum yang harus ditangani itu bukan semakin kecil, tapi semakin banyak dan semakin kompleks.
- Berikut adalah perbandingan sistem SIM antara SIM di Indonesia dan SIM di negara maju. SIM di Indonesia mulai dikenalkan pada mereka yang 17 tahun ke atas, hal yang serupa terjadi di negara maju yaitu adalah umur 16 atau 17 tahun ke atas. Di negara-negara Eropa adalah suatu hal yang jamak untuk memberikan hadiah ulang tahun ke 16 itu adalah biaya mendapatkan SIM. Mengapa? Karena biaya mendapatkan SIM mahal. Bukan administrasinya yang mahal, tapi yang mahal adalah biaya untuk latihannya karena latihannya harus berulang-ulang dan tidak mudah untuk mendapatkan SIM, sehingga sering kali orang harus melakukan ujian SIM berkali-kali. Yang mahal apanya? Latihannya, bukan biaya administrasinya.

- Kemudian, perbandingan sistem SIM di Indonesia hanya berlaku 5 tahun sekali, sementara di negara-negara maju berlaku seumur hidup. Tes ulang hanya diberlakukan kepada para manula yaitu adalah mereka yang berumur 65 atau 70 tahun ke atas. Dengan tujuan apa? Dengan tujuan untuk mengetahui apakah refleksinya masih cukup layak bagi yang bersangkutan untuk mengendarai di jalan.
- Jadi, intinya di sini adalah kita harus menanyakan lagi sebagai negara yang maju, GDP kita adalah 10 besar di dunia, kita mulai berpikir bukan sebagai negara berkembang, tapi sebagai negara maju dan di dalam negara maju kita melihat bahwa yang namanya SIM harus berlaku seumur hidup.
- Di sisi yang lain adalah penggunaan sistem poin dan denda pelanggaran yang sangat mahal. Di Indonesia sistem poin tidak berlaku. Itu yang menyebabkan mengapa orang di luar negeri sangat taat dalam menjalankan lalu lintasnya karena setiap kali ada pelanggaran, maka poinnya akan dikurangi dan pada satu titik tertentu dapat dicabut.
- Kemudian, proses yang mudah dan juga administrasi pembuatan SIM yang sebenarnya cukup murah di Indonesia. Nah, di sisi yang lain di negara maju juga murah dari sisi administrasinya, tetapi sulit untuk mendapatkan karena harus comply dengan requirement untuk keahlian dalam berkendara yang sangat tinggi sekali dan ini bukan diterbitkan oleh kepolisian.
- Praktik baik dari pengurusan SIM di berbagai negara menunjukkan bahwa lembaga yang berwenang untuk mengeluarkan SIM tidak ada yang dari kepolisian. Hal yang sama juga terkait dengan pencatatan atau registrasi dari mobil. Registrasi kendaraan bermotor kalau di Inggris itu adalah di DVLA, itu di Ministry of Transportation.
- Namun demikian, hukuman di sini kalau kita tunjukkan bagaimana hukuman bagi pengemudi yang tanpa lisensi, misalkan di Inggris itu bisa dicabut SIM-nya. Begitu SIM dicabut, maka yang bersangkutan tidak memiliki kesempatan untuk mendapatkan SIM lagi. Ini jauh berbeda dengan di Indonesia.
- Namun demikian, apakah kemudian dengan hilangnya hak administratif ini tadi akan mengurangi kemampuan deteksi dari kepolisian? tidak. Ketika

kami Ahli bekerja 5 tahun di Inggris memiliki klien home office use justice board dan juga kepolisian di Inggris. Kami mendapatkan akses kepada PNC. PNC adalah Police National Computer dan untuk mendapatkan akses itu kami harus memiliki access code ataupun juga security clearance.

- Apa yang ada di dalam PNC? Di situ adalah data interfacing atau penggabungan database dari berbagai instansi. Yang pertama adalah adanya catatan kriminalitas. Kemudian, jenis hukuman pidana ataupun perdata yang pernah diberikan kepada seseorang, kepemilikan kendaraan yang ini dimiliki oleh Department of Transport atau DVLA.
- Kemudian adalah SIM dan serta hukuman yang terkait dengan hukuman lalu lintas dan bahkan kepemilikan senjata. Di satu sisi ini membaca PNC adalah seolah-olah seorang offender itu betul-betul ditelanjangi. Bahkan di sana akan tertulis misalkan berapa kali yang bersangkutan pernah menabrak, berapa kali yang bersangkutan pernah menggunakan obat terlarang, bahkan di sana ada juga apakah di tubuhnya ada tatonya dan tatonya bentuknya apa, bahkan piercing-nya seperti apa, di lokasi mana itu ada, temannya siapa, ada. Dan kemudian ada criminogenic factor itu juga ada.
- Kalau kita lihat database di Kepolisian Indonesia, informasi yang dikumpulkan untuk para offenders, ini sebenarnya sudah sangat lengkap sekali. Saya mengatakan tidak kalah dengan yang di Inggris, hanya saja yang menjadi permasalahan hampir semuanya masih manual dan belum dibangun yang namanya PNC ataupun juga yang dibangun sistem yang integratif di daerah-daerah ataupun tingkat nasional, sehingga kurang mendukung efektivitas kerja dari Bapak-Bapak/Ibu Kepolisian yang ada.
- Setiap PFA (Police Force Area) dan pemda di Inggris mengembangkan apa yang disebut dengan data interfacing berbasis geographical information system. Jadi modelnya adalah GIS dan di sini akan menggabungkan antara data kriminalitas dengan kondisi yang ada di wilayah itu. Jadi, jenis dan intervensi kriminalitas di setiap wilayah, bahkan di setiap di level ward, ward itu adalah RT kalau di tempat kita, mudah dimonitor. Jenis dan intensitas kriminalitas di setiap waktu selama 24 jam dapat diketahui dengan mudah.

- Dengan demikian, polisi dan pemda sangat terbantu dalam membuat kebijakan-kebijakan terkait dengan penindakan atau pun juga pencegahan terhadap kejahatan. Satu hal yang paling memusingkan bagi polisi di Inggris adalah ketika mendekati liburan sekolah, ketika liburan sekolah kriminalitas tinggi karena anak-anak yang biasanya masuk sekolah tidak masuk dan kemudian memiliki waktu yang bebas biasanya kriminalitasnya tinggi. Waktu yang sangat rawan bagi kriminalitas misalkan adalah pukul 15.00 dan pukul 17.00. Mengapa? Karena pada saat itulah anak-anak sekolah selesai, mereka pulang ketika pulang kadang sambil mengambil sesuatu, dan lain sebagainya.
- Dengan demikian, mereka mengetahui dengan benar apa yang terjadi pada setiap jam, apa yang terjadi di setiap jam, di daerahnya di daerah mana, itu yang kemudian kami membuat di University of York kami menciptakan York Index of Public Safety.
- Contoh di Kota Hull, bisa diakses di police.co.uk dan di sana kita tinggal memasukkan kode area, lalu diketahui apabila terjadi *offences* di sana pada bulan tertentu. Dan di laman tersebut juga tersedia informasi apakah kriminalitas itu di pagi hari, siang hari, sore hari, malam hari atau subuh itu akan dengan cepat terdeteksi. Dengan demikian, deployment dari polisi untuk meminimalisasi kriminalitas itu dengan mudah sekali diperoleh.
- Kami ingin mengembangkan bagaimana aspek institusi atau rule of the game yang ada di negara Indonesia. Perbedaan ciri mendasar antara negara maju dan negara berkembang itu adalah pada aspek institusi atau rule of the game. Di negara maju, rule of the game sangat kuat, di negara berkembang itu compang-camping, sehingga dengan demikian apa yang kita katakan sebagai aspek institusi itu adalah aspek nonpasar yang akan mendukung mekanisme pasar. Mekanisme pasar adalah a tip of iceberg atau gunung es yang harus didukung oleh mekanisme nonpasar atau pengembangan institusi. Di negara maju, ini sangat diperhatikan dan kalau buku terakhir yang terkait dengan *Why Nation Fail* karangan Daron Acemoğlu mengatakan keberhasilan suatu negara apakah menjadi miskin atau menjadi kaya, apakah dia negara yang gagal atau tidak adalah terletak pada aspek institusi.

- Kita memiliki pasarnya dua yaitu adalah pasar formal dan pasar informal di mana pasar informal menguasai 60% perekonomian Indonesia, namun di sisi yang lain kita aspek institusinya masih compang-camping. Apa yang harus kita lakukan? Yang perlu dilakukan terlebih dahulu adalah membangun institusi dan salah satu strategi membangun institusi adalah dengan memperkuat profesionalisme kepolisian, profesionalisme aparat penegak hukum, dan ini harus didukung oleh sumber daya yang memadai.

2. Yenny Sucipto

Latar Belakang

Dalam UU PNBPN sejak tahun 2004 Polri telah melakukan pembaharuan pengelolaan PNBPN di lingkungannya sejalan dengan diterapkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 31 Tahun 2004. Terdapat beberapa item penerimaan di lingkungan Polri yang mekanisme pengelolaannya disesuaikan, yaitu:

- a. Pemberian Surat Izin Mengemudi (SIM);
- b. Pelayanan pada Test Klinik Pengemudi (Klipeng);
- c. Pemberian Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK);
- d. Pemberian Surat Tanda Coba Kendaraan (STCK);
- e. Pemberian Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB);
- f. Pemberian Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), dan
- g. Pemberian Surat Izin Senjata Api (Senpi). Adapun mekanisme pengelolaannya telah diatur dengan Surat

Keputusan Kapolri No.Pol.: Skep/1008/XII/2004, tanggal 29 Desember 2004 tentang Petunjuk Administrasi Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak di lingkungan Polri sebagai berikut:

- a. Pemungut dan Penyetor (Putor) obyek PNBPN membuka rekening pada kantor bank cabang setempat (tingkat kota/kabupaten) sebagai penampungan PNBPN yang dipungut dari masyarakat terdiri dari rekening SIM, rekening STNK, rekening STCK, rekening BPKB, rekening TNKB, rekening Klipeng dan rekening Senpi.
- b. Putor menerima dana dari masyarakat sesuai tarif PNBPN dan menyetorkannya ke rekening Putor (sesuai poin 1) setiap hari kerja serta melaksanakan penatabukuan setiap ada transaksi.

- c. Bank cabang setempat (tingkat kota/kabupaten) berkewajiban setiap hari secara otomatis memindahbukukan hasil PNBP dari rekening masing-masing Putor ke rekening khusus PNBP Kepala Bidang Keuangan (Kabidku) Polda pada bank koordinator (tingkat provinsi) dengan memberikan bukti pemindahbukuan kepada masing-masing Putor.
- d. Bank koordinator (tingkat provinsi) berkewajiban setiap hari Jum'at atau satu hari kerja sebelumnya apabila hari Jum'at dan akhir bulan berjalan secara otomatis memindahbukukan hasil PNBP ke rekening khusus PNBP Kepala Pusat Keuangan (Kapusku) Polri pada cabang Jakarta serta mengirimkan bukti pemindahbukuan kepada Kabidku Polda. Khusus untuk akhir tahun anggaran paling lambat dua hari kerja sebelum tutup tahun anggaran, seluruh dana PNBP telah dilimpahkan ke rekening Kapusku Polri. Sedangkan penerimaan sesudah pemindahbukuan akhir tahun anggaran tersebut dipindahkan pada tanggal 2 Januari tahun anggaran berikutnya.
- e. Bank cabang Jakarta berkewajiban setiap hari pertama bulan berikutnya memindahbukukan hasil PNBP dari rekening Kapusku Polri ke rekening Kas Negara sesuai dengan jumlah PNBP dan Surat Setoran Bukan Pajak (SSBP) yang disampaikan Kapusku Polri. Sedangkan pemindahbukuan ke Kas Negara untuk akhir tahun anggaran paling lambat hari terakhir batas penyetoran PNBP dari bank persepsi ke Kas Negara.

Permasalahan

Dalam prakteknya, tatakelola PNBP di lingkungan Polri terjadi beberapa permasalahan terkait transparansi dan akuntabilitasnya. Hal ini berdasarkan dari analisa Hasil Audit Badan Pemeriksa Keuangan dengan tema Audit Pengelolaan Anggaran dan PNBP Kepolisian Republik Indonesia di beberapa daerah, Jawa, Sumatra, Kalimantan, Maluku dan Papua.

Permasalahan transparansi dan akuntabilitas di antaranya :

1. Proses yang tidak taat prosedur berpotensi menghambat penerimaan Negara.
2. Pemungutan biaya yang tidak sesuai dapat merugikan masyarakat.
3. Tata kelola penerimaan yang kurang baik berpotensi merugikan keuangan Negara.

Hasil Pemeriksaan BPK terhadap Pengelolaan Anggaran dan PNBP

1. Proses yang tidak taat prosedur berpotensi menghambat penerimaan Negara.

Secara Nasional, Pada pelaksanaannya, penyetoran PNBP di lingkungan Polri sebagaimana diuraikan dalam dilakukan melalui Bank Rakyat Indonesia. Pelaksanaan pengelolaan PNBP sesuai dengan PP No. 31 Tahun 2004 telah diterapkan sejak tanggal 11 Pebruari 2005 berdasarkan Surat Telegram Kapolri No.Pol.: ST/183/II/2005 tanggal 11 Pebruari 2005. Dan Keputusan Kapolri No.Pol.: Skep/1008/XII/2004, tanggal 29 Desember 2004 tentang Petunjuk Administrasi Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak di lingkungan Polri.

- Temuan BPK, dari uraian di atas, mekanisme penyetoran tersebut maka akan terjadi pengendapan uang di bank koordinator (tingkat Provinsi) kurang lebih selama satu minggu dan pada Bank BRI cabang Warung Buncit Jakarta kurang lebih selama satu bulan dengan bunga dan kuntungan yang kurang jelas.
- Ada potensi konsekuensi terjadi praktek penalangan pihak ketiga. Dari keseluruhan PNBP di lingkungan Polri yang diterima oleh negara, sebagian akan dikembalikan kepada Polri melalui mekanisme penetapan DIK/DIPA-S. Penetapan DIK/DIPA-S memakan waktu yang relatif lama. Sampai dengan waktu pemeriksaan pada Bidku Polda Bali tanggal 23 Agustus 2005, DIK/DIPA-S belum mendapat pengesahan dari Mabes Polri. Disisi lain, dalam rangka pelaksanaan pelayanan masyarakat yang dananya dimasukkan sebagai PNBP, pihak Polri (dhi. Polda) telah mengeluarkan biaya seperti pencetakan material SSB (formulir, kartu, buku dsb), cetak TNKB, biaya pemeriksaan psikologi dan biaya lainnya. Hal ini membawa konsekuensi terjadi praktik penalangan oleh pihak ketiga.
- Beberapa kendala yang terjadi di tingkat pelaksana dengan mekanisme pengembalian DIPA-S yang selama ini terjadi antara lain:
 - ✓ Kekurangan penerimaan material SSB beserta kelengkapannya dari Ditlantas Mabes Polri. Sebagai contoh, untuk pelayanan BPKB Samsat Badung, sampai dengan pemeriksaan di jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Bali berakhir tanggal 31 Agustus 2005 diketahui

adanya tunggakan kepada para pemohon sebanyak 10.035 buah. Bahkan untuk material cek fisik sebagai ujung tombak fungsi Regident kendaraan bermotor terjadi kekurangan material yang sangat signifikan, yaitu pada Tahun 2004 sejumlah 146.577 buah dan Tahun 2005 (s.d. Agustus) sebanyak 84.769 buah apabila dibandingkan dengan produksi STNK.

- ✓ Pada salah satu kegiatan yang penerimaan dananya langsung masuk ke kas negara sebagai PNBPN adalah pembuatan TNKB. Dari data yang diperoleh dapat diketahui bahwa telah terjadi pengeluaran untuk pekerjaan pencetakan dan pengecatan sebanyak Rp21.000.000,00 untuk pembelian cat dan thinner diluar biaya pegawai. Pengeluaran- pengeluaran tersebut ditanggulangi terlebih dahulu oleh Bagian Workshop Ditlantas Polda Bali. Sedangkan pembayarannya tergantung turunnya dana yang sampai saat pemeriksaan berakhir belum dapat dipastikan karena masih menunggu pengesahan DIK/DIPA-S.
- ✓ Di samping hal tersebut di atas, dalam pembuatan Surat Ijin Mengemudi (SIM) telah ditentukan persyaratan-persyaratan yang harus dilalui oleh setiap pemohon SIM yaitu persyaratan lulus tes kesehatan yang dituangkan dalam bentuk surat keterangan. Di dalam PP No. 31 Tahun 2004 hanya ditetapkan bahwa untuk pembuatan SIM baru adalah sebesar Rp75.000,00 dan SIM perpanjangan sebesar Rp60.000,00 tanpa dirinci per item kegiatan pembuatan SIM. Sejak pemberlakuan PNBPN, pemeriksaan kesehatan bagi pemohon SIM tidak lagi menjadi bagian dalam proses pembuatan SIM meskipun persyaratan adanya surat keterangan sehat mutlak didapatkan oleh setiap pemohon SIM. Pada praktiknya pemberian surat keterangan sehat dilaksanakan oleh dokter yang bertugas pada Polres dimana Satpas SIM berada meskipun pemohon dapat juga memperoleh surat keterangan sehat dari dokter umum. Dengan tidak diaturnya secara tersendiri pelaksanaan tes kesehatan ini ini sebagaimana sebelum pemberlakuan PNBPN maka potensi penerimaan negara (cq. Polda Bali) dari pemohon SIM tidak dapat direalisasikan. Dengan

menggunakan indeks pemeriksaan kesehatan sebesar Rp10.000,00/pemohon maka nilai keseluruhan potensi penerimaan dari Bulan Maret s.d. Juli 2005 mencapai Rp1.041.450.000,00 (Rp10.000,00 x 104.145 penerbitan SIM).

Beberapa Permasalahan tersebut tidak sesuai dengan :

- a) Undang-undang No. 20 Tahun 1997 Tentang PNBPN jo. Peraturan Pemerintah RI No. 31 Tahun 2004 tanggal 5 Oktober 2004 yang antara lain menetapkan seluruh PNBPN wajib disetor langsung secepatnya ke Kas Negara.
- b) Keppres No. 42 Tahun 2002 pasal 20 ayat (1) dan (2) menetapkan:
 - 1) Orang atau badan yang melakukan pemungutan atau penerimaan atau penerimaan uang negara wajib menyetor seluruh penerimaan dalam waktu 1 (satu) hari kerja setelah penerimaannya ke rekening kas negara pada bank pemerintah atau lembaga lain yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan.
 - 2) Bendaharawan penerima/penyetor berkala wajib menyetor/melimpahkan seluruh penerimaan negara yang telah dipungutnya ke rekening kas negara sekurang-kurangnya sekali seminggu.
 - 3) Pasal 10 ayat 2 ditetapkan antara lain bahwa pimpinan dan/atau pejabat departemen/lembaga/pemerintah daerah dilarang melakukan tindakan yang mengakibatkan pengeluaran atas beban anggaran belanja negara, jika dana untuk membiayai tindakan tersebut tidak cukup tersedia dalam anggaran belanja negara.
- c) Buku pedoman pembuatan SIM antara lain dinyatakan bahwa setiap pemohon SIM baik baru maupun perpanjangan harus melalui prosedur pemeriksaan kesehatan. Sedangkan untuk pembuatan SIM baru dan peningkatan harus melalui prosedur ujian teori, ujian praktik dan rikkes SIM.

Menurut BPK, Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Intensifikasi penerimaan negara yang berasal dari PNBPN Polri terlambat diterima rata-rata tiap bulan sebesar

Rp4.005.996.250,00.

- b. Keuntungan bagi bank BRI sebagai bank persepsi yang memperoleh dana segar tanpa kompensasi yang jelas kepada negara.
- c. Terjadi penalangan oleh Workshop TNKB untuk biaya pengecatan dan pencetakan diluar biaya personil sebesar Rp21.000.000,00 sebagai akibat pembuatan TNKB yang belum didukung dana.
- d. Potensi penerimaan dari rikkes SIM tidak dapat direalisasikan minimal sebesar Rp1.041.450.000,00.
- e. Pelayanan kepada masyarakat khususnya pengurusan SIM, STNK dan BPKB menjadi terganggu.

Permasalahan tersebut disebabkan:

- I.1. Skep Kapolri Nomor Pol Skep/1008/XII/2004 tanggal 29 Desember 2004 tentang Petunjuk Administrasi Pengelolaan PNBPN di lingkungan Polri kurang memperhatikan kepentingan negara dan tidak mengacu pada UU No. 20 Tahun 1997 jo. PP No. 31 Tahun 2004.
- I.2. Pengesahan DIK/DIPA-S Tahun 2005 memerlukan waktu lama sedangkan di dalam DIPA Tahun 2005 belum ada alokasi anggaran untuk pencetakan TNKB/TCKB.
- I.3. Petunjuk Pelaksanaan Kapolri mengenai PNBPN di lingkungan Polri yang mengatur secara rinci pemeriksaan kesehatan dalam pembuatan SIM belum ada.

Temuan tersebut seperti pada Pold Kalimantan Timur Hasil Audit BPK 2006

Dari hasil verifikasi tersebut di atas diketahui bahwa:

- a. PNBPN Pold Kaltim Tahun 2005 sebesar Rp27.768.995.500,00, dari jumlah tersebut telah disetor ke BRI cabang Jakarta sebesar Rp27.700.401.500,00 atau sisa belum disetor sampai dengan akhir bulan Desember 2005 sebesar Rp68.594.000,00.
- b. PNBPN Pold Kaltim Tahun 2006 sebesar Rp15.330.797.500,00, dari jumlah tersebut telah disetor ke BRI cabang Jakarta sebesar

Rp15.093.392.500,00 atau sisa belum disetor sampai dengan akhir bulan Juni 2005 sebesar Rp237.405.000,00.

Hasil pemeriksaan secara uji petik pada 7 (tujuh) Satwil, masih ditemukan adanya penundaan penyetoran PNBPN yaitu pada Polres Bontang, dimana penyetoran dimaksud dilakukan sebagai berikut : a. PNBPN dari penerbitan STNK dan TNKB disetor oleh Putor ke rekening Putor STNK/TNKB seminggu sekali. b. PNBPN dari penerbitan BPKB disetor oleh Putor ke rekening Putor BPKB sebulan sekali.

Hal tersebut tidak sesuai dengan Undang-undang No. 20 Tahun 1997 tentang PNBPN jo. PP No. 31 Tahun 2004 tanggal 5 Oktober 2004 yang antara lain menetapkan bahwa seluruh PNBPN wajib disetor langsung secepatnya ke kas Negara.

Hal tersebut mengakibatkan:

- a) Intensifikasi penerimaan negara yang bersumber dari PNBPN Polri terlambat diterima, yaitu dengan rata-rata setiap bulan untuk Tahun 2005 sebesar Rp2.314.082.958,00 dan 2006 s.d bulan Juni sebesar Rp2.555.132.916,00.
- b) Penerimaan PNBPN pada Polres Bontang terlambat diterima oleh Negara.

Hal tersebut disebabkan:

- a) Mekanisme pengelolaan PNBPN sebagaimana diatur dalam Skep Kapolri No.Pol.: Skep/1008/XII/2004, tanggal 29 Desember 2004 tentang petunjuk administrasi pengelolaan PNBPN di lingkungan Polri tidak efektif dan kurang memperhatikan kepentingan Negara. Ketidapatuhan Putor Polres Bontang dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya.
- b) Masih lemahnya pengendalian dan pengawasan dari Kapolres dan Kasatlantas Polres Bontang terhadap pengelolaan PNBPN yang dilakukan oleh Putor.

Terhadap permasalahan tersebut di atas Dirlantas Polda Kaltim memberikan tanggapan sebagai berikut:

- a. Akan melakukan koordinasi dengan Kabidku dan Putor untuk pencocokan laporan penerimaan dan penyetoran PNBPN TA 2005 dan 2006 untuk memperoleh data yang akurat disertai dokumen

pendukungnya.

- b. Memberikan teguran kepada Kapolres Bontang (dhi. Putor) agar melaksanakan penyetoran PNBP ke kas Negara tiap hari sesuai dengan ketentuan.

Atas permasalahan tersebut BPK-RI menyarankan agar Kapolri menyempurnakan kembali Skep Kapolri No.Pol.: Skep/1008/XII/2004, tanggal 29 Desember 2004, tentang petunjuk administrasi pengelolaan PNBP di lingkungan Polri supaya menyetorkan langsung PNBP Polri ke kas Negara, dan mengenai mekanisme pengendalian Putor supaya menyampaikan laporan penyetoran secara berjenjang kepada Kapusku Polri.

2. Pemungutan biaya STNK Angkutan Umum melebihi ketentuan sehingga merugikan masyarakat.

Hasil pemeriksaan atas dokumen penatausahaan dan pertanggungjawaban pengelolaan PNBP yang diselenggarakan oleh Putor dan pengujian fisik di kantor Samsat diketahui bahwa:

- a. Polda Jatim

Pada beberapa Polres di jajaran Polda Jawa Timur menetapkan tarif PNBP STNK dan BPKB untuk Angkutan Umum adalah sama dengan tarif Roda 4 yaitu Rp50.000/penerbitan untuk STNK dan Rp 80.000/penerbitan untuk BPKB.

- b. Polda Sumatera Utara

Hasil pemeriksaan lebih lanjut atas pengenaan besarnya tarif pengurusan /penerbitan STNK dan BPKB untuk R-4 Umum (Angkutan Umum) yang dilakukan secara uji petik pada beberapa Satker Kewilayahan di Jajaran Polda Sumut diketahui besarnya tarif yang dikenakan kepada masyarakat (pemohon) dalam pengurusan STNK R-4 Angkutan umum baik kendaraan baru (BBN I), kendaraan eks Luar Daerah, dan balik nama kepemilikan (BBN II), serta penggantian/perpanjangan STNK , juga dalam pengurusan BPKB R-4 Angkutan umum baik kendaraan baru maupun untuk BPKB hilang (duplikat) perlakuannya tidak sama.

Kondisi tersebut tidak sesuai dengan Surat Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. Pol.: SKEP/1008/XII/2004 tanggal 29

Desember 2004 perihal Petunjuk Administrasi (Jukmin) Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak di lingkungan Polri ditetapkan bahwa tarif PNPB STNK dan BPKB untuk Angkutan Umum adalah sama dengan tarif Roda 2/3 yaitu Rp25.000/penerbitan untuk STNK dan Rp70.000/penerbitan untuk BPKB.

Hal tersebut mengakibatkan:

- a) Beban Masyarakat pemilik kendaraan bermotor Angkutan Umum untuk pengurusan biaya STNK dan BPKB menjadi lebih besar karena tidak sesuai dengan tarif yang berlaku;
- b) Ketidakadilan dalam pelayanan/pengurusan biaya STNK dan BPKB karena penetapan tarif yang berbeda-beda dalam satu wilayah Provinsi.

Permasalahan tersebut disebabkan karena petugas Samsat di lingkungan Polres dimaksud tidak taat terhadap ketentuan yang telah ditetapkan khususnya dalam pungutan PNPB STNK dan BPKB untuk Angkutan Umum, dan kurangnya arahan dan pembinaan dari atasan langsung.

3. Tata kelola penerimaan yang kurang baik berpotensi merugikan keuangan Negara;

Hasil Pemeriksaan BPK menunjukkan adanya penerimaan yang belum disetor ke kas Negara.

Seperi hasil pemeriksaan di Polda Papua tahun 2006, Denda Pelanggaran Lalu Lintas yang Telah Diputus oleh Pengadilan Minimal Sebesar Rp.456.445.750,00 Belum Disetorkan ke Kas Negara.

Untuk mengimplementasikan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Surat Direktorat Perbendaharaan Nomor: S-4655/PB/2010 tentang Penambahan Kode Akun Baru untuk Pendapatan Negara Bukan Pajak di Lingkungan Kepolisian RI, Ditlantas Polda Papua dan Satlantas Polres di jajaran Polda Papua menindaklanjuti dengan membuka rekening giro di Bank Rakyat Indonesia (BRI) untuk penampungan denda pelanggaran lalu lintas (tilang). Pendapatan dari denda pelanggaran lalu lintas tersebut kemudian disetorkan ke kas negara setelah ada keputusan tetap dari pengadilan sebesar nilai denda pelanggaran lalu lintas dalam keputusan tersebut.

Hasil pemeriksaan secara uji petik atas pelaksanaan pemungutan dan penyetoran denda pelanggaran lalu lintas menunjukkan hal-hal sebagai berikut:

1. Pembukaan 6 (enam) rekening giro di (BRI) sebagai rekening penampungan denda pelanggaran lalu lintas dengan total saldo Rp1.664.708.943,00 per tanggal 18 Juli 2011 belum dilaporkan dan mendapat persetujuan dari Menteri Keuangan (dhi. Bendahara Umum Negara/Kuasa Bendahara Umum Negara). Berikut rincian rekening bank untuk menampung denda pelanggaran lalu lintas:

Sampai dengan pemeriksaan berakhir pada tanggal 12 Agustus 2011, nilai denda pelanggaran lalu lintas yang telah diputus oleh Pengadilan minimal sebesar Rp456.445.750,00 belum disetorkan ke kas negara.

Kepala Satlantas Polres terkait menjelaskan bahwa pihak Polres sulit menentukan/mengetahui nilai denda pelanggaran lalu lintas yang seharusnya disetor ke kas negara karena data mengenai keputusan Pengadilan sepenuhnya menjadi kewenangan Kejaksaan. Sementara itu, Kejaksaan tidak secara rutin mengirimkan data putusan pengadilan atas pelanggaran lalu lintas.

Hasil pemeriksaan lebih lanjut menunjukkan bahwa Kejaksaan Agung (Kejagung) telah mengeluarkan Surat Kejagung No. B-2449/E/Euh.2/11/2010 tanggal 30 November 2010 yang intinya berisi Kejagung belum dapat menerapkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 dan Surat Direktorat Perbendaharaan Nomor: S-4655/PB/2010 karena belum dapat menyelesaikan tunggakan rekening Giro I, II, III dan denda tilang pada putusan verstek, dan masih menerapkan Surat JAMPIDUM Nomor B-299/E/7/1993 tanggal 16 Juli 1993 perihal Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu. Dengan demikian, belum ada pengalihan secara resmi atas tanggung jawab pemungutan dan penyetoran PNPB denda pelanggaran lalu lintas dari Kejaksaan RI kepada Polri sesuai yang diamanatkan peraturan perundang-undangan.

Hal tersebut tidak sesuai dengan:

1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak

Pasal 2 menyatakan “*Kelompok Penerimaan Negara Bukan Pajak meliputi antara lain e) Penerimaan berdasarkan putusan pengadilan dan yang berasal dari pengenaan denda administrasi*”; Pasal 4 menyatakan “*Seluruh penerimaan negara bukan pajak wajib disetor langsung secepatnya ke kas negara*”.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, pasal (1) menyatakan “Jenis Penerimaan Negara Bukan pajak yang berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia meliputi penerimaan antara lain l) denda pelanggaran lalu lintas”;
3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 57 /PMK.05/2007 tanggal 13 Juni 2007 tentang Pengelolaan Rekening Milik Kementerian Negara/ Lembaga/Kantor/Satuan Kerja

Hal tersebut mengakibatkan:

- a) tertundanya penerimaan negara karena belum disetornya PNBPNBP dari denda pelanggaran lalu lintas minimal sebesar Rp456.445.750,00 ke kas negara;
- b) nilai PNBPNBP dari denda pelanggaran lalu lintas yang sebenarnya tidak diketahui secara pasti; dan
- c) pengendalian atas pengelolaan rekening penampungan PNBPNBP denda tilang lemah. Hal tersebut disebabkan:
 - 1) Kejaksanaan RI dan jajarannya belum melimpahkan pengelolaan denda tilang kepada Polri dan jajarannya;
 - 2) ketidakjelasan informasi status penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dari Pengadilan Negeri setempat;
 - 3) Polri belum memiliki SOP/petunjuk teknis pengelolaan PNBPNBP sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010, yang mencakup antara lain pencatatan, pemungutan, penyimpanan, penyetoran, pelaporan, dan pengawasan; dan
 - 4) Kapolda Papua belum melaporkan seluruh rekening yang dibuka/digunakan jajarannya kepada Menteri Keuangan untuk memperoleh persetujuan.

Temuan BPK di Polda Maluku 2008-2009

- a) Kurang Setor atas Penerimaan PNBPN STNK, BPKB, dan TNKB Tahun 2009 pada Ditlantas Polda Maluku Sebesar Rp119.385.000,00 Pemeriksaan atas pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak pada Polda Maluku dilakukan secara sampling pada Ditlantas Polda Maluku.
- b) Hasil pemeriksaan serta verifikasi atas laporan penerimaan dan bukti-bukti penyetoran PNBPN ke Bank serta rekening koran Putor, diketahui bahwa masih terdapat Putor yang belum tertib melaksanakan penyetoran PNBPN sebesar Rp119.385.000,00. Selisih tersebut merupakan hasil perbandingan antara penerimaan dana PNBPN dari pemohon berdasarkan Buku Kas Bank Putor dengan bukti setor SSBPN harian ke Bank. Hal tersebut tidak sesuai dengan Dalam Surat Keputusan Kapolri No. Pol. Skep/1008/XII/2004, tanggal 29 Desember 2004, sehingga mengakibatkan tertundanya atas Penerimaan Negara Bukan Pajak pada jajaran Polda Maluku yang tidak disetor sebesar Rp119.385.000,00.
- c) Keadaan di atas disebabkan oleh kelalaian putor dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya.

Kesimpulan

1. Perlu ada perbaikan tata kelola dalam pengelolaan PNBPN Negara dari sektor lalu lintas yang dapat merugikan menghambat penerimaan Negara, keuangan Negara dan merugikan masyarakat.
2. Perlu alternatif pengelolaan yang lebih akuntabel yaitu lembaga Negara yang lebih berwenang selain Polri.

3. Dr. Bambang Susantono

Gambaran Umum

Sebagai bagian dari reformasi perundang-undangan dalam bidang transportasi, RUU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan Undang-undang terakhir yang dibahas oleh DPR dan Pemerintah Indonesia setelah UU 38/2004 tentang Jalan, UU 23/2007 tentang Perkeretaapian, UU 17/2008 tentang Pelayaran dan UU 1/2009 tentang Penerbangan. Pembahasan RUU ini termasuk perlu dicermati dengan seksama, tidak saja karena jadwal yang sangat ketat dapat diterjemahkan bahwa DPR dan Pemerintah melakukan

"kejar tayang', tetapi juga karena Undang-undang ini akan mengatur lebih dari 90% pergerakan orang dan barang di Indonesia. Kondisi ini ditambah lagi dengan kenyataan bahwa UU ini akan mengatur penerbitan dan pengawasan berbagai ijin untuk rnengemudi dan mengangkut, baik bagi orang yang menjalankan alat angkut serta kendaraan yang digunakan. Sehubungan dengan hal tersebut, bersama ini MTI menyampaikan hal-hal berikut:

1. Problem terbesar: Tidak adanya evaluasi pelaksanaan UU 14/1992.

Problem terbesar dalam melakukan kajian atas usul RUU LLAJ adalah ketiadaan evaluasi atas kinerja lembaga-lembaga pemerintah yang melaksanakan UU 14/1992, baik yang berada pada tingkat pusat maupun daerah. Pengalaman pelaksanaan penundaan kewajiban pemakaian sabuk keselamatan dan efektifitas aturan dalam UU 14/1992 menyebabkan menurunnya tingkat kepercayaan masyarakat dalam melihat keberhasilan UU LLAJ yang baru nanti sebagai instrumen untuk menggarda tercapainya tujuan jangka panjang pembangunan transportasi seperti yang dinyatakan dalam UU 17/2007 tentang RPJPN. Pemerintah juga dipandang belum melakukan hal-hal yang diwajibkan dalam UU 14/1992 seperti penyusunan kelengkapan berbagai Petunjuk Teknis bagi pelaksanaan undang-undang tersebut.

2. Penilaian Kapasitas. Penilaian kapasitas implementasi berbagai peraturan perundang-undangan lain misalnya UU 2/2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam hal kewenangan penyelenggaraan dokumen kendaraan dan pengemudian, serta UU 5/1984 tentang Perindustrian dalam persoalan standar dan desain industri kendaraan bermotor dan peralatan penyelenggaraan transportasi darat, menyebabkan sulitnya para pengamat mengambil sikap dan pandangan yang jernih dalam menilai prinsip-prinsip yang diartikulasikan dalam pasal-pasal serta ayat-ayat dalam RUU LLAJ. Tingkat kepercayaan masyarakat dalam pelaksanaan undang-undang juga relatif rendah, yang dapat dinilai dari efektifitas penegakan hukum yang dijalankan selama ini. Diskursus publik mengenai RUU LLAJ lebih banyak mengarah kepada masalah penerbitan SIM dan STNK, dan bukan pada advokasi prinsip-prinsip dasar dalam tata kelola lalu lintas dan angkutan, serta pemihakan terhadap kepentingan masyarakat banyak. Kerisauan masyarakat akademik dan

para professional transportasi akan perdebatan masalah kewenangan pengaturan yang seharusnya menjadi urusan internal pemerintah dan dibawa ke ranah publik menunjukkan komunikasi birokrasi pemerintah yang belum mantap.

3. Fokus pada isu yang belum diatur dalam berbagai UU yang telah ada.

Salah satu pemikiran pragmatis yang dapat diambil dalam proses penyusunan RUU LLAJ adalah dengan menaruh perhatian pada hal-hal yang secara substantif lemah. Penetapan secara eksplisit tujuan kebijakan serta sasaran pembangunan LLAJ haruslah menjadi prioritas penting yang diacu oleh pemerintah, masyarakat dan operator transportasi jalan. Bila berbagai UU transportasi di Negara-negara maju selalu memberikan uraian eksplisit mengenai prioritas dan pemihakan terhadap kelompok pengguna jalan, ada baiknya UU LLAJ yang baru nanti juga melakukan hal yang sama. Di Inggris misalnya, sangatlah jelas bahwa urutan prioritas pengguna jalan adalah pejalan kaki dan transportasi tidak bermotor, selanjutnya angkutan umum dan yang paling akhir adalah kendaraan pribadi. Penetapan prioritas ini memiliki implikasi yang sangat luas mulai dari kebijakan investasi prasarana hingga penyusunan pedoman perancangan geometri yang berlandaskan pada prioritas pengguna. DKI Jakarta telah memberikan contoh yang baik dalam penataan fasilitas pejalan kaki di Jalan Thamrin dan Jalan Sudirman, serta prioritas bagi angkutan umum perkotaan. Kota Surabaya telah juga mengadopsi prinsip-prinsip prioritas bagi pejalan kaki di sekitar Tunjungan dan perlu menjadi acuan bagi kota-kota lain.

4. Kewajiban Pemerintah tidak Dinyatakan dengan Jelas. RUU LLAJ yang saat ini dibahas juga belum menyatakan kewajiban pemerintah dalam menyediakan berbagai prasarana dan sarana yang wajib digunakan oleh masyarakat, misalnya prasarana untuk pejalan kaki. Demikian juga dengan kewajiban pemerintah dalam pelaksanaan undang-undang tersebut, termasuk diantaranya bagaimana mekanisme pembiayaan penyelenggaraan LLAJ dirancang. Meskipun akan ada UU dan peraturan lain yang akan membahas masalah ini, ada baiknya RUU LLAJ mengakomodasi konsep dasar pembiayaan pemerintah dan masyarakat yang akan diadopsi.

5. **Ketidaksiapan Penerapan *Reward and Punishment*.** Kurang siapnya pemerintah dalam menyiapkan RUU LLAJ ini adalah ketiadaan analisis mengenai efektifitas pidana bagi pelanggaran yang dilakukan. Pelaksanaan dan evaluasi efektifitas pidana dalam UU 14/1992 yang juga tidak pernah dievaluasi, sehingga kredibilitas undang-undang dan berbagai peraturan turunannya menjadi rendah. Masyarakat juga menganggap bahwa ayat-ayat yang mengatur masalah denda dalam UU 14/1992 hanyalah sebuah pro-forma yang tidak dilaksanakan secara konsisten, dan apabila ditegakkan akan memunculkan kekhawatiran "moral hazard" bagi petugasnya.
6. **Persyaratan dan standard kompetensi sebagai basis pemberian sertifikasi.** Salah satu isu "panas" dalam pembahasan RUU LLAJ adalah masalah penerbitan SIM dan Tanda Nomer Kendaraan Bermotor (STNK). Pada dasarnya, semua yang menggunakan ruang publik termasuk ruang jalan harus bertanggung jawab atas keselamatan diri, orang lain, maupun aset publik dan pribadi yang mungkin terpengaruh oleh kegiatan di ruang publik tersebut. Prinsip ini menjadi dasar pengaturan yang lebih rinci mengenai kewajiban dan persyaratan penggunaan ruang publik, dalam hal ini ruang jalan yang menjadi obyek pengaturan dalam RUU LLAJ. Semua orang dan kendaraan yang menggunakan ruang jalan harus memiliki standard dan kompetensi tertentu yang harus terukur. Pejalan kaki harus memiliki kompetensi untuk menggunakan ruang jalan bagi kepentingan berjalan kaki.
7. **Pengemudi mobil juga harus memiliki kompetensi mengemudikan mobil.** Di sisi lain, fasilitas pejalan kaki harus memiliki standard yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, dan jalan raya harus memiliki standard bagi mobil dan kendaraan bermotor dan bermesin yang melintasinya. Kendaraan dan orang yang mengangkut dan membawa orang dan barang yang bukan miliknya dan membuat perjanjian pengangkutan memiliki standard dan kompetensi yang lebih tinggi karena memiliki elemen resiko. Bukti kecakapan dan kelayakan ini menjadi penting karena ada unsur keselamatan dan resiko kerusakan, yang mencakup semua elemen yaitu kendaraan/moda angkutan (Pribadi, umum), pelaku perjalanan yaitu orang (Pengemudi, penumpang, pejalan kaki), dan barang yang diangkut,

bahkan juga alat bantu operasi (Rambu, sinyal dan marka; Alat bantu navigasi). Selanjutnya pemerintah perlu melakukan penilaian kecakapan, kelayakan, dan kompetensi yang memiliki kesesuaian dengan standar (lokal, nasional, internasional) maupun berdasar preferensi dan penilaian khalayak.

8. Konsisten terhadap Pentingnya Kompetensi. Untuk menggapai suatu level kompetensi tersebut, calon pengemudi sepatutnya memiliki pengetahuan dan ketrampilan tentang mengemudi yang mencukupi. Pengetahuan dan ketrampilan tersebut bisa didapat dari sebuah lembaga pendidikan transportasi terakreditasi yang mengacu pada bakuan kompetensi yang ditetapkan pemerintah. Tahap kedua setelah tingkat pengetahuan dan ketrampilan si calon pengemudi mencukupi, dia haruslah diuji oleh sebuah lembaga independen yang terakreditasi pula. Barulah setelah lulus ujian, calon pengemudi yang bersangkutan berhak memperoleh bukti pengakuan atas kompetensi yang dimilikinya dan berhak mengendarai kendaraan sesuai kelasnya. Hal yang sama juga berlaku pada proses kompetensi perijinan trayek angkutan umum. Di mana kepentingan masyarakat untuk memperoleh layanan angkutan yang aman, dan sesuai dengan apa yang dijanjikan haruslah dilindungi. Proses uji petik di lapangan harusnya dilakukan oleh lembaga yang bukan mengeluarkan ijin trayek agar tidak terjadi konflik kepentingan.

9. Pemisahan Fungsi Regulator, Operator dan Evaluator. Agar menjamin tiga tahapan proses penjaminan mutu (*quality assurance*) kompetensi pengemudi, diperlukan *check and balance* antar lembaga yang diberi kewenangan, baik untuk lembaga pendidik, lembaga penguji, maupun lembaga pengontrol. Istilah yang sering digunakan dalam mengembangkan isu ini adalah pemisahan fungsi regulator, operator, dan evaluator. Dalam undang-undang perlu ditegaskan peran Pemerintah dalam penilaian kecakapan /kelayakan dan pemisahan fungsi penilaian misalnya dalam (1) Penetapan dan perbaikan berkelanjutan dari standard kecakapan, kelayakan dan kompetensi; (2) Pengujian standard kecakapan, kelayakan dan kompetensi serta sertifikasi cakap, layak dan kompeten; serta (3) Penjaminan mutu kecakapan, kelayakan dan kompetensi. Oleh karena itu isu penting yang perlu disepakati dan bukan

diperdebatkan "hak" nya adalah kompetensi lembaga pemerintah di dalam melaksanakan tugas tersebut (keabsahan - legal dan finansial, kecakapan/kelayakan/ kelaikan/kompetensi, dan registrasi) serta penyimpanan, akses dan publikasi data, termasuk didalamnya adalah kapasitas unit penyimpan data dan status kerahasiaan data.

10. Pengutamakan angkutan umum massal. Sektor transportasi, sebagai sektor yang mentransmisikan harga (*price transmitter*) ke pasar, merupakan instrumen penting dalam kerangka daya tahan ekonomi nasional. KADIN menyampaikan bahwa biaya transportasi di sektor manufaktur adalah 18-20% dan 38% untuk pertanian dan perkebunan (dibandingkan dengan 8-12% di negara-negara lain). Ini menunjukkan bahwa masih terdapat masalah efisiensi di dalam penyelenggaraan angkutan di Indonesia. Inefisiensi itu juga terdapat pada jenis angkutan penumpang, baik karena pilihan jenis moda maupun route yang kurang tepat atau karena pungutan liar. Hal itu membawa konsekuensi pada mahalnya biaya transportasi yang harus ditanggung oleh masyarakat. Keragaman kondisi geografis di Indonesia menuntut penyediaan moda transportasi umum yang beragam pula sesuai dengan kondisi daerah masing-masing. Di sini diperlukan peran Pemerintah yang lebih dominan agar gap antara ketersediaan angkutan umum dan persoalan penyediaan angkutan umum informal yang banyak ditemui di daerah perkotaan dapat dikurangi dengan memberikan prioritas pada angkutan umum massal. Sedangkan di kota-kota kecil atau wilayah pedesaan dapat dilakukan dengan perhatian khusus agar keberadaan angkutan umum tidak mati dan tergantikan oleh kendaraan yang tidak diperuntukkan bagi angkutan umum. Realitas di lapangan yang menunjukkan bahwa sepeda motor tidak lagi berfungsi sebagai kendaraan pribadi, tapi juga berfungsi sebagai angkutan umum (ojek sepeda motor). Keberadaan sepeda motor yang berfungsi sebagai angkutan umum ini menimbulkan masalah yang dilematis, karena di satu sisi tidak memiliki bakuan kompetensi sebagai angkutan umum, tapi di sisi lain pemerintah sampai sekarang belum mampu mengembangkan sistem angkutan umum formal yang dibutuhkan oleh masyarakat. Pada sisi lain lagi, hak untuk bertransportasi wajib dijamin dan dilindungi oleh negara.

- 11. Menuju ke *Zero Accident*?** *Road map* "nihil kecelakaan" (*zero accident*) menjadi fokus kebijakan pemerintah, ceq Departemen Perhubungan. Hal itu mengingat besarnya korban jiwa yang meninggal, luka berat, dan ringan akibat dari kecelakaan lalu lintas. Sepeda motor, di masa mendatang tetap akan menjadi penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Data Ditjen Perhubungan Darat yang menyebutkan pada 2008, 8 dari 10 kecelakaan melibatkan sepeda motor. Angka itu akan tetap tinggi mengingat populasi sepeda motor mencapai 45 juta dari total 55 juta kendaraan bermotor (Menteri Perhubungan Jusman Syafei Djamal dalam acara *Save our Nation* di METRO TV, 11/2/2009).
- 12. Konsentrasi Pengemudi.** Fenomena baru berupa penggunaan HP selama mengendarai motor, baik untuk SMS maupun telp yang dapat membahayakan keselamatan, mestinya juga dapat direspon dalam RUU LLAJ, sehingga penegak hukum memiliki landasan yang kuat untuk menindak para pelanggar. Tapi substansinya bukan pada HP, melainkan pada gangguan konsentrasi yang ditimbulkan oleh pemakaian teknologi selama mengemudikan kendaraan.
- 13. Prioritas Penanganan.** Tingginya angka kecelakaan juga akibat tidak adanya kompetensi masing-masing pengguna jalan. Padahal setiap pengguna jalan dituntut kompetensinya dalam memanfaatkan prasarana publik, mulai dari pejalan kaki, pengendara sepeda, pengendara sepeda motor, hingga pengendara mobil diharuskan memiliki standar kompetensi tertentu. Namun, dengan pendekatan permasalahan yang diprioritaskan kepada kegiatan yang beresiko tinggi (khususnya di transportasi jalan), maka pengendara motor adalah target utama yang mesti di-standar-kan kompetensinya.
- 14. Pengaturan Kecepatan.** Penetapan kecepatan maksimum kendaraan di jalan umum sesuai dengan fungsi dan klasifikasi jalan juga dapat meminimalisir tingkat kecelakaan, oleh sebab itu penting untuk diatur dalam RUU LLAJ yang sekarang sedang dibahas oleh DPR.
- 15. Pengaturan Kelembagaan.** Upaya menjamin terwujudnya kompetensi pengemudi, dengan mengetrapkan sistem *check and balance* antar lembaga yang melakukan fungsi regulator, operator, dan evaluator dapat mengakhiri perdebatan mengenai hak penerbitan SIM. Terlebih bila

dikembangkan skenario baru membebaskan kewajiban biaya perolehan SIM bagi masyarakat ingin mengemudikan kendaraan. Argumen pembebasan biaya perolehan SIM ini menjadi pilihan logis bila pemerintah memandang bahwa akses dan mobilitas merupakan hak warga negara, maka ada justifikasi yang kuat bahwa negara menjamin bahwa setiap warga negara berhak memperoleh sertifikat kompetensi untuk mengemudikan kendaraan tanpa dibebani biaya. Secara teoretik, terdapat tiga kemungkinan pembiayaan proses penyelenggaraan kompetensi pengemudian. Pertama, adalah bahwa kesemuanya ditanggung pengemudi dan calon pengemudi yang memperoleh manfaat langsung dari perolehan SIM. Masyarakat yang telah memenuhi syarat dan diuji kompetensi dalam mengemudi kendaraan membiayai seluruh proses tersebut. Kedua, pemerintah membiayai seluruh proses dan membebaskan masyarakat dari kewajiban membayar biaya. Proses perolehan SIM bisa lebih ketat karena tidak ada dana masyarakat yang dikelola sehingga semua biaya proses harus dianggarkan secara terencana oleh penyelenggara perolehan SIM. Pemerintah dapat memperoleh dana ini dari penerimaan pajak non kendaraan bermotor maupun pajak kendaraan bermotor. Disamping itu, terdapat pula kemungkinan perolehan dana pemerintah melalui pengenaan tambahan pajak bagi pemilikan kendaraan bermotor dengan asumsi basis pajaknya adalah adanya biaya bagi mengemudikan kendaraan yang dimiliki. Konsekuensi dari kemungkinan ini adalah penghapusan penerimaan Negara bukan pajak yang selama ini dikumpulkan dari penerbitan SIM. Kemungkinan ketiga adalah "hybrid" antara kemungkinan pertama dan kedua. Sebagian biaya ditanggung oleh masyarakat sesuai dengan kemampuan pembiayaan masyarakat calon pengemudi, dan sebagian lagi dibiayai pemerintah melalui mekanisme anggaran DIPA yang direncanakan setiap tahun.

Apabila hal-hal mendasar tersebut sudah terjawab, maka tidak akan ada lagi perdebatan salah sasaran yang selama ini terjadi di media dan forum-forum pembahasan RUU LLAJ, karena semua akan melihat RUU LLAJ sebagai wahana untuk melindungi kepentingan masyarakat yang lebih luas.

4. Dr. Zainal Arifin Mochtar, S.H., LL.M.

Falsafah Tugas Kepolisian

UUD 1945 mengatur Kepolisian pada Bab XII tentang Pertahanan dan Keamanan Negara di Pasal 30 ayat (2), Pasal 30 ayat (4), dan Pasal 30 ayat (5). Dari ketiga pasal tersebut, rumusan konstitusi perihal kepolisian yang merujuk pada tugas dan kewenangan kepolisian disebutkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 yang berbunyi, "Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum."

Berdasarkan rumusan pasal di atas, dapat dimaknai secara gramatikal bahwa Kepolisian adalah kepanjangan tangan negara (alat negara) yang dibentuk untuk tujuan (1) menjaga keamanan dan (2) menjaga ketertiban. Dua tujuan utama kepolisian tersebut dijawantahkan melalui empat tugas sebagai (a) pelindung masyarakat; (b) pengayom masyarakat; (c) pelayan masyarakat; dan (d) penegak hukum .

Tidak sulit menemukan runtutan sejarah negara memberikan tujuan dibentuknya kepolisian untuk menjaga keamanan dan ketertiban. Pemerintahan Perancis pada abad XVI membagi fungsi negara dalam lima bagian: *diplomacie*; *difencie*, *financie*; *justicie*, dan *policie*. Kelima fungsi negara tersebut memunculkan lembaga pemerintahan dengan urusan masing-masing.

Fungsi negara berupa *policie* yang terdapat di Perancis pada abad XVI juga dikemukakan oleh sarjana Hindia Belanda Van Vollen Hoven. Fungsi *politie* bersamaan disampaikan dengan tiga fungsi negara lainnya yang dikenal dengan istilah Catur Praja, yakni:

1. *Regelling* (menyusun aturan);
2. *Bestuur* (melaksanakan pemerintahan);
3. *Rechtspraak* (mengadili pelanggaran dan kejahatan); dan
4. *Politie* (menjalankan fungsi penjagaan keamanan dan ketertiban).

Terdapat perbedaan yang sangat mencolok antara pendapat Van Vollen Hoven (*politie*) dengan fungsi negara di Perancis abad XVI (*policie*). Jika Van Vollen

Hoven membagi fungsi politie yang dikhususkan kepada menjaga keamanan dan ketertiban. Sedangkan dua urusan tersebut (keamanan dan ketertiban) menjadi bagian dari fungsi *difencie* dan *justicie* pada pemerintahan Perancis abad XVI.

Konsekuensinya jelas berbeda. Apabila menganut kode pemerintahan Perancis abad XVI, maka lembaga yang menjalankan fungsi keamanan dan ketertiban akan dijalankan oleh departemen pertahanan-keamanan, departemen kehakiman, dan departemen dalam negeri. Setidak-tidaknya, lembaga yang menjalankan fungsi menjaga keamanan dan ketertiban akan berada di bawah tiga departemen tersebut. Sedangkan, jika menganut teori Van Vollen Hoven, maka lembaga yang melaksanakan fungsi menjaga keamanan dan ketertiban akan berdiri sendiri. Tidak tergantung pada departemen kehakiman (*rechtspraak*), departemen pertahanan-keamanan, atau departemen dalam negeri.

Indonesia pernah menerapkan dua pendapat di atas. Kepolisian pernah ada dan menjadi bagian dari Tentara Nasional Indonesia-yang berkoordinasi dengan departemen pertahanan (*policie*). Juga pernah-dan diterapkan pada saat ini-berdiri sendiri tidak di bawah departemen manapun (*pulitie*).

David H. Bailey yang menulis buku *Police for The Future* menginformasikan, kepolisian negara memiliki empat tugas yang sering melekat, yaitu, patroli (*patrolling*), penyelidikan dan penyidikan (*criminal investigation*), mengatur lalu lintas (*traffic*), dan tugas lainnya (*other work*) yang diarahkan pada urusan administratif. Patroli, penyelidikan dan penyidikan, dan mengatur lalu lintas mengambil porsi sekitar 85 persen dari tugas kepolisian. Sisanya adalah tugas administratif. Bahkan di beberapa negara persentase tugas administratif jauh lebih kecil.

Urusan administrasi yang dijalankan kepolisian, berdasarkan studi David H. Bayley meliputi, rekrutmen anggota baru (*recruitment*), pelatihan kepolisian (*training*), hubungan sosial dengan masyarakat dan melaksanakan bakti sosial (*public relations*), dan fungsi rumah tangga kelembagaan semisal pembelian alat atau jasa (*purchasing*), pembayaran tagihan (*paying*), supervisi (*supervising*) dan sebagainya. Intinya, kerja administratif sangat mungkin akan semakin berkurang mengingat filosofi kepolisian yang melindungi (*to serve*) dan

melindungi (to protect) masyarakat menjadi tujuan utama dari anggota dan kelembagaan kepolisian itu sendiri.

Polisi Komunitas: Jalan Lebar Kepolisian

Perkembangan kepolisian mendudukan kelembagaan kepolisian yang lebih terbuka untuk mengatasi masalah warga negara dengan menanggalkan asumsi sektarian. Okabe Masakatsu menilai aturan tentang Kepolisian seyogianya memuat lima hal dasar, seperti:

1. *Protecting life, persons, and property of an individual;*
2. *Preventing, suppr essing and investigating crimes;*
3. *Apprehension of suspects;*
4. *Traffic enforcement;* dan
5. *Maintaining public safety and order.*

Dalam mendukung kepolisian yang lebih dekat dengan warga negara, Departemen Kehakiman Amerika Serikat melalui program Community Oriented Policing Services meracik tiga kelompok elemen utama yang mendukung terciptanya polisi komunitas. Pertama, kemitraan komunitas (Community Partnerships). Kedua, transformasi organisasi (Organizational Transformation). Ketiga, penyclesaian masalah (Problem Solving).

Kemitraan komunitas adalah sebuah kolaborasi I clan kerjasama antara lembaga penegakan hukum dengan masyarakat dan orga nisasi yang menyediakan waktu untuk mengembangkan solusi atas masalah yang mendera kepolisian. Selain itu, juga demi meningkatkan "kepercayaan masyarakat terhadap kepolisian. Lembaga kepolisian tidak bisa sendirian mengatasi masalah publik. Harus ada interaksi dengan pemangku kebijakan lainnya serta dengan masyarakat.

Dalam kemitraan komunitas, kepolisian mesti bekerjasama dengan lembaga pemerintah lainnya, aktivis clan organisasi masyarakat, lembaga pelayanan publik dan lembaga nirlaba, sektor swasta, serta media massa. Tujuan minimalnya adalah untuk menemukan formulasi yang tepat dalam mengatasi masalah kekinian dan menumbuhkan dengan subur kepercayaan terhadap kinerja dan pelaksanaan tugas polisi.

Selanjutnya, transformasi organisasi dari kelembagaan kepolisian memungkinkan bagaimana lembaga serta infrastruktur kepolisian didesain dengan praktik modern agar melahirkan efektivitas dan efisiensi kerja.

Elemen utama ketiga dari polisi komunitas adalah menekankan penyelesaian masalah secara proaktif. Filosofinya yang dibangun adalah lebih baik mencegah persoalan yang berkaitan dengan masalah keamanan masyarakat daripada merespon setelah kejahatan terjadi. Konsep yang diperkenalkan kepada polisi untuk mendukung elemen ketiga ini adalah SARA (Scanning, Analysis, Response, and Assessment).

Seorang petugas polisi dikondisikan untuk melakukan identifikasi masalah warga dengan lebih sering terlibat dan berada di tengah masyarakat. Menyediakan waktu yang lebih banyak untuk menggali penyebab konflik dalam masyarakat. Kemudian, mengenali kemungkinan penyelesaian konflik tersebut dengan mengambil peran di tengah di antara arus konflik tersebut

Polisi harus melakukan kajian dan mengembangkan jalan keluar untuk menyelesaikan masalah warga dan mencegah kejahatan terjadi. Evaluasi dibutuhkan atas keberhasilan kerja polisi sehingga dapat diterapkan masalah serupa di sektor atau waktu yang lain.

Polisi komunitas (Commimiting Police) membelikan jalan yang lebih lebar bagi lembaga kepolisian untuk mengaplikasikan falsafah melayani (to serve) dan melindungi (to protect) masyarakat. Dengan demikian, polisi dapat menghindarkan diri dari tekanan untuk selalu berhadap-hadapan. vis a vis, dengan masyarakat. Sebab, pilihan untuk berada satu gerbong dengan masyarakat lebih menguntungkan dan seiring dengan proses/reinkarnasi polisi dan kelembagaan kepolisian modern.

Catatan Akhir

Dengan mengacu pada falsafah tujuan kepolisian yang menjaga keamanan dan ketertiban dengan tugas melindungi, mengayomi, melayani, dan menegakkan hukum, maka ketentuan bahwa kepolisian harus mengurus sektor administrasi seperti menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan mengeluarkan surat izin mengemudi sangatlah tidak sesuai dengan amanat konstitusi.

Setidaknya ada dua alasannya. Pertama, kepolisian modern sudah jauh meninggalkan urusan administrasi dengan menyediakan sekitar-atau malah kurang dari-15 persen saja dari ruang tugas kepolisian. Jika pun ada urusan administrasi, hanya sebatas pada urusan rumah tangga kelembagaan. Tidak terpaut secara langsung dengan urusan administrasi warga negara.

Kedua, kepolisian modern didesak agar menerapkan polisi komunitas (Communiting Police) yang menuntut kedekatan kepada warga masyarakat. Khususnya demi menjegah terjadinya kejahatan. Berkutat pada masalah administrasi (seperti mengurus registrasi-identifikasi kendaraan bermotor dan mengeluarkan surat izin mengemudi) akan rr.enjauhkan polisi dari warga masyarakat. Dengan kata lain, akan menyempitkan jalan kepolisian dalam menjalankan tugas falsafah kepolisian yang *to serve and to protect citizen*.

[2.3] Menimbang bahwa untuk menanggapi dalil-dalil permohonan Pemohon, Presiden telah menyampaikan keterangan dalam persidangan hari Senin, 7 September 2015 yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PARA PEMOHON

1. Tugas kepolisian dalam bidang penegakan hukum, perlindungan, pelayanan masyarakat dan pembimbingan masyarakat ditujukan demi tertib dan tegaknya hukum serta terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat yang berbeda jauh dengan tugas administratif di dalam pemberian SIM dan menyelenggarakan registrasi serta identifikasi kendaraan bermotor;
2. Di negara-negara lain, kewenangan dalam pengurusan SIM diberikan kepada kementerian atau departemen melalui divisi transportasinya;
3. Apabila mengikuti skema UUD 1945 Pasca amandemen maka tugas melayani masyarakat yang diemban oleh Polri harus terkait dengan fungsi keamanan dan ketertiban. Namun jika menggunakan skema UU Kepolisian yang meletakkan terminologi "melayani masyarakat" adalah fungsi Polri itu sendiri, maka dapat diciptakan tugas-tugas baru yang sama sekali jauh dari fungsi keamanan dan ketertiban

4. Secara gramatikal sangat jelas bahwa dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 Pasca amandemen menyebutkan bahwa Kepolisian adalah alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum. Jika ada tugas-tugas Kepolisian yang tidak dalam kerangka menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, maka perlu dipertanyakan konstitusionalitasnya

II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PARA PEMOHON

1. Bahwa terhadap keberatan Para Pemohon yang menganggap ketentuan *a quo* berpotensi merugikan hak konstitusionalnya dikarenakan penyelenggaraan urusan registrasi, pemberian SIM serta Identifikasi Kendaraan bermotor berada di tangan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sehingga Pemerintah perlu mempertanyakan kepentingan Para Pemohon apakah sudah tepat sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan dirugikan atas berlakunya ketentuan tersebut, juga apakah terdapat kerugian konstitusional Para Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dan apakah ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji serta Para Pemohon tidak dalam rangka dihalang-halangi hak konstitusionalnya berpendapat tidak ada
2. Terhadap permohonan Para Pemohon baik posita maupun petitumnya yang memohon agar Mahkamah Konstitusi dapat menafsirkan dan memaknai ketentuan *a quo*, Pemerintah berpendapat hal tersebut tidak tepat mengingat kewenangan Mahkamah Konstitusi adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sedangkan kewenangan untuk melakukan usulan dari suatu perubahan undang-undang berada di lembaga legislative review.

Berdasarkan keterangan tersebut di atas, Pemerintah berpendapat Para Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak

yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana dimaksudkan oleh ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 serta berdasarkan Putusan-putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu. Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat jika Yang Mulia Ketua/Mejelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*)

III. KETERANGAN PEMERINTAH ATAS MATERI PERMOHONAN YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

Sebelum Pemerintah menyampaikan keterangan terkait norma materi muatan yang dimohonkan untuk diuji oleh Para Pemohon, Pemerintah terlebih dahulu menyampaikan landasan filosofis UU Kepolisian dan UU LLAJ, sebagai berikut:

Ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 berbunyi "Kepo/isian Negara Republik Indonesia sebagai a/at negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, me/ayani masyarakat, serta menegakkan hukum". Jika ketentuan ini dicermati, ada 3 (tiga) aspek yang harus dipahami yaitu: Pertama, Pasal ini memberikan kedudukan kepada Polri sebagai penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat sebagai salah satu tujuan dari bangsa dan negara. Sebagai alat negara, Polri harus mampu mewujudkan kondisi dan rasa aman serta kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat baik sosial maupun ekonomi dan politik; Kedua, Pasal ini juga memberikan tugas kepada Polri untuk melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, dan menegakkan hukum agar dapat mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat. Tugas Polri inilah yang kemudian dijabarkan ke daJam berbagai kewenangan dalam beberapa undang-undang terkait, yang di antaranya dalam UU Kepolisian dan UU LLAJ khususnya terkait dengan Registrasi Kendaraan Bermotor dan Surat Izin Mengemudi, namun semua kewenangan tersebut tetap harus diorientasikan pada terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat;

Bahwa ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD Negara RI 1945 bersifat open norm. Artinya, penambahan, pengurangan, ataupun penugasan sesuatu

kewenangan yang terkait dengan Polri merupakan kewenangan dari pembentuk undang-undang, yaitu Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dengan persetujuan bersama Presiden (vide Pasal 20 ayat (2) UUD Negara RI 1945). Oleh karenanya, kewenangan Polri di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan penerbitan SIM merupakan kebijakan terbuka pembentuk Undang-Undang untuk menentukannya yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam UU Kepolisian dan UU LLAJ (open legal policy).

Istilah "keamanan dan ketertiban masyarakat" sebagai salah tujuan negara yang diamanahkan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 kepada Polri untuk diwujudkan dapat dimaknai dan dijabarkan sebagai berikut:

Makna konsep Keamanan

Istilah keamanan mengandung makna sebagai kondisi kehidupan masyarakat yang tenteram, damai, dan terbebas dari gangguan yang mengancam jiwa-raga dan harta benda. Gangguan berupa tindak pidana baik kejahatan maupun pelanggaran atau kerusuhan sosial yang dapat mengancam dan/atau menimpa jiwa dan raga serta harta-benda warga masyarakat.

Makna konsep Ketertiban

Ketertiban mengandung makna sebagai kondisi kehidupan masyarakat yang berlangsung secara teratur sesuai dengan norma atau ketentuan hukum yang berlaku tanpa diwamai oleh konflik yang terus menerus. Kehidupan yang tertaturltertib menunjukkan adanya kepatuhan hukum warga masyarakat.

Dari makna konsep keamanan dan ketertiban di atas, keduanya mempunyai keterkaitan satu dengan lainnya. Kehidupan masyarakat dinyatakan aman jika tidak ada gangguan terhadap jiwa raga dan harta benda. Gangguan dinilai tidak ada jika kehidupan masyarakat berlangsung tertib yang ditunjukkan oleh adanya kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum yang berlaku. Untuk menciptakan kehidupan masyarakat yang aman dan tertib itulah, Polri diberi tugas untuk melakukan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat serta penegakan hukum terhadap kejahatan dan pelanggaran yang akan dan sudah terjadi.

Tugas memberikan perlindungan bermakna bahwa Polri wajib menjaga agar masyarakat terhindar dari bahaya atau gangguan yang mengancam jiwa-raga dan harta benda mereka. Tugas memberikan pengayoman mengandung makna bahwa Polri wajib berupaya menciptakan rasa aman dan kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat. Tugas memberikan pelayanan bermakna bahwa Polri wajib membantu, mendorong, dan memfasilitasi warga masyarakat untuk memperoleh kehidupan aman-tenteram dan tertib serta berkontribusi pada terciptanya suasana aman dan tertib. Tugas melakukan penegakan hukum bermakna bahwa Polri wajib melakukan tindakan pencegahan terhadap potensi gangguan atau tindak pidana yang akan menimbulkan ketidakamanan dan ketidakteraturan serta mengambil tindakan hukum terhadap pelaku tindak pidana untuk mengembalikan pada suasana aman dan tertib dalam masyarakat;

Bahwa terhadap anggapan Para Pemohon yang menyatakan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c UU Kepolisian dan ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 UU LLAJ dianggap bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, Pemerintah memberikan penjelasan sebagai berikut:

Bahwa di antara obyek dari tugas Polri dalam rangka membangun keamanan dan ketertiban masyarakat khususnya di bidang Lalu Lintas dan Jalan Raya terdapat:

- a. Perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan kendaraan bermotor;

Berdasarkan UU Kepolisian dan UU LLAJ, Polri diberi tugas untuk memberikan perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan kendaraan bermotor sebagai harta benda yang dimiliki warga masyarakat. Wujud dari upaya pemberian perlindungan; pengayoman; dan pelayanan tersebut adalah diberikannya kewenangan kepada Polri untuk melakukan Registrasi Kendaraan Bermotor.

Dalam proses Registrasi Kendaraan Bermotor, Polri wajib memberikan pelayanan dan menerbitkan Buku Pemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB) yang berfungsi sebagai alat bukti kepemilikan

kendaraan bermotor. Dengan adanya BPKB, terdapat jaminan terhadap 3 (tiga) hal, yaitu : Pertama, kepastian/kejelasan hubungan hukum kepemilikan antara seseorang dengan kendaraan bermotor yang dimiliki karena data mengenai identitas kendaraan bermotor dan identitas subyek pemilikinya tercatat dan terekam dalam database (pangkalan data) kendaraan bermotor di unit kerja lalu lintas Polri; Kedua, jaminan ketertiban administratif terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor karena setiap kepemilikan dan peralihan serta perubahan data mengenai identitas kendaraan bermotor dan pemilikinya harus diregistrasi; Ketiga, jaminan keamanan terhadap kepemilikan kendaraan bermotor lebih . mudah diberikan. Jika terdapat tindak pidana pencurian terhadap kendaraan bermotor yang dimiliki seseorang , data kendaraan bermotor dan pemilik yang tersimpan da/am pangka/an data Polri dapat dipergunakan sebagai dasar untuk melacak tindak pidana pencurian dimaksud. Atau jika terdapat tindak pidana lain termasuk terorisme yang dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor, maka data kendaraan bermotor dan pemilik dapat dipergunakan untuk melacak pelaku tindak pidana lain atau terorisme dimaksud. Hal ini dimungkinkan karena data kendaraan bermotor dan pemilik yang tersimpan dalam pangkalan data Polri berfungsi juga sebagai Data Forensik Kepolisian.

- b. Perlindungan dan pengayoman jiwa raga pemaka/pengguna jalan ketika berlalu lintas.

Berdasarkan UU Kepolisian dan UU LLAJ khususnya Pasal-Pasal yang dimohon uji materi terkandung semangat pemberian tugas kepada Polri untuk melindungi dan mengayomi jiwa raga setiap warga masyarakat ketika berlalu lintas di jalan. Wujud dari upaya pemberian perlindungan dan pengayoman ini yaitu:

- a. Pemberian jaminan legitimasi terhadap kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan

Pemberian jaminan legitimasi kepemilikan kendaraan bermotor di jalan dilakukan melalui proses Registrasi dan Identifikasi (Regident) kepemilikan Kendaraan Bermotor. Pemberian jaminan legitimasi

kepemilikan kendaraan bermotor dimaksudkan di samping memberikan identitas kendaraan bermotor, juga sebagai pertanda kelayakan kendaraan bermotor untuk dapat dioperasikan di jalan. Dalam rangka registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, Polri diberi kewenangan untuk menerbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) .

- b. Pemberian jaminan legitimasi pemenuhan kompetensi pengemudi berlalu lintas

Jaminan terpenuhinya kompetensi pengemudi diupayakan melalui serangkaian proses Uji Kompetensi yang dimulai dari tes kesehatan jasmani dan rokhani, kompetensi pengetahuan tata cara berlalu lintas, kompetensi keterampilan mengemudi di lapangan praktik dan di jalan. Seseorang yang dinyatakan lulus serangkaian proses uji kompetensi jika memenuhi kondisi sehat jasmani dan rokhani, memahami tata cara berlalu lintas dengan benar, mampu menerapkan tata cara itu dengan benar ketika mengemudi kendaraan bermotor di jalan. Sebagai tanda bukti lulus uji kompetensi tersebut, kepada yang bersangkutan diterbitkan dan diberikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Dengan kata lain, SIM merupakan tanda bukti bahwa pemegang SIM sudah memenuhi kompetensi untuk mengemudi kendaraan bermotor di jalan. Harapannya, pemegang SIM dapat mengemudi dengan baik dan benar sesuai tata cara berlalu lintas sehingga yang bersangkutan tidak menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemegang SIM tidak menjadi aktor yang mengancam keselamatan jiwa raga dirinya sendiri maupun pengguna jalan yang lain.

Dengan demikian, SIM mempunyai keterkaitan dengan upaya untuk menciptakan ketertiban warga masyarakat dalam berlalu lintas. Ketika warga masyarakat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan tertib, maka ancaman terhadap jiwa raga diri sendiri dan pengguna jalan baik berupa kematian maupun luka ringan dan berat serta kerusakan kendaraan bermotor dapat diminimalisir. Disinilah

letaknya bahwa kewenangan pemberian SIM menjadi bagian tugas Polri memberikan pengayoman dan perlindungan kepada pemakai jalan dalam rangka menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan keterangan dan argumen Pemerintah tersebut di atas, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa secara yuridis konstitusional kewenangan Polri di bidang Registrasi Kendaraan Bermotor dan Surat Izin Mengemudi dapat ditempatkan sebagai bagian dari tugas pengayoman dan perlindungan dalam rangka terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor serta jiwa raga warga masyarakat ketika berlalu lintas di jalan
2. Bahwa secara historis kewenangan penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) serta SIM sudah ada sebelum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian diundangkan

V. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili dan memutus permohonan pengujian (constitutional review) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut :

1. Menolak permohonan pengujian Para Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
2. Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;

Menyatakan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c UU Kepolisian serta ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6),

Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

Selain itu, Presiden juga mengajukan satu orang Saksi atas nama Ahmad Zubair serta mengajukan dua orang Ahli atas nama Dr. Maruarar Siahaan dan Prof. Dr. H. La Ode Husen, S.H., M.H. yang kesemuanya telah didengar keterangannya di bawah sumpah pada persidangan hari Selasa, 1 Oktober 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Keterangan Saksi Ahmad Zubair

- Saksi selaku supir;
- Saksi perlu SIM dan STNK termasuk uji KIR dan Trayek;
- Perihal pengurusan SIM dan STNK, tidak ada kendala di lapangan. Adapun persoalan adalah tentang pengesahan izin trayek lama pengurusannya, bisa sampai tiga bulan;
- Saksi mengurus SIM sesuai ketentuan, dengan mekanisme yang normal. Saat perpanjangan yang kedua, Saksi terlambat memperpanjang. Saksi sempat ditanya, harus ikut ujian tertulis atau membayar Rp. 15 ribu. Saksi memilih ikut ujian tertulis dan lulus;
- Saksi dan teman-teman Saksi pernah ikut ujian SIM dengan disponsori Telkomsel dan mendapat bimbingan dari petugas Kepolisian perihal bagaimana berkendara yang baik;

Keterangan Ahli:

1. Dr. Maruarar Siahaan

Pendahuluan

Kebijakan menyangkut kepolisian, baik secara kelembagaan maupun luasan kewenangan sering dilihat dari sisi posisinya dalam sistem dan struktur kenegaraan, yang masih dianggap belum tuntas. Diskusi atau wacana tentang hal ini masih terus berlangsung. Tetapi kebijakan yang telah diletakkan dalam peraturan perundang-undangan menyangkut kepolisian, tentu saja tidak dapat dilepaskan dari sejarah dan konteks sosial politik bangsa dan negara kita, sejak sebelum kemerdekaan sampai dengan saat ini. Perkembangan ketatanegaraan dari suatu sistem yang otoriter menuju demokrasi dengan segala dinamika menyangkut aspek sosial politik yang berkaitan dengan kekuasaan dan

kewenangan dalam hubungannya dengan lembaga-lembaga negara lain, pasti mempengaruhi-dan sebaliknya juga-merupakan lembaga negara yang meletakkan kebijakan menyangkut kepolisian dan polisi. Kebijakan dimaksud bukan hanya meletakkan posisi kepolisian dalam organisasi kekuasaan negara, tetapi yang lebih penting lagi untuk merumuskan tugas dan fungsi kepolisian dalam kehidupan berbangsa, bernegara dan bermasyarakat.

Saat-saat yang menentukan ketika kebijakan negara berubah dari posisi Departemen Kepolisian yang dipimpin Menteri Muda Kepolisian dan diletakkan di bawah Presiden, setelah Dekrit 5 Juli 1959, kemudian berubah dengan lahirnya UU Nomor 13 Tahun 1961 yang meletakkan Polri menjadi bagian dan berada di dalam lingkungan ABRI, berangkat dari konteks situasi politik dan pemikiran masa itu. Reformasi yang terjadi sejak 1998, dan pemisahan Kepolisian dari ABRI/TNI menjadi salah satu agenda, dan dalam TAP No. VII/MPR MPR Tahun 2000, kemudian menghasilkan pandangan bahwa fungsi Polri sebagai lembaga pemerintahan yang bertanggung jawab dalam soal keamanan, dan TNI merupakan lembaga negara yang mempertahankan negara dari ancaman luar. TAP MPR tersebut dalam proses reformasi selanjutnya dikukuhkan dalam perubahan kedua UUD 1945 dengan pemisahan Polri dari TNI, sebagai mana termuat dalam rumusan Pasal 30 ayat (3) dan ayat (4) UUD 1945, yang menegaskan bahwa TNI sebagai alat negara bertugas untuk mempertahankan, melindungi dan memelihara keutuhan dan kedaulatan negara, dan Polri bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum. Perubahan UUD 1945 tentang tugas dan kedudukan Polri tersebut kemudian menyebabkan dicabutnya UU Nomor 28 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan digantikan dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002.

Ruang lingkup (Scope) Constitutional Review

Pengujian Undang-Undang merupakan proses evaluasi dalam mekanisme demokrasi atas konstitusionalitas suatu undang-undang, sebagai sistem yang bertujuan untuk mencegah pelanggaran konstitusi ketika suatu keputusan pemerintahan dalam bentuk *regeling* dilakukan oleh cabang kekuasaan yang memiliki kewenangan legislasi apakah telah melanggar kewenangan lembaga lain atau melanggar hukum dasar atau hukum tertinggi dengan cara yang merugikan hak-hak konstitusional orang perorang yang telah

dijamin konstitusi tersebut. Dengan singkat dapat dikatakan apakah keputusan pemerintahan dalam *regeling* tersebut bertentangan dengan konstitusi, menyimpang dari tujuan, makna dan pengertian yang ditetapkan konstitusi. Proses interpretasi terhadap makna norma konstitusi yang harus dijabarkan dalam keputusan pembuat undang-undang dalam kebijakan dan norma yang disusun, dapat diukur dengan standard ukuran yang boleh jadi tidak sama atau bervariasi, yang menyebabkan satu norma dapat dikatakan atau dinyatakan bertentangan dengan konstitusi (*unconstitutional*), yang dapat bersifat *null and void (nichtig)* dan incompatible (*unvereinbar*) atau tidak sesuai dengan hukum dasar.

Undang-Undang Mahkamah Konstitusi RI menyatakan bahwa dalam hal MK berpendapat bahwa permohonan beralasan, maka MK menyatakan bahwa materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dari Undang-Undang dimaksud bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat. Formula putusan yang sederhana ini dalam praktek telah mendapat berbagai varian dengan pernyataan bertentangan dengan konstitusi secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) dan dengan *grace period*, yang kurang lebih mirip dengan pernyataan *unvereinbar* yang disebut Kommers diatas sebagai praktek MK Jerman.

Ketika materi atau substansi suatu norma diajukan untuk diuji MK, dan dipersyaratkan bahwa pemohon menguraikan secara jelas alasan-alasan yang menjadi dasar permohonan, timbul pertanyaan apa yang menjadi ukuran bagaimana pengujian dilakukan sehingga MK sampai pada suatu kesimpulan mengabulkan atau menolak satu permohonan pengujian. Sudah barang tentu ada pedoman atau prinsip-prinsip yang harus dijadikan pegangan, dengan mana fakta-fakta yang diajukan mendukung pendapat bahwa norma yang diuji memang menyimpang, tidak serasi atau secara diametral bertentangan dengan Konstitusi.

Uji Materi Pasal Kewenangan Polri Dalam Registrasi Kendaraan dan pemberian SIM.

Masalah konstitusionalitas norma sesungguhnya tidak selalu mempersoalkan apakah suatu Undang-Undang mengandung substansi yang

buruk, dirumuskan secara tidak cermat dan dengan jelas, serta menimbulkan kemungkinan tidak efisien dan menjadikan penyelenggara tidak profesional. Masalah-masalah demikian tidak menjadi fokus perhatian **dalam menilai konstitusionalitas norma, melainkan hal yang demikian adalah merupakan** bagian dari implementasi Undang-Undang, yang seyogyanya merupakan kebijakan yang terbuka dari pembuat Undang-Undang terkait dengan *legal drafting* yang lebih baik dan rumusan sistem pengelolaan yang lebih efisien dan memberikan kemudahan. Apalagi ketika dikatakan bahwa tiap negara dengan sejarah dan perkembangan secara sosial politiknya sendiri akan mempengaruhi cara pengorganisasian kewenangan dari lembaga negara atau lembaga pemerintahan yang dibentuk, maka meskipun praktek-praktek yang diadopsi di negara lain penting sebagai suatu perbandingan, akan tetapi adalah menjadi kedaulatan tiap negara untuk menentukan lembaga-lembaga negara yang diberi kewenangan tertentu secara berbeda dengan negara lain. Faktor sejarah kelembagaan dan kewenangan yang turut menentukan sikap dan penerimaan atas peletakan kewenangan lembaga mana yang dianggap berhak untuk melaksanakan kewenangan tertentu-*in casu* registrasi kendaraan dan pemberian SIM- merupakan hal yang secara universal diterima. *Best practices* dalam arti profesionalitas dan efisiensi dalam penyelenggaraan management dan administrasi kewenangan itu, tentu saja dapat diterima dengan cara yang sama manfaat dan keberhasilannya, tanpa mempersoalkan lembaga negara mana yang ditentukan untuk menyelenggarakannya.

Apakah seandainya penyelenggaraan kewenangan demikian tidak efisien, tidak profesional dan tidak nyaman bagi pihak-pihak yang berkepentingan, maka konfigurasi penyusunan kewenangan demikian tidak dapat dikatakan bertentangan dengan konstitusi, sepanjang konstitusi memberikan dasar yang cukup bagi undang-undang yang dibentuk sebagai sumber kewenangan secara atributif kepada lembaga bersangkutan. Dalam kasus ini, Pemohon merujuk pada Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 yang berbunyi :

“Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum”

Sejarah kepolisian di Indonesia sejak masa pendudukan kolonial dengan rumusan tugas yang amat luas, dan menjadi bahan perdebatan ketika proses

reformasi berlangsung yang mewujud dalam pemisahan Polri dari ABRI atau TNI, mengalami perbincangan yang intensif dalam Rapat-Rapat BP MPR. Fungsinya yang sangat beragam, di samping fungsi penegakan hukum dalam penyelidikan dan penyidikan, terdapat juga antaranya fungsi kepolisian umum, yang merupakan bagian dari administrasi negara, sebagaimana tergambar dari sejarah masa kolonial ketika Polri pernah berada di bawah *Het Departement van Binnenlands Bestuur?*, yang menurut hemat ahli menggambarkan apa yang disebut dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 sebagai bagian dari tugas "mengayomi dan melayani masyarakat". Kata "*menjaga keamanan*" sendiri merupakan kosa kata yang memiliki makna yang sangat luas, apalagi jika kita melihatnya sebagai padanan kata "*security*", yang boleh memasuki wilayah-wilayah kepentingan masyarakat yang harus dijaga keamanannya. Bidang-bidang yang ada bukanlah sesuatu yang terpisah satu sama lain, sehingga jikalau kepentingan negara menuntut bahwa fungsi penyidikan dan penyelidikan dalam tahap perkembangan jenis kejahatan yang dihadapi, maka kebutuhan penguasaan data akan sangat terkait dalam melaksanakan fungsi-fungsi kepolisian yang satu dengan yang lain. Halnya menjadi demikian jika kita berbicara tentang kewenangan registrasi kendaraan dan pemberian izin mengemudi.

Standards of Constitutional Review

Ketika kita berbicara tentang uji konstusionalitas norma dalam pengujian undang-undang, maka sebelum menyatakan satu norma konstusional atau tidak, tentu timbul pertanyaan apakah ukuran pengujian atau *standard of review* yang diterapkan dalam proses pengujian tersebut. Pastilah dalam menentukan ukuran tersebut ada prinsip-prinsip dalam proses penafsiran yang diterapkan. Dilihat dari permohonan pemohon maka ukuran yang dipakai Pemohon adalah:

1. Tugas Polri dilihat dari rumusan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, sebagai ukuran konstitusi, namun tugas kepolisian hendak ditafsirkan dari sudut tujuannya untuk tertib dan tegaknya hukum, secara lebih sempit, dengan alasan demi efisiensi, profesionalisme dan perbandingan dalam *best practice* negara-negara lain;
2. Tugas melayani masyarakat harus terkait dengan tugas keamanan dan ketertiban, dan terminologi melayani masyarakat tidak dapat dijadikan

sebagai fungsi Polri sendiri, karena jika demikian, dapat diciptakan tugas-tugas baru;

3. Secara gramatikal Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 menyebut Kepolisian adalah alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum.

Ukuran atau *standard review* dalam pengujian Undang-Undang, dalam teori dan praktek, adalah ada tidaknya pertentangan atau kesesuaian norma yang diuji dengan konstitusi, yang mendapatkan *guidelines* (bimbingan) dari metode interpretasi. Suatu metode interpretasi yang digunakan secara tunggal dalam memperoleh pemaknaan norma konstitusi atau norma hukum pada umumnya, disamping bertentangan dengan prinsip konstitusi, tidak pernah memadai untuk memperoleh makna norma konstitusi sebagaimana dimaksudkan. kalau dilakukan dengan satu metode interpretasi tunggal.

Bahkan dengan doktrin yang dikenal tentang the *structural unity of the constitution*, diperoleh prinsip bahwa konstitusi harus diperlakukan sebagai satu kesatuan yang utuh, sehingga tiap norma dalam pasal-pasal batang tubuh konstitusi tidak dapat dilepaskan dan ditarik secara tunggal keluar dari struktur konstitusi itu dan ditafsirkan secara berdiri sendiri, melainkan ditafsir sedemikian rupa sesuai dengan prinsip-prinsip konstitusi dan maksud dari pembentuk UUD. Kecenderungan tafsir gramatikal secara tunggal semata meskipun tampak jelas, tidak selalu menunjukkan makna konstitusi yang dimaksudkan.

Oleh karenanya merujuk kepada prinsip konstitusi tentang pembagian dan pemisahan kewenangan lembaga, sejarah dan faktor sosial politik, merupakan konteks yang meliputi penafsiran yang dilakukan, kita akan dapat menemukan maksud pembuat UUD. Dilihat dari sejarah, faktor sosial politik dan akses data dalam menjalankan fungsi kepolisian dalam menegakkan ketertiban dan hukum, tidak berlebihan dalam konteks saat ini, sehingga ahli tidak melihat pertentangan tugas dan kewenangan kepolisian dalam registrasi kendaraan bermotor dan pemberian SIM bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Kewenangan registrasi dan pemberian SIM memiliki relevansi dengan tugas melayani, melindungi dan mengayomi masyarakat, dilihat dari

sejarah kepolisian Indonesia dan kebutuhan keamanan dalam rangka penegakan hukum saat ini.

Kesimpulan

1. Pertentangan atau kesesuaian norma yang diuji dengan konstitusi tidak dilihat dari baik atau buruknya implementasi tugas dan kewenangan yang dirumuskan dalam satu norma norma, karena hal demikian bukan masalah konstitusionalitas norma;
2. Prinsip konstitusi tentang *the structural unity of the constitution* menyebabkan tidak boleh satu norma konstitusi ditarik keluar dari struktur konstitusi dan ditafsirkan secara berdiri sendiri;
3. Norma yang dimohonkan pengujiannya tidak bertentangan dengan UUD 1945, setidaknya-tidaknya merupakan kebijakan (*legal policy*) yang terbuka bagi pembuat Undang-Undang, dilihat dari konteks sejarah, kebutuhan saat ini dan konsolidasi kelembagaan.

2. Prof. Dr. H. La Ode Husen, S.H., M.H.

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

Sehubungan dengan kedudukan (*legal standing*) Para Pemohon, ahli memberikan keterangan sebagai berikut: Para Pemohon harus memenuhi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana dimaksudkan oleh ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang- Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami oleh Pemohon haruslah *kerugian nyata, bukan didasarkan pada asumsi kerugian potensial. Kerugian konstitusional yang nyata, meliputi kerugian materil, yakni kerugian nyata yang diderita oleh pemohon dan kerugian immateril yakni kerugian atas manfaat yang akan diterima oleh Pemohon di kemudian hari, atau kehilangan keuntungan.*

Dengan demikian permohonan pengujian Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (untuk selanjutnya disebut UU POLRI) serta Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 72 ayat (1) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (untuk selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap

Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (untuk selanjutnya disebut UUDNRI 1945) menjadi **tidak relevan** setidaknya para Pemohon tidak memiliki hak gugat (*legal standing*).

Materi Yang Dimohonkan Untuk Diuji

Materi muatan yang dimohonkan untuk diuji oleh Para Pemohon, UU No 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian dan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, yakni: Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 berbunyi "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum*". Pada hakikatnya Pasal 30 ayat (4) UUD NRI 1945 adalah norma konstitusi (*Constitutional Norm*) menderivasi UU No. 2 Tahun 2002 dan UU No. 22 Tahun 2009 sebagai *General Norm*. Oleh karena itu Saya (Ahli) memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Sebagai konsekwensi dari In.donesia Negara Hukum, kewenangan Kepolisian Republik Indonesia; sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945, dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 adalah *sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum* adalah kewenangan atributif dan dari kewenangan atributif tersebut kemudian dalam pelaksanaannya melahirkan wewenang delegasi dan wewenang mandat, yakni pemberian kewenangan satuan atasan kepada satuan bawahan. Pemberian wewenang satuan atasan (Kapolri) kepada satuan bawahan (kewilayahan) telah dituangkan dalam berbagai Peraturan Kapolri (Perkap) termasuk kewenangan Kepolisian yang diujikan telah didelegasikan kepada satuan bawahan.

Dengan demikian kewenangan Kepolisian dalam pemberian surat izin mengemudi dan menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang telah didelegasikan kepada satuan bawahan berdasarkan Peraturan Kapolri (Perkap) *tidak menjadi objek pengujian atau kompetensi Mahkamah Konstitusi*.

2. Ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 berbunyi "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum*". *Ketentuan ini adalah norma*

konstitusi yang mejadi dasar hukum diundangkannya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4168), selanjutnya kewenangan Kepolisian sebagaimana diatur dalam Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c dan untuk melaksanakan ketentuan ini telah dikeluarkan Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi. Dengan demikian jelaslah bahwa kewenangan Polri dalam menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor memiliki landasan konstitusional dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara., selanjutnya pada tahun 2009 Pemerintah kembali mengundangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indoensia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025). Undang-Undang ini menjadi ketentuan yang *lex specialis* sepanjang berkaitan dengan register kendaraan bermotor. Pada Pasal 64 ayat (4) menegaskan bahwa Registrasi Kendaraan bermotor dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui sistem manajemen registrasi Kendaraan Bermotor. Sebagai pelaksanaan dari ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sehingga pada tahun 2012 Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

3. Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, sebagaimana diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002. Dari ketentuan ini menunjukkan bahwa pada dasarnya Polri menjadi salah satu instansi Pemerintah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan, oleh karena itulah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa **urusan pemerintahan di bidang Registrasi, dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Managemen dan**

Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas diselenggarakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa telah terjadi sinkronisasi perundang-undangan secara horizontal, dan secara vertikal tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUDNRI 1945.

4. Kewenangan kepolisian yang tercantum dalam Pasal 15 ayat 2 b dan c UU Nomor 2 Tahun 2002, **built in** dengan tugas Polri dalam memberikan Perlindungan dalam arti Polri wajib menjaga masyarakat agar terhindar dari bahaya atau gangguan yang mengancam jiwa-raga dan harta benda mereka, (*de preventieve taak van de politie is moeljk, maar ook mooi*). Selanjutnya tugas Polri dalam memberikan pengayoman mengandung makna bahwa Polri wajib menciptakan rasa aman dan kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat., dan tugas memberikan pelayanan berarti bahwa Polri wajib membantu, mendorong, dan memfasilitasi warga masyarakat untuk memperoleh kehidupan aman-tenteram dan tertib serta berkontribusi pada terciptanya suasana aman dan tertib. Tugas melakukan penegakan hukum berarti Polri wajib melakukan tindakan-tindakan dalam rangka pencegahan terhadap gangguan atau tindak pidana yang akan menimbulkan ketidakamanan dan ketidakteraturan serta mengambil segala tindakan hukum terhadap pelaku tindak pidana untuk memelihara keamanan dan ketertiban dalam masyarakat.

Oleh karena itu kewenangan Polri dalam menyelenggarakan *registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*, **tidak menghilangkan hak konstitusional** Pemohon dalam bidang keamanan dan ketertiban masyarakat.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c dan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 UU LLAJ **tidak bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

[2.4] Menimbang bahwa Dewan Perwakilan Rakyat telah menyampaikan keterangan dalam persidangan hari Senin, 7 September 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

Menanggapi permohonan para Pemohon *a quo*, DPR RI berpandangan bahwa para Pemohon harus dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar para Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji. Juga apakah kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, dan apakah ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji.

Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) tersebut, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang mulya untuk mempertimbangkan dan menilai apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak sebagaimana yang diatur oleh Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi dan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 011/PUU-V/2007.

Pengujian atas Pasal 15 Ayat (2) Huruf b dan huruf c UU Polri dan Pasal 64 Ayat (4), Pasal 64 Ayat (6), Pasal 67 Ayat (3), Pasal 68 Ayat (6), Pasal 69 Ayat (2), Pasal 69 Ayat (3), Pasal 72 Ayat (1), Pasal 72 Ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2) dan Pasal 88 UU LLAJ

Terhadap permohonan ketentuan *a quo*, DPR RI terlebih dahulu menyampaikan keterangan sebagai berikut:

- a. Bahwa menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor (pengurusan SIM, STNK dan BPKB) oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan bagian dari tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia yang tercantum dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 yang menyatakan bahwa kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta penegakan hukum.

- b. Bahwa menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan bagian dari kegiatan yang terintegrasi dengan penegakan hukum oleh Kepolisian Republik Indonesia.
- c. Bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan salah satu lembaga pemerintah yang memberikan pelayanan kepada masyarakat, fungsi pemerintahan yang dijalankan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia terutama yang bersangkutan dengan penegakan hukum, pengayoman, perlindungan, pelayanan pembimbingan kepada masyarakat, tugas-tugas ini berkaitan erat dengan tugas-tugas sosial yang sehari-harinya berhadapan dengan masyarakat. Di dalam menjalankan tugasnya Kepolisian Negara Republik Indonesia menjalankan kegiatan pencegahan dan penegakan hukum.
- d. Bahwa Kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor merupakan tugas pokok dari Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat yang sesuai dengan ketentuan Pasal 13 UU Polri yang merupakan salah satu wujud dari tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka pelayanan kepada masyarakat sebagai aparatur negara/pelayan masyarakat yang memberikan pelayanan;
- e. Bahwa menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan salah satu pelayanan dasar administratif yang penting dan efektif, mengingat menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan perwujudan dari pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara melalui lembaga-lembaga yang telah dibentuk sesuai dengan fungsinya masing-masing;
- f. Bahwa memindahkan kewenangan yang selama ini dimiliki Kepolisian Negara Republik Indonesia itu tidak selalu akan menyelesaikan masalah, jika lembaga baru yang diberikan kewenangan itu tidak lebih baik dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, maka pemindahan kewenangan yang dilakukan ke lembaga lain belum tentu menjadi lebih baik, dan yang paling penting untuk diperhatikan dan dilakukan adalah peningkatan secara terus-menerus mutu pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor oleh lembaga yang

saat ini berwenang, agar pelayanan registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor kepada masyarakat semakin menjadi lebih baik;

- g. Berdasarkan uraian di atas, DPR berpendapat bahwa ketentuan Pasal 15 Ayat (2) Huruf b dan huruf c UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia dan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 72 ayat (1) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2) dan Pasal 88 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.

[2.5] Menimbang bahwa Pihak Terkait Kepolisian Republik Indonesia (selanjutnya disebut Kepolisian) telah menyampaikan keterangan dalam persidangan hari Senin, 7 September 2015 dan telah pula menyerahkan keterangan tambahan tertulis baik yang diterima dalam persidangan maupun di luar persidangan oleh Kepaniteraan Mahkamah, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

1. Pertimbangan substansi PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi dimasukkan menjadi materi UU LLAJ, dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a. Pengakomodasian materi PP sebagai materi UU merupakan hasil kesepakatan Kementerian khususnya Kementerian Perhubungan dan Polri yang kewenangannya di bidang LLAJ dengan anggota DPR khususnya Panitia Kerja Komisi V dalam pembahasan RUU LLAJ. Bahkan bukan hanya materi PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi yang menjadi materi UU LLAJ, substansi dalam PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Sarana dan Prasarana LLAJ juga diangkat ke dalam substansi UU LLAJ.
 - b. Kesepakatannya pada saat pembahasan RUU LLAJ adalah bahwa tidak seluruh norma yang ada dalam kedua PP tersebut yang diangkat menjadi substansi UU LLAJ, namun hanya substansi yang termasuk dalam tingkatan asas hukum. Begitu juga, substansi terkait dengan Registrasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi (SIM) dalam PP Nomor 44 Tahun 1993 yang diangkat menjadi substansi UU LLAJ hanya bersifat asas atau prinsip hukumnya.

- c. Pelaksana kewenangan atas masing-masing substansi yang diangkat ke dalam UU LLAJ disepakati sesuai dengan apa yang sudah berlangsung. Artinya, kewenangan yang sudah dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan tetap diatur sebagai kewenangan kementerian yang bersangkutan. Begitu juga kewenangan yang sudah dilaksanakan oleh Polri termasuk BPKB, STNK, dan SIM tetap diatur sebagai kewenangan Polri.
 - d. Penjabarannya ke dalam peraturan pelaksanaannya kemudian disepakati oleh para anggota DPR, yaitu: (1) sebagian dijabarkan ke dalam PP; (2) sebagian yang lain penjabarannya ke dalam Peraturan Kapolri. Pilihan demikian di samping didasarkan pada pelaksanaan politik hukum atau kebijakan legislasi oleh DPR juga didasarkan pada regulasi mengenai tata cara pembentukan peraturan perundang-undangan (yang pada saat itu diberlakukan adalah UU Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan) dan praktik legislasi yang memungkinkan pemberian delegasi atributif dari UU kepada PP atau Peraturan Menteri atau Peraturan Kapolri yang setingkat Kementerian.
2. Penjabaran materi UU LLAJ ke dalam Peraturan Presiden dan Peraturan Kapolri terkait dengan kewenangan Polri dapat disampaikan sebagai berikut:
- a. Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Kendaraan Bermotor (SAMSAT) berlaku mulai tanggal 19 Januari 2015.
 - b. Beberapa Peraturan Kapolri yang sudah dibentuk sebagai pelaksanaan dari UU LLAJ yaitu:
 - 1) Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, berlaku 10 Februari 2012; dan
 - 2) Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi, berlaku 10 Februari 2012.
 - c. Beberapa amanah dari UU LLAJ yang belum dituangkan dalam Peraturan Kapolri namun substansinya kemudian dituangkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP), antara lain: SOP Pelayanan SIM, BPKB, STNK, dan TNKB; SOP Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas; dan SOP Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan Lalu Lintas.
3. Sejarah kewenangan Polri di bidang BPKB, STNK, dan SIM dibandingkan dengan negara lain:

- a. Pada negara manapun di dunia setiap kendaraan bermotor harus diregistrasi baik kepemilikannya maupun pemberian surat tanda nomor kendaraan bermotor. Begitu juga di negara manapun setiap pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan untuk mempunyai surat izin mengemudi sebagai bukti kompetensinya mengemudikan kendaraan bermotor dengan aman dan selamat.
- b. Perbedaannya terletak pada instansi yang diberi kewenangan untuk mengurus registrasi kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi. Perbedaan tersebut dipengaruhi sejarah kepolisian masing-masing negara. Sejak sebelum Indonesia merdeka dan setelah kemerdekaan, kepolisian sudah diberi kewenangan untuk mengurus lalu lintas, dengan penjelasan sebagai berikut:
 - 1) Polisi Lalu Lintas sudah terbentuk pada tahun 1915 melalui Surat Keputusan Kementerian Dalam Negeri Pemerintah Hindia Belanda Nomor 64/A Tahun 1915, untuk melakukan pengawasan terhadap penggunaan mobil di jalan.
 - 2) Pada zaman penjajahan Jepang, Polisi Lalu Lintas diberi kewenangan untuk melakukan registrasi terhadap Ranmor yang ada di Indonesia dan ditinggalkan oleh pemiliknya karena kondisi perang.
 - 3) Sejak tahun 1952 melalui perintah Kepala Kepolisian Negara Nomor: 6/IV/Sek/52 Tahun 1952, Polisi Lalu Lintas diberi tugas yang lebih luas, yaitu mengurus lalu lintas, mengurus kecelakaan lalu lintas, melakukan pendaftaran nomor Ranmor (*bewijs*) sebagai alat bukti kepemilikan Ranmor, dan melaksanakan Motor Brigade keramaian.
 - 4) Tugas Polisi Lalu Lintas sebagaimana dimaksud di atas, dipertegas dan diperluas melalui Perintah Kepala Kepolisian Negara Nomor: 20/XIII/1956 tanggal 27 Juli 1956, dan Peraturan Menteri/Kepala Kepolisian Negara Nomor: 2.PRA/MK/1959, yaitu: pemeliharaan keamanan dan kelancaran lalu lintas dan kereta api; penyidikan kecelakaan lalu lintas; pendidikan berlalu lintas; dan penanganan kejahatan di jalan raya.
 - 5) Pada tahun 1965 melalui UU Nomor 3 Tahun 1965 tentang LLAJ, kewenangan-kewenangan Polisi Lalu Lintas yang sudah ada berkaitan dengan registrasi Ranmor dipertahankan dan ditambah dengan kewenangan berkaitan Penerbitan SIM. Hal ini sebagai bentuk

pelaksanaan dari UU Nomor 13 Tahun 1961 tentang Kepolisian Negara sebagai bentuk pelaksanaan tugas pengamanan memelihara keselamatan orang, benda, dan masyarakat termasuk memberikan pertolongan.

- 6) Kewenangan-kewenangan Polisi Lalu Lintas yang sudah ada berdasarkan UU Nomor 3 Tahun 1965, terus dipertegas dan diperkuat dalam UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ, dan khusus mengenai Registrasi Ranmor dan Penerbitan SIM dijabarkan lebih lanjut dalam PP Nomor 44 Tahun 1993.
 - 7) Ketentuan-ketentuan dalam UU Nomor 14 Tahun 1992 dan PP Nomor 44 Tahun 1993, beserta peraturan pemerintah lainnya terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan dituangkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.
4. Problem yang dapat terjadi seandainya kewenangan Polri yang berkaitan dengan penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan serta penerbitan SIM itu tidak dialihkan kepada instansi lain.

Penyerahan suatu kewenangan kepada suatu institusi negara tertentu sepenuhnya merupakan bagian dari politik hukum atau *legislative Policy* dari Badan Legislatif (DPR) atas persetujuan Badan Eksekutif (Pemerintah). Penyerahan tersebut sudah didasarkan pada pertimbangan yuridis dan sosiologis. Begitu juga jika satu kewenangan dialihkan dari satu institusi negara kepada institusi negara lainnya harus diperhitungkan dengan sungguh-sungguh dampak yuridis dan sosiologis serta politisnya.

Kewenangan registrasi kendaraan bermotor dan SIM terbuka untuk dialihkan kepada instansi lain jika DPR dan Pemerintah atau bahkan Mahkamah Konstitusi menghendaki. Namun demikian, pengalihan kewenangan tersebut kepada instansi dapat dipastikan akan dampak tertentu, yaitu:

a. Dampak Yuridis:

Pengalihan kewenangan registrasi kendaraan bermotor dan SIM mempunyai yuridis-legislatif yaitu harus ada amandemen terhadap minimal 2 (dua) undang-undang yaitu UU Polri dan UU LLAJ, khususnya terkait dengan kewenangan Polri di bidang registrasi kendaraan bermotor dan penerbitan SIM. Di samping itu, diperlukan peraturan perundang-undangan baru terkait registrasi kendaraan bermotor dan SIM dalam bentuk

Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri sebagai pengganti dari Peraturan Kapolri yang mengatur keduanya.

b. Dampak Sosial Ekonomis:

Pelaksanaan registrasi kendaraan bermotor dan SIM, terlepas dari masih adanya kekurangan/kelemahan, dilakukan oleh Polri dalam rentang waktu yang panjang untuk sampai mencapai tertib administrasi dan pelayanan yang terus meningkat kualitasnya. Konsekuensi dari proses yang panjang itu di antaranya: (1) terbentuknya budaya kerja yang semakin berkualitas dan profesional meski harus diakui terdapat kekuarangan; (2) pembinaan sumber daya manusia yang terus membaik yang tentunya memerlukan investasi biaya yang tidak sedikit; (3) pengadaan, peningkatan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana pendukung pelayanan untuk melaksanakan kedua kewenangan tersebut hanya dapat dilaksanakan dengan investasi biaya yang relatif sangat besar.

Jika kedua kewenangan tersebut dialihkan atau diserahkan kepada instansi lain, akan terjadi pemborosan pembiayaan untuk mendidik sumber daya manusia baru serta pengadaan sarana dan prasarana pelayanan baru di instansi yang baru. Andaikata pengalihan kedua kewenangan itu diikuti juga dengan penyerahan sarana dan prasarana serta sumber daya manusia Polri ke lingkungan instansi yang baru, pengalihan itu masih akan dihadapkan pada kendala yaitu berupa hilangnya budaya kerja pelayanan yang sudah terbentuk dari proses pengalaman yang berlangsung di lingkungan Polri. Membangun budaya kerja tidaklah mudah dilakukan karena membutuhkan proses yang panjang. Jika budaya kerja yang sudah terbangun hilang maka tentu akan berdampak bagi pelaksanaan pelayanan publik, yang akhirnya akan merugikan masyarakat juga.

c. Dampak Politis:

Jika pengalihan kedua kewenangan tersebut berjalan lancar dan tanpa hambatan, tentu tidak akan berpengaruh pada pelaksanaan jalannya pemerintahan. Sebaliknya, jika terjadi penolakan oleh pegawai Polri yang melaksanakan pelayanan kedua kewenangan tersebut, tentu akan menimbulkan kegaduhan politik dan pada akhirnya menuntut perhatian Pemerintah. Padahal energi dan perhatian Pemerintah sedang diarahkan

untuk menyelesaikan persoalan bangsa yang lebih esensi yaitu pembangunan ekonomi dan kedaulatan pangan, serta kemiskinan.

d. Dampak dalam penegakan hukum:

Pengalihan kedua kewenangan kepada instansi lain akan menyebabkan melemahnya fungsi data kendaraan bermotor dan data pemegang SIM sebagai "data forensik kepolisian". Data terkait dengan kedua kewenangan akan mengalami perubahan yaitu hanya sebagai data administratif pemerintahan biasa. Polisi tidak lagi bebas untuk memanfaatkan data kendaraan bermotor dan pemegang SIM sebagai dasar untuk melacak tindak pidana umum atau terorisme yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai sarana tindak pidana, atau tindak pidana terhadap kendaraan bermotor itu sendiri. Untuk mendapatkan data dimaksud, Polri masih harus mengajukan permohonan atau meminta kepada instansi lain yang diberi kewenangan. Kondisi demikian akan menghambat proses penegakan hukum terhadap tindak pidana yang dimaksud.

5. Transparansi dan Penyetoran Uang Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diperoleh dari pelayanan BPKB, STNK, dan SIM.

Terkait dengan penerimaan PNBP Polri yaitu SIM, STNK, dan BPKB sesuai dengan ketentuan PP Nomor 50 Tahun 2010 tentang PNBP Pada Polri, dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Uang SIM, STNK, dan BPKB tersebut merupakan PNBP Polri yang diterima dari masyarakat dengan menggunakan blangko Surat Setoran Bukan Pajak (SSBP) dan/atau Bukti Penerimaan Negara (BPN) oleh Bendahara Penerimaan (Benma) langsung disetorkan ke Kas Negara melalui Bank Persepsi (BRI) sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 32/PMK.05/2014 tentang Sistem Penerimaan Negara secara Elektronik dijelaskan bahwa Bank Persepsi adalah Bank Umum yang ditunjuk oleh Menkeu untuk menerima setoran penerimaan negara.
- b. Uang PNBP Polri yang disetor ke kas Negara oleh Benma melalui BRI tersebut sesuai dengan kode akun berdasarkan Surat Ditjen Perbendaharaan Kemenkeu Nomor S-4655/PB/2010 tanggal 2 Juli 2010 hal Penambahan Kode Akun Baru untuk PNBP di Lingkungan Polri yaitu untuk SIM dengan kode akun: 423261, STNK dengan kode akun: 423262, BPKB dengan kode akun: 423264.

- c. Penerimaan PNBP Polri oleh Benma dinyatakan sah sebagai penerimaan Negara setelah BRI mengeluarkan Nomor Tanda Penerimaan Negara (NTPN), selanjutnya BRI mengirimkan data PNBP Polri tersebut ke KPPN secara berjenjang ke Dit APK Kemenkeu, sedangkan Benma melaporkan PNBP tersebut secara berjenjang kepada Bidkeu dan Puskeu selanjutnya untuk pencocokan/rekonsiliasi data penerimaan PNBP Polri tersebut dilaksanakan setiap Triwulan antara POLRI cq PUSKEU dan KEMENKEU RI cq DIT APK sesuai dengan Perdirjen Perbendaharaan Nomor 17/PB/2013 tentang Ketentuan lebih lanjut tata cara pembayaran PNBP atas beban APBN.
 - d. Seluruh penerimaan PNBP dikelola dalam sistem Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) berdasarkan Pasal 5 Undang Undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang PNBP.
 - e. Penerimaan PNBP Polri dari masyarakat melalui kas negara dikembalikan kepada Polri melalui DIPA/APBN yang bersumber dari PNBP yang penggunaannya untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat yang berkaitan dengan pelayanan SIM, STNK, BPKB sebesar 94,32 % berdasarkan Keputusan Menkeu Nomor 342/KMK.02/2010 tentang Persetujuan Penggunaan sebagian Dana PNBP pada Polri.
 - f. Pelaporan Dana PNBP Polri tersebut di Audit oleh BPK baik dalam bentuk laporan Semester atau Tahunan dan sudah masuk ke dalam Laporan Keuangan Polri dan Laporan Keuangan Pemerintah Pusat (LKPP) untuk Laporan Keuangan Polri 3 tahun terakhir (2012, 2013, 2014) memperoleh Opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dari BPK.
6. Upaya mencegah terjadinya penyalahgunaan kewenangan atau pungutan liar (Pungli) dalam pelayanan BPKB, STNK, dan SIM.
- a. Sesuai dengan *good governance* yaitu transparan, akuntabel, dan partisipatif, pelayanan terkait dengan BPKB, STNK, dan SIM sudah diupayakan untuk terus dioptimalkan, yaitu:
 - 1) Waktu pelayanan yang lebih cepat. Kecepatan pelayanan di bidang SIM tetap mengacu pada penguasaan kompetensi yang harus dimiliki. Artinya, jika kompetensi yang harus dimiliki belum dikuasai maka tetap dinyatakan tidak lulus. Kecepatan dalam pelayanan BPKB dilakukan dengan menyerahkan kewenangan penerbitan BPKB kepada Polres/ta.

Kecepatan dalam pelayanan STNK sudah sedemikian prima yang dilakukan secara bersama dalam satu atap dengan pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas.

- 2) Mendekatkan pelayanan kepada masyarakat baik SIM melalui SIM keliling, SIM Corner/Gerai dan STNK melalui inovasi-novasi pelayanan seperti Samsat kecamatan/kelurahan, Samsat keliling, Samsat Drive Thru, Samsat Corner/Gerai di seluruh jajaran Polda seluruh Indonesia
- 3) Transparansi mengenai persyaratan dan prosedur pelayanan baik BPKB dan STNK maupun pengujian kompetensi mengemudi dan berlalu lintas sebagai dasar penerbitan SIM sudah dilakukan baik dalam bentuk *Banner* dan papan pengumuman secara manual maupun secara *online* (daring).
- 4) Sebagai bukti semakin baiknya kualitas pelayanan lalu lintas oleh Polri, ditunjukkan dengan:
 - a) Direktorat Lalu Lintas Polda jajaran yang unit pelayanan SBST berhasil memenangkan Piala/Piagam dari Lomba Citra Pelayanan Prima yang dilaksanakan Kementerian PAN dan RB setiap 2 tahun sekali dengan nama Piala dan Piagam "CITRA PELAYANAN PRIMA" dari Presiden.
 - b) Unit Pelayanan BPKB yang telah berprestasi/inovasi mendapatkan Sertifikat ISO 9001:2000 dan ISO 9001:2008 sebanyak 18 unit dari 15 Polda.
 - c) Dalam pelayanan penerbitan SIM, Satpas yang telah berprestasi/inovasi mendapatkan Sertifikat ISO 9001:2008 sebanyak 61 Satpas dari 11 Polda.
 - d) Pelayanan STNK/Samsat yang telah mendapatkan Sertifikat ISO 9001:2000 sebanyak 130 unit dari 20 Polda.
- b. Dalam rangka transparansi telah dilakukan pengawasan dan pengendalian melalui antara lain:
 - 1) Pengawasan struktural, dilaksanakan oleh pimpinan dan/atau satuan atas sesuai dengan struktur organisasi, antara lain dalam bentuk pengawasan melekat, arahan pimpinan sebelum memulai kegiatan, budaya inspeksi mendadak, kegiatan supervisi, pemberian petunjuk dan arahan berupa surat/telegram, dan sistem-sistem laporan.

Bahwa sejak tahun 2012 s.d. 2015 telah dikeluarkan 31 (tiga puluh satu) surat telegram ke seluruh jajaran Polda berupa petunjuk dan arahan larangan Pungli pada pelayanan Regident Ranmor dan penerbitan SIM.

- 2) Pengawasan fungsional, dilaksanakan oleh fungsi Itwasum Polri dan Divpropam Polri, dalam bentuk pengawasan dan pemeriksaan, dan pelibatan Propam dalam pelaksanaan pelayanan.
- 3) Pengawasan eksternal, dilaksanakan antara lain oleh BPK dengan hasil penilaian Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dan laporan-laporan masyarakat mengenai pelayanan lalu lintas yang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditindaklanjuti dengan teguran kepada pelaksana pelayanan.
- 4) Bagi pelanggar telah dilakukan tindakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yaitu penonaktifan beberapa pimpinan/pejabat Polri di wilayah, karena melakukan penyimpangan dalam transparansi pelayanan publik di bidang lalu lintas.

c. Beberapa kekurangan dalam pelayanan di bidang lalu lintas merupakan tantangan dan tetap dijadikan agenda untuk dilakukan pembenahan secara bertahap dan berkesinambungan yang disesuaikan dengan kemampuan anggaran Polri.

7. Proses penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB).

PKB merupakan pajak kendaraan bermotor yang kewenangan pengenaan dan pemungutannya diserahkan kepada Pemerintah Provinsi dan sekaligus menjadi pajak daerah berdasarkan ketentuan UU Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Ada 2 (dua) aspek dari pemungutan PKB yang terkait dengan Polri khususnya kewenangan registrasi kendaraan bermotor, yaitu:

a. Dasar pengenaan PKB:

Pemungutan PKB didasarkan pada kepemilikan kendaraan bermotor yang registrasinya dilakukan oleh Polri. PKB dipungut berdasarkan data kepemilikan kendaraan bermotor yang disediakan oleh Polri. Hal ini dipertegas dalam ketentuan Pasal 3 UU Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, diatur obyek PKB adalah kepemilikan kendaraan bermotor dan biaya balik nama Ranmor. Artinya, keberhasilan

dan efektivitas pemungutan PKB tergantung pada ketersediaan data kendaraan bermotor yang sudah diregistrasi oleh Polri.

b. Cara Pemungutannya

Pajak PKB sebelum tahun 1976 dipungut oleh Dinas Pendapatan Daerah Provinsi secara langsung. Namun hasil pelaksanaannya belum dapat dilakukan secara optimal. Menurut data yang ada, pajak Ranmor yang dapat dikumpulkan hanya mencapai sekitar 10% dari jumlah Ranmor yang dimiliki masyarakat. Hal ini disebabkan cara pemungutannya hanya mendasarkan pada kesadaran pemilik Ranmor untuk membayarnya. Upaya paksa belum dapat dilakukan secara intensif kecuali melalui operasi di jalan yang dilakukan secara berkala.

Oleh karenanya, dilakukan rintisan kerja sama antara Departemen Pertahanan dan Keamanan/Panglima ABRI yang membawahi Polri, Menteri Dalam Negeri, dan Menteri Keuangan untuk mengintensifkan dan mengefektifkan pemungutan PKB serta ditambah dengan pemungutan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ). Seperti halnya PKB, pemungutan SWDKLLJ juga mengalami hambatan untuk dioptimalkan. Padahal dana asuransi wajib kecelakaan lalu lintas jalan semakin diperlukan terutama untuk memberikan santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat seiring dengan meningkatnya jumlah Ranmor dengan teknologi yang semakin cepat dan potensi terjadinya kecelakaan semakin tinggi juga.

Kerja sama di antara ketiga Departemen/Kementerian tersebut kemudian ditindaklanjuti secara nyata dan dituangkan dalam Surat Keputusan Bersama Menhankam/PANGAB, Mendagri, dan Menteri Keuangan No. Pol-Kep/13/XII/1976, No. Kep-1693/MK/IV/12/1976, dan Nomor 311 Tahun 1976 tentang Peningkatan Kerjasama Antara Pemda Tingkat I (Provinsi), Komando Daerah Kepolisian, dan Aparat Departemen (Kementerian) Keuangan Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Kepada Masyarakat serta Peningkatan Pendapatan Daerah Khususnya PKB.

Berdasarkan kerja sama tersebut kemudian dibentuk satu lembaga yang disebut Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) sebagai tempat untuk registrasi kendaraan bermotor khususnya STNK, pembayaran PKB, dan pembayaran SWDKLLJ. Dasar hukum SAMSAT

diperbaharui tahun 1999 dan terakhir dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan SAMSAT.

Penyatuan tersebut tetap tidak menghilangkan eksistensi masing-masing instansi yang tergabung di dalamnya. Penyatuan hanya menyangkut proses pembayaran dengan alur yang dimulai dari registrasi Ranmor untuk mendaftar dan menjamin kesahan kepemilikan Ranmor. Atas dasar adanya kepastian kepemilikan Ranmor tersebut dilakukan penetapan dan pembayaran PKB dan pembayaran SWDKLLJ. Hasil pembayaran PKB langsung masuk ke rekening kas daerah, sedangkan dana SWDKLLJ langsung disetorkan juga ke rekening PT Jasa Raharja. Dengan penyatuan tersebut, registrasi Ranmor oleh Polri telah berkontribusi pada maksimalisasi pembayara PKB dan SWDKLLJ.

8. Langkah-langkah Polri untuk melayani penerbitan SIM D bagi penyandang cacat fisik:
 - a. Berdasarkan Pasal 80 huruf e UU LLAJ dan Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 sudah diatur bahwa penyandang cacat fisik dapat memohon dan diberi SIM Golongan D untuk mengemudikan kendaraan khusus.
 - b. Persyaratan yang harus dipenuhi bagi penyandang cacat fisik berdasarkan Pasal 35 Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, antara lain kesehatan jasmani, yang terdiri dari:
 - 1) Sehat penglihatan, diukur dari kemampuan kedua mata berfungsi dengan baik, yang pengujiannya dilakukan dengan cara sebelah mata melihat jelas secara bergantian melalui alat bantu *snellen chart* dengan jarak + (kurang lebih) 6 (enam) meter, tidak buta warna parsial dan total, serta luas lapangan pandangan mata normal dengan sudut lapangan pandangan 120 (seratus dua puluh) sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) derajat.
 - 2) Sehat pendengaran, diukur dari kemampuan mendengar dengan jelas bisikan dengan satu telinga tertutup untuk setiap telinga dengan jarak 20 cm (senti meter) dari daun telinga, dan kedua membran telinga harus utuh.
 - 3) Sehat fisik atau perawakan bagi penyandang cacat, diukur dari penilaian bahwa kecacatannya tidak menghalangi peserta uji untuk mengemudi Ranmor khusus.

- c. Dalam rangka pemberian SIM Golongan D kepada penyandang cacat fisik menggunakan Ranmor Khusus sesuai dengan bentuk kecacatan fisik.
- d. Dalam pelaksanaannya, penggunaan Ranmor Khusus disediakan melalui kerja sama dengan yayasan-yayasan penyandang cacat atau pemohon SIM yang sudah memiliki Ranmor Khusus yang sesuai bagi dirinya.
- e. Ke depan, Polri akan memprioritaskan penyediaan Ranmor Khusus untuk pelaksanaan ujian praktek bagi penyandang cacat fisik.

Menindak lanjuti perintah Hakim Ketua Mahkamah Konstitusi, pada sidang Mahkamah Konstitusi tanggal 16 September 2015 dan menanggapi keterangan saksi pemohon Sdr. Kusbandono terkait pelayanan Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk penyandang cacat, Ijinkan Polri memberikan keterangan secara tertulis, yang diterima di Kepaniteraan hari Rabu, tanggal 30 September 2015, sebagai berikut :

1. Pernyataan pemohon sdr. Hari Kurniawan menyatakan hak konstitusionalnya dirugikan oleh karena permohonannya untuk mendapakah SIM tidak dilayani. Atas pernyataan ini Polri menjelaskan bahwa pernyataan itu tidak benar dan tidak beralasan. Penyandang cacat diakomodir oleh Pasal 80 huruf e UU LLAJ, bagi penyandang cacat untuk mengemudikan kendaraan khusus, diberikan SIM D. Sampai saat ini Polri telah menerbitkan SIM D diseluruh wilayah Indonesia, sebanyak 1.441 lembar. (bukti 1 terlampir).

Kepemilikan SIM pada dasarnya adalah merupakan bagian dari **hak asasi setiap warga negara**, sebagaimana dijamin oleh UUD 1945 Pasal 28D ayat (1). **Namun** demikian guna terwujudnya keteraturan, ketertiban dan ketentraman umum, maka hak asasi setiap warga negara juga **dibatasi oleh UUD 1945**, sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 28J **ayat (1)** dan **ayat (2)**, bahwa setiap orang wajib menghormati hak asasi manusia orang lain dan setiap orang menjalankan hak dan kebebasannya, wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang.

Ijin Secara filosofis adalah merupakan kebolehan atas sesuatu yang dilarang. Mengemudikan Ranmor di jalan pada dasarnya dilarang oleh negara oleh karena dapat membahayakan jiwa, raga, harta dan benda ketika Ranmor dioperasikan di jalan. Oleh sebab itu SIM tidak serta merta dapat diberikan kepada setiap orang, melainkan hanya diberikan kepada seseorang

yang memiliki kompetensi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Secara jelas negara mengaturnya dalam Pasal 77 ayat (1), UU LLAJ.

2. Pernyataan pemohon sdr. Hari Kurniawan, bahwa tidak dilayani oleh karena belum ada petunjuk teknis, petunjuk pelaksanaan dan sarana uji praktek lapangan.

Atas pernyataan ini Polri menanggapi bahwa pernyataan itu tidak benar. Syarat-syarat untuk mendapatkan SIM, sebagai pedoman teknis dan petunjuk pelaksanaannya telah diatur secara jelas, dalam UU LLAJ, Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang SIM, berikut dengan lampirannya dan Keputusan Kakorlantas Nomor : Kep/ 72/XII/2013 tentang SOP bidang Regident (bukti 2, 3 dan 4 terlampir). Dengan penjelasan ringkas sebagai berikut;

Syarat untuk mendapatkan SIM diatur dalam Pasal 24 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, yang meliputi syarat: **a.** usia, **b.** administrasi, dan **c.** kesehatan. Hal ini mendasari pada ketentuan Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ.

Persyaratan usia, diatur dalam Pasal 25 ayat (1) Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012. Syarat (batasan) usia ini, dimaksudkan adalah untuk memastikan bahwa pemegang SIM harus memiliki kematangan berpikir untuk membedakan mana yang baik dan benar sesuai norma undang-undang, sedangkan tujuannya adalah guna menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan keteraturan ketika kendaraan dioperasikan di jalan.

Persyaratan administrasi, diatur mulai dari Pasal 26 sampai dengan Pasal 32 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012. Adapun syarat administratif dan kegunaannya, dijelaskan secara ringkas, adalah untuk tertib administrasi, menimbulkan hubungan hukum antara dokumen SIM dengan pemiliknya, untuk menjamin efektifitas dan efisiensi, bahwa peserta uji telah diketahui memiliki dasar-dasar kemampuan mengemudi.

Persyaratan kesehatan meliputi; kesehatan jasmani dan kesehatan rohani. **Kesehatan jasmani**, sesuai Pasal 35, meliputi : a. penglihatan, b. pendengaran, dan c. fisik atau perawakan. **Kesehatan penglihatan** meliputi : kemampuan kedua mata berfungsi dengan baik, mampu melihat dalam jarak sekurang-kurangnya 6 meter, baik menggunakan alat bantu melihat ataupun tidak, tidak buta warna parsial maupun total, serta luas lapangan

pandangan mata normal dengan sudut pandang 120 sampai dengan 180 derajat. Tujuan dari syarat penglihatan adalah untuk memastikan bahwa pengemudi mampu mengendalikan Ranmor dan menghindari terhadap hal-hal yang dapat membahayakan dirinya maupun orang lain serta mampu memahami rambu-rambu perintah, larangan dan/atau petunjuk, baik berupa simbol, angka, huruf maupun lampu isyarat. **Kesehatan pendengaran**, kemampuan mendengar dengan jelas bisikan dengan satu telinga tertutup untuk setiap telinga dengan jarak 20 cm dari daun telinga dan kedua membran telinga harus utuh. Syarat ini adalah untuk memastikan bahwa pengemudi mampu mengenali perintah, larangan dan/atau petunjuk yang diberikan melalui suara. Contohnya klakson atau semboyan 35 kereta api, ketika kereta api akan melewati perlintasan tidak berpalang, sirene mobil ambulance atau mobil pengawalan Polisi, dsb. **Kesehatan fisik atau perawakan**, diukur dari tekanan darah dalam batas normal, tidak ditemukan keganjilan fisik yang dapat menghambat seseorang untuk mengemudikan Ranmor secara baik dan benar.

Kesehatan rohani sebagaimana diatur dalam pasal 36, meliputi : "a. kemampuan konsentrasi, b. kecermatan, c.pengendalian diri, d. kemampuan penyesuaian diri, e. stabilitas emosi, dan f. ketahanan kerja". **Kemampuan konsentrasi** adalah kemampuan memusatkan perhatian atau memfokuskan diri pada saat mengemudikan Ranmor di jalan. **Kecermatan** adalah kemampuan untuk melihat situasi dan keadaan secara cermat sehingga tidak salah dalam mempersepsikan kondisi jalan. **Pengendalian diri** adalah kemampuan mengendalikan sikapnya dalam mengemudikan Ranmor. **Kemampuan penyesuaian diri** adalah kemampuan mengendalikan dorongan dari dalam diri sendiri sehingga bisa berhubungan secara harmonis dengan lingkungan dan beradaptasi dengan baik dengan situasi dan kondisi apapun yang terjadi di jalan saat mengemudi. **Stabilitas emosi**, diukur dari keadaan perasaan seseorang dalam menghadapi rangsangan dari luar dirinya dan kemampuan untuk mengontrol emosinya pada saat menghadapi situasi yang tidak nyaman selama mengemudi dan **Ketahanan kerja** adalah kemampuan individu untuk bekerja secara teratur dalam situasi yang menekan.

Syarat kesehatan jasmani dan rohani, proses uji dilaksanakan oleh dokter sebagai ahli dibidang kesehatan, dan psikolog sebagai ahli dibidang kesehatan rohani. Selanjutnya keputusan bahwa seorang calon pengemudi memenuhi syarat kesehatan atau tidak adalah sepenuhnya domain ahli, Polri hanya menjadikan surat keterangan sebagai syarat dalam proses penerbitan SIM.

Syarat kesehatan jasmani dan rohani yang diatur dalam Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, adalah merupakan ketentuan yang bersifat umum berlaku di dunia internasional, yang didasarkan pada kajian ilmiah dunia kesehatan jasmani dan rohani. Persyaratan ini pada dasarnya memungkinkan untuk dilakukan perubahan sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Misalkan saja buta warna, apabila sudah ditemukan teknologi/alat bantu bagi penyandang buta warna dapat mengenali rambu-rambu larangan, perintah, petunjuk atau mengenali isyarat lampu/sinar pengatur lalu lintas, sudah barang tentu syarat tidak buta warna dapat dievaluasi dan penyandang cacat buta warna dapat dilayani untuk mendapatkan SIM.

Selanjutnya selain persyaratan usia, administrasi, kesehatan jasmani dan rohani, peserta uji SIM dipersyaratkan pula, harus lulus ujian teori dan ujian praktik mengemudi yang bertujuan untuk menggali dimensi kompetensi calon pengemudi yang meliputi : dimensi pengetahuan, dimensi keterampilan dan dimensi sikap.

Ujian teori, dilaksanakan untuk menggali dimensi kompetensi pengetahuan calon pengemudi, diatur dalam Pasal 57 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012. Ujian teori dilaksanakan dengan cara manual dan menggunakan sistem Audio Visual Integrated Sistem (AVIS) sebagai sarana ujian secara elektronik. Polri telah menyiapkan sekitar 5000 bank soal yang diberikan kepada calon pengemudi secara acak, dengan standart kelulusan yang ditetapkan dan berlaku umum.

Ujian praktik, tujuannya adalah untuk menggali dimensi keterampilan dan sikap ketika berlalu lintas di jalan, yang meliputi; praktik simulator, praktik pada lokasi yang disiapkan maupun praktik di jalan umum. Ujian keterampilan simulator diatur dalam Pasal 58 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012. Ujian praktik lapangan diatur dalam Pasal 60 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012,

dilaksanakan dalam 2 (dua) tahap, yaitu ujian praktik I dilaksanakan di area ujian yang telah disiapkan dan ujian praktik II dilaksanakan di jalan umum. Ujian praktik I, diatur dalam Pasal 61 dan Ujian praktik II diatur dalam Pasal 62 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, sedangkan simulasi tempat ujian praktik telah diatur dalam lampiran Perkap.

Ujian praktik II, diatur dalam Pasal 64 Perkap Kapolri Nomor 9 Tahun 2012, meliputi hal sebagai berikut: a. mengemudikan Ranmor dengan sempurna di jalan yang ramai, cara berbelok kekanan dan kekiri serta cara melewati persimpangan atau *mix traffic*, b. tetap mengemudikan Ranmor di belakang kendaraan yang sedang berjalan lambat, c. mendahului kendaraan lain dengan cara yang benar, d. berhenti di tempat yang telah ditentukan, e. memarkir Ranmor dengan cepat dan tepat di tempat yang benar di bagian jalan yang ramai, dan parker sejajar dengan trotoar tanpa menyentuh tepi trotoar, f. memutar Ranmor di jalan yang sempit tanpa keluar dari jalur lalu lintas, g. ketaatan pada peraturan, rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pemberi isyarat lalu lintas pada waktu mengemudikan Ranmor di jalan, h. menjaga jarak aman pada saat mengikuti kendaraan lain, i. menggunakan lajur yang tepat pada saat akan mendahului dan memberi kesempatan apabila didahului kendaraan lain, j. menggunakan lajur, perpindahan lajur serta merubah arah pada jalan sesuai dengan etika dan ketentuan, dan k. melakukan pengamatan umum melalui tindakan pemindaan, pengidentifikasian, prakiraan, keputusan, dan pelaksanaan (*scanning, identification, prediction, decision, and execution*) pada saat menjalankan kendaraan di jalan.

Selain persyaratan bagi calon pengemudi juga diatur secara jelas, regulasi terkait dengan sarana dan prasarana berikut dengan petugas uji SIM yang harus memenuhi syarat-syarat kompetensi, menjadi satu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan dalam regulasi penerbitan SIM secara keseluruhan. Adanya petugas Polri yang memberikan pernyataan bahwa ada petunjuk teknis dan lapangan adalah merupakan sebuah kesalahan, menunjukkan yang bersangkutan tidak profesional dan harus dilakukan evaluasi atas keberadaannya sebagai petugas uji SIM.

Secara keseluruhan persyaratan dimaksud diatas adalah untuk menjamin hak asasi setiap warga negara untuk mendapatkan jaminan keamanan,

keselamatan, perlindungan dan pengayoman serta pelayanan dari ancaman gangguan ketertiban umum dan sekaligus dalam upaya mendukung kinerja penegakan hukum oleh Polri.

Untuk sarana praktik bagi penyandang cacat, secara jujur Polri belum mampu menyiapkan dengan alasan; kemampuan anggaran negara masih terbatas, prioritas diutamakan pada sarana ujian SIM secara umum belum tersedia semua seperti Bus, Dum Truck, Alat Berat, dsb. Guna efektifitas dan efisiensi, untuk penyandang cacat selama ini Polri menggunakan kendaraan yang sudah familiar bagi calon pengemudi, oleh karena sudah dimodifikasi secara khusus sesuai kebutuhan atau kecacatannya. Atas hal ini Polri menyampaikan permohonan maaf dan selanjutnya kedepan Polri, menjadikannya prioritas untuk diadakan, tentu dengan didahului oleh pengidentifikasian kebutuhan, sesuai kecacatan yang ragamnya sangatlah banyak.

3. Pertanyaan yth. Anggota majelis hakim, apakah ada perbedaan syarat dan ujian SIM D dengan SIM lainnya.

Polri menyatakan tidak ada perbedaan, oleh karena kendaraan bagi penyandang cacat juga dioperasionalkan di jalan umum, sehingga berlaku ketentuan umum. Kecuali dalam hal nantinya negara menyiapkan jalan khusus bagi penyandang cacat maka persyaratan dapat dilakukan evaluasi. Apabila dipertanyakan mengapa di Polres Jember dapat dilaksanakan sementara di Polres Tuban tidak, perbedaan itu lebih kepada alasan subyektif petugas yang tentu harus dievaluasi oleh Polri terhadap petugas pelaksananya. Polri menyatakan selama ini cukup akomodatif atas kritik, saran dan masukan masyarakat baik yang disampaikan baik secara langsung maupun melalui lembaga Ombudsman, sebagai lembaga penjamin pelayanan publik terlaksana dengan baik sesuai ketentuan yang berlaku.

4. Pernyataan saksi pemohon sdr. Kusbandono yang berharap untuk mendapatkan legalitas ketika mengemudikan kendaraannya di jalan.

Polri menyatakan bahwa Polri dapat memahami suasana hati itu, akan tetapi Polri dalam memberikan legalitas atau menerbitkan SIM **harus mentaati prosedur** yang telah ditetapkan dalam peraturan perundangan, sebagaimana amanat Pasal 87 ayat (4) UU LLAJ. Apabila Polri tidak mentaatinya maka Polri dapat dianggap melakukan perbuatan melawan hukum.

Pernyataan saksi yang menyatakan bahwa saksi belum pernah menabrak namun sudah ditabrak berkali-kali. Atas pernyataan ini, Polri harus menjelaskan bahwa kehati-hatian, taat aturan dan taat tata cara berlalu lintas di jalan adalah milik semua pihak. Keistimewaan atau prioritas sesuai peraturan perundangan hanya diberikan kepada pejalan kaki dan kereta api. Hal inilah yang menjadikan dapat dipastikan apabila kecelakaan terjadi pada lintasan kereta api berpaling, kesalahan dipastikan terletak pada prosedur perlintasan kereta api, apakah petugas penutup palang dan/atau petugas yang memberikan informasi dan/atau masinis yang harus membunyikan klakson atau semboyan 35 pada jarak tertentu sebelum melewati lintasan pada jarak tertentu yang telah ditetapkan, sehingga penyidikannya pun dilaksanakan penyidik reserse kriminal bukan penyidik laka lintas Polri.

Kesimpulan akhirnya Polri menyatakan bahwa apa yang dipermasalahkan oleh Pemohon dan saksi, sepenuhnya adalah pada tataran atau merupakan hal yang bersifat implementatif, bukan terkait dengan materi yang di uji bertentangan dengan UUD 1945. Pembatasan sesuai syarat yang diatur dalam peraturan perundangan bukanlah bermaksud mempersulit atau membuat diskriminasi, melainkan dalam rangka memberikan perlindungan, pengayoman serta terpeliharanya ketertiban umum. Menjalankan atau mentaati ketentuan yang ditetapkan negara, bukan hanya kewajiban Polri, sudah barang tentu juga harus ditaati oleh Instansi lain selain Polri, termasuk dalam hal proses penerbitan SIM bagi calon pengemudi kendaraan.

Selain itu, Polri selaku Pihak Terkait menyampaikan keterangan tambahan secara tertulis terkait dengan pentingnya fungsi Regident menjadi bagian dari tugas pokok Polri berdasarkan contoh kasus (terkini) yang sedang ditangani, yang diterima oleh Kepaniteraan Mahkamah hari Selasa, tanggal 6 Oktober 2015, sebagai berikut:

1. Dasar Laporan Polisi Nomor : LP/240/VIII/2015/SPKT/Sulsel/Res Pinrang tanggal 4 Agustus 2015 tentang pidana penipuan 1 (unit) mobil Toyota Yaris dengan No.Pol B 777 EDY.
2. Kronologis terungkapnya perkara dimaksud adalah berawal dari pelaksanaan tugas pengawasan Polri dilapangan, melakukan operasi/razia di jalan, selanjutnya dilakukan pengecekan melalui database Ranmor Korlantas Polri, (alamat web : www.rckorlantaspolri.id atau www.regident-centre.id), diketahui

bahwa STNK mobil Toyota Yaris No.Pol B 777 EDY, palsu, selanjutnya diketahui pula bahwa BPKB dan mobilnya palsu.

3. Berdasarkan hasil penyelidikan terhadap kasus tersebut, diperoleh informasi/bahan keterangan sebagai berikut :

A. Berdasarkan nomor mesin dan nomor rangka Toyota Yaris, di dapat informasi bahwa nomor rangka **MR054HY91A4650924** dan nomor mesin **1NZY166495** terdaftar di Poda Riau dengan data sebagai berikut :

- 1) nomor polisi : **BM 1907 JA**
- 2) nama pemilik : **MURSALIM**
- 3) alamat : Jl. T. Tambusai Komp. Nangka Indah 4 RT/RW
02/07 Wonorejo Kec. Marpoyan Damai
- 4) kabupaten/kota : Pekanbaru
- 5) Polda : Riau
- 6) penerbit BPKB : Ditlantas Polda Riau
- 7) merk : Toyota
- 8) type kendaraan : Yaris
- 9) tahun : 2010
- 10) warna : Putih
- 11) nomor rangka : **MR054HY91A4650924**
- 12) nomor mesin : **1NZ-Y166495**
- 13) nomor BPKB : **H-03425457**

B. Berdasarkan nomor seri BPKB didapat informasi sebagai berikut :

- 1) nomor polisi : **BE 3854 EF**
- 2) nama pemilik : **WIWIK**
- 3) alamat : Purwosari RT. 19 RW. 07 Negara Ratu Kec.
Natar Kab. Lampung selatan
- 4) kabupaten/kota : Lampung Selatan
- 5) Polda : Lampung
- 6) penerbit BPKB : Ditlantas Polda Lampung
- 7) merk : Honda
- 8) type kendaraan : NC11B3C A/T (BEAT)
- 9) tahun : 2010
- 10) warna : Merah
- 11) nomor rangka : **MH1JF5119AK440306**

12) nomor mesin : **JF51E-1438713**

13) nomor BPKB : **H-05273672**

C. Berdasarkan Nomor Register Kendaraan Bermotor (NRKB/NO.POL.) didapat informasi sebagai berikut :

1) nomor polisi : **B 777 EDY**

2) nama pemilik : **SABTA HANDINI SURI**

3) alamat : **Villa Pamulang Mas G-4/3 RT. 006 RW. 006
Kel. Bambu Apus Kec. Pamulang Tangerang**

4) kabupaten/kota : **Kota Tangerang Selatan**

5) Polda : **Metro Jaya**

6) penerbit BPKB : **Ditlantas Polda Metro Jaya**

7) merk : **Toyota**

8) type kendaraan : **Kijang Innova G**

9) tahun : **2010**

10) warna : **Abu-abu Metalik**

11) nomor rangka : **MHFXW42G6A2160537**

12) nomor mesin : **1TR6923073**

13) nomor BPKB : **H-02561724**

4. Berdasarkan analisa data/informasi tersebut, Polri berkesimpulan bahwa diduga keras telah terjadi kejahatan dalam bentuk sindikat, terkordinir dan terencana secara sistematis, dengan uraian sebagai berikut :

A. Diduga keras telah terjadi kasus penggelapan atas mobil Toyota Yaris, dengan modus mobil dibeli secara kredit/leasing, selanjutnya digelapkan, oleh leasor/kreditor. Pada kasus ini diduga keras juga melibatkan pihak oknum leasing, dengan dukungan fakta bahwa atas hilang/digelapkannya mobil dimaksud, belum ada laporan resmi oleh pihak leasing dan belum ada permintaan blokir kepada pelaksana fungsi Regident Ranmor.

B. Diduga keras telah terjadi kejahatan asuransi. Hal ini didukung fakta bahwa pihak leasing tidak berupaya melapor dan/atau mencari mobil dimaksud untuk mendapatkannya kembali. Hal ini dapat terjadi oleh karena pihak leasing tidak merasa ada kerugian, kerugian akibat mobil yang digelapkan telah ditanggung pihak asuransi.

- C. Diduga keras telah terjadi kejahatan pemanfaatan dokumen resmi negara secara salah. Hal ini didukung fakta bahwa BPKB dengan nomor seri **H-05273672** seharusnya merupakan dokumen yang tersimpan dipihak leasing di Lampung, dapat keluar dan dimanfaatkan untuk melakukan kejahatan pemalsuan dengan dokumen asli (asli tapi palsu). Kejahatan ini setidaknya tidaknya melibatkan oknum leasing dan/atau pihak leasing secara kelembagaan.
 - D. Diduga keras telah terjadi pemalsuan data. Hal ini didukung fakta bahwa No.Pol B 777 EDY, bukan sesuai peruntukannya.
 - E. Diduga keras telah terjadi kasus penipuan. Hal ini didukung fakta bahwa mobil dimaksud telah dijual dengan harga yang *realistis* seolah-olah mobil dimaksud asli.
5. Berdasarkan uraian itu, Polri ini meyakinkan bahwa begitu pentingnya penyelenggaraan fungsi Regident bagi tercapainya tugas pokok Polri sebagai pemelihara kamtibmas, pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat serta penegak hukum, dengan uraian sebagai berikut :
- A. Perlindungan dan pengayom kepada masyarakat, khususnya dalam hal kepemilikan kendaraan bermotor, harus didukung oleh proses penegakan hukum, sesuai tujuannya untuk menyelesaikan masalah-masalah ditengah masyarakat dengan cara beradab. Oleh sebab itu dijadikannya tugas perlindungan dan pengayoman menjadi satu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan dari tugas penegakan hukum, sangatlah tepat.
 - B. Tugas pencegahan dan penanggulangan kejahatan dilapangan sebagai upaya menekan terbukanya peluang terjadinya kejahatan, membutuhkan koordinasi dan sinergitas yang baik, cepat dan mudah dengan proses peneggakan hukum secara administratif. Memudahkan dalam proses penegakan hukumnya itu sendiri dan pada gilirannya mampu menekan niat pelaku kejahatan untuk melakukan kejahatan.
 - C. Terjadinnya kepastian hukum kepemilikan kendaraan dan tegaknya hukum atas kejahatan yang terjadi atasnya, selain memberikan jaminan perlindungan dan pengayoman juga dengan sendirinya akan mendorong terwujudnya ketertiban dan ketentraman umum masyarakat.
6. Demikian keterangan tambahan Polri sebagai pihak terkait, untuk dapat dijadikan bahan pertimbangan Yth. Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, dalam

memutuskan uji materi atas kewenangan Polri dalam menyelenggarakan fungsi Regident.

Polri dalam menyelenggarakan fungsi Regident, dan kalau bisa agar ada laporannya. Oleh sebab itu, ijinikan Polri untuk mengajukan keterangan terkait database Ranmor yang dimiliki Polri berikut dengan tujuan dan manfaatnya serta contoh-contoh kasus yang sudah terdukung oleh keberadaan database Ranmor tersebut, sebagai bagian yang tidak terpisahkan dengan keterangan Polri selaku pihak terkait sebelumnya, sebagai berikut :

Sistem Regident Ranmor Online yang sudah dikembangkan oleh Korlantas Mabes Polri diantaranya melingkupi :

1. Informasi Data Kendaraan Bermotor

Aplikasi ini dapat digunakan oleh masyarakat dengan mengakses www.rckorlantaspolri.id/infokendaraan.php atau www.regident-centre.id/infokendaraan.php

The screenshot shows the 'Informasi Data Kendaraan' web application. The page header features the Indonesian National Police logo and the text 'MARKAS BESAR KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA KORPUS LALU LINTAS BIDANG REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI'. The main content area includes a search form with fields for 'NO POLISI' and 'NO RANGKA (5 Digit Terakhir)'. Below the search fields, there is a table with columns for 'NO POLISI', 'NAMA PEMILIK', 'ALAMAT', 'KABUPATEN / KOTA', 'POLDA', 'JENIS KENDARAAN', 'MODEL', 'WARNA TNKB', 'WARNA KENDARAAN', and 'TAHUN PEMBUATAN'. To the right of the table, there is a 'Login Info Ranmor' section with 'User' and 'Password' fields, and a 'Rekap Ranmor' section with a table showing statistics for 'NOMOR', 'POLDA', 'TOTAL', and 'PERSENTASE' for three different categories.

Gambar 1. Informasi Data Kendaraan

Untuk penggunaannya masyarakat diminta untuk memasukan data No Polisi dan 5 digit No Rangka terakhir yang mana fungsi 5 digit Rangka terakhir ini berfungsi untuk mencegah data Ranmor dibuka oleh orang yang tidak berkepentingan.

Contoh :

Informasi Kendaraan dengan No Polisi : **BM 2009 YR** dengan 5 Digit Rangka terakhir : **70074** (5 Digit Rangka terakhir dapat dilihat pada STNK ataupun BPKB yang bersangkutan)



Gambar 2. Contoh Informasi Data Kendaraan

Manfaat dari fitur ini adalah:

- a. Masyarakat dapat mengetahui secara pasti apakah dokumen Ranmor yang dimilikinya benar terdaftar secara legal atau ilegal, sehingga membantu masyarakat untuk terhindar dari penipuan dalam transaksi jual beli kendaraan bekas/*second*.
 - b. Untuk Petugas lalu lintas di jalan raya dapat dengan segera mengetahui peredaran dokumen kendaraan yang palsu atau aspal, dengan membandingkan data elektronik dengan data yang tertera di STNK.
2. Detail Transaksi Pendaftaran

Aplikasi ini berguna untuk mendapatkan informasi pendaftaran Regident Ranmor se-indonesia secara *realtime* yang terbuka untuk umum dan yang dapat dipantau setiap harinya di www.regident-centre.id/detaildatatransaksi.php atau www.rckorlantaspolri.id/detaildatatransaksi.php, sebagai bentuk keterbukaan informasi kepada publik dan informasi kepastian proses akan layanan yang diberikan oleh Polri khususnya Satuan Lalu Lintas setempat.

NO	TGL ENTRY	NO POLISI	NAMA PEMILIK	JENIS PENDAFTARAN	LOKASI DAFTAR
1	2015-10-02 12:23:19	DE 3839 LO	SITI HALIJAH	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
2	2015-10-02 12:19:40	DE 9603 AU	PT. SERAM TUNGGAL PRATAMA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
3	2015-10-02 12:17:23	DE 189 AB	HI. MUDDIN LEBBE	DUPLIKAT BPKB	AMBON - MALUKU
4	2015-10-02 12:15:55	DE 9604 AU	PT. SERAM TUNGGAL PRATAMA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
5	2015-10-02 12:12:49	DE 9605 AU	PT. TIGA IKAN JAYA UTAMA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
6	2015-10-02 12:09:22	DE 9606 AU	PT. TIGA IKAN JAYA UTAMA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
7	2015-10-02 12:04:50	DE 9607 AU	PT. TIGA IKAN JAYA UTAMA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
8	2015-10-02 12:00:58	DE 9608 AU	BENNY TANIHATTU	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
9	2015-10-02 11:57:23	DE 9609 AU	BENNY TANIHATTU	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
10	2015-10-02 11:53:00	DE 9577 AU	LIKE HONGARTA	KENDARAAN BARU	AMBON - MALUKU
11	2015-10-02 10:19:30	BM 1667 CB	DEDY NOFRIJON	PENGESAHAN STNK	PELALAWAN - RIAU
12	2015-10-02 10:19:18	BM 4826 MI	ARON SIHOTANG	PERPANJANGAN STNK	ROKAN HULU - RIAU
13	2015-10-02 10:18:38	BM 6882 MJ	PERI EDUAR	PERPANJANGAN STNK	ROKAN HULU - RIAU
14	2015-10-02 10:18:37	BM 4829 GQ	MUSMURIDAN	PERPANJANGAN STNK	INDRAGIRI HILIR - RIAU
15	2015-10-02 10:18:25	BM 3896 NN	PT. PALMA SATU	PENGESAHAN STNK	PEKANBARU - RIAU

Gambar 3. Detail Transaksi Pendaftaran

3. Jumlah data Kendaraan per Polda
 Aplikasi ini untuk memberikan informasi kepada Publik tentang jumlah data kendaraan per Polda, yang dapat diakses melalui www.rckorlantaspolri.id/rekappolda.php atau www.regident-centre.id/rekappolda.php.

NO	POLDA	M. PENUMPANG	M. BUS	M. BARANG	SPD. MOTOR	RANSUS	TOTAL	%
1	METRO JAYA	2.588.101	25.353	537.715	12.210.057	8.569	15.398.754	17,97
2	JAWA TENGAH	750.254	25.903	402.187	10.997.097	3.987	12.179.431	14,21
3	JAWA BARAT	3.329.951	11.083	234.353	5.272.164	1.270	11.100.830	12,95
4	JAWA TIMUR	964.488	8.137	240.856	8.845.849	3.143	10.071.217	11,75
5	SUMATERA UTARA	447.193	3.284	210.740	4.473.467	1.376	5.174.830	6,04
6	BALI	335.616	7.068	128.128	2.935.171	637	3.406.632	3,98
7	SUMATERA SELATAN	240.094	1.590	134.150	2.409.064	860	2.786.054	3,25
8	LAMPUNG	118.670	2.120	94.647	2.352.150	1.032	2.568.925	3,00
9	KALIMANTAN TIMUR	207.322	5.346	152.992	2.129.408	756	2.495.842	2,91
10	RIAU	223.172	3.735	142.902	2.112.154	1.056	2.483.030	2,90

Gambar 4. Jumlah Data Kendaraan

4. Cross Cek Barcode BPKB

aplikasi ini digunakan untuk mengcrosscek data BPKB dengan menggunakan Barcode QRCode yang tertera pada setiap material BPKB sejak keluaran tahun 2010, dengan mengakses secara *online* yang dapat dibuka dengan menggunakan Laptop dan menggunakan *Webcam* pada Laptop tersebut sebagai pemindai barcode.

Aplikasi ini dapat diakses di www.rckorlantaspolri.id/barcodebpkb atau www.regident-centre.id/barcodebpkb.



Gambar 5. Contoh hasil cross cek data barcode BPKB



Gambar 6. Cross Cek Barcode BPKB

Sebagai *security* agar data tidak sembarang diakses oleh orang yang tidak berkepentingan sistem tetap meminta memasukan 5 digit rangka terakhir.

Aplikasi ini sangat bermanfaat untuk memberikan kepastian kepada masyarakat untuk menghindari penipuan-penipuan akibat dokumen aspal.

5. Realtime Transaksi Per Polda

Aplikasi ini digunakan sebagai salah satu keterbukaan informasi kepada publik dengan dibuat per polda agar tiap polda dapat memantau aktifitas diजारannya dengan lebih mudah pula.

NO	KABUPATEN / KOTA	MP	BUS	MI	SPDM	IRSUS	JUMLAH	NO	JAM	NO POLISI	NAMA PEMILIK	JEMIS KENDARAAN	KABUPATEN / KOTA
1	PEKANBARU	291	3	113	570	0	1.077	1	12:27:35	BM 6331 FA	SULTAN BASRI	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
2	KAMPAR	47	0	20	226	0	293	2	12:26:26	BM 6330 FA	HAZARUCCON	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
3	SIAK	11	0	9	87	0	107	3	12:24:52	BM 1334 EE	PT. ANDALAS KARYA MULIA	MOBIL, PENUMPANG	BENGKALIS
4	PELALAWAN	22	0	8	76	0	108	4	12:24:39	BM 6328 FA	KARANAI	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
5	SIUNTAN SINGINGI	17	0	5	150	0	172	5	12:23:30	BM 6326 FA	BASRI	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
6	INDRAGIRI HULU	16	0	13	147	0	176	6	12:21:46	BM 6324 FA	ZULHENDRA	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
7	INDRAGIRI HILIR	5	0	8	109	0	122	7	12:21:24	BM 1335 EE	PT. ANDALAS KARYA MULIA	MOBIL, PENUMPANG	BENGKALIS
8	ROKAN HULU	16	0	15	95	0	129	8	12:17:52	BM 1393 TS	DONTWAR	MOBIL, PENUMPANG	PEKANBARU
9	ROKAN HILIR	9	0	15	75	0	99	9	12:17:41	BM 1336 EE	PT. ANDALAS KARYA MULIA	MOBIL, PENUMPANG	BENGKALIS
10	DUMAI	35	0	3	158	0	196	10	12:16:05	BM 6995 YW	ADI SANUSI	SEPEDA MOTOR	SIAK
11	BENGKALIS	11	1	5	40	0	57	11	12:15:12	BM 1291 YS	MUSIN	MOBIL, PENUMPANG	PEKANBARU
12	MERANTI	0	0	0	22	0	22	12	12:12:18	BM 6346 FA	AHMAD LUTFI	SEPEDA MOTOR	KAMPAR
	TOTAL	483	4	214	1.457	0	2.668	13	12:12:01	BM 4931 T2	SAHYANTO	SEPEDA MOTOR	PEKANBARU
								14	12:11:31	BM 4948 YZ	YUHERMAN	SEPEDA MOTOR	PEKANBARU
								15	12:11:22	BM 5787 RT	SUBAKTI	SEPEDA MOTOR	DUMAI

Gambar 7. Realtime Update Data Ranmor Polda Riau

6. Informasi Rekap Jumlah Transaksi Pendaftaran Harian

NO	JENIS PENDAFARAN	JUMLAH
1	KENDARAAN BARU	670
2	PENGESAHAN STNK	2.773
3	PERPANJANGAN STNK	393
4	MUTASI MASUK	45
5	MUTASI KELUAR	50
6	DUPLIKAT STNK	64
7	GANTI NO POLISI	24
8	GANTI PLAT	3
9	GANTI ALAMAT	45
10	RUBAH BENTUK	1
11	GANTI WARNA	3
12	GANTI MILIK - JUAL BELI	102

Gambar 8. Rekap Transaksi Pendaftaran

7. Informasi data Ranmor secara *online* khusus untuk petugas Polri dilapangan (Polisi Lalu Lintas dan Satuan Reskrim).

7. Informasi

Aplikasi ini digunakan khusus anggota polri (memiliki *Login* dan *Password* Khusus) untuk mengakses data Ranmor di *server* Regident Centre Korlantas Mabes Polri yang dapat digunakan dalam melakukan identifikasi Kendaraan Ranmor yang berhubungan dengan tidak kejahatan baik langsung ataupun tidak langsung, dimana identifikasi dapat berdasarkan No Polisi, No Rangka, No Mesin, dan No BPKB.

The screenshot displays the official website of the Indonesian National Police Traffic and Identification Division. The header includes the police emblem and the text 'MARKAS BESAR KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA KORPS LALU LINTAS BIDANG REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI'. A navigation menu contains 'Home', 'Berita', 'Artikel', 'Agenda', and 'Buku Tamu'. The main section is titled 'INFORMASI DATA KENDARAAN' and features a search interface with checkboxes and input fields for 'NO POLISI', 'NO RANGKA', 'NO MESIN', and 'NO BPKB'. Search buttons 'Cari' and 'Reset' are present, along with a 'Keluar' link. Below the search area, a table header is visible with columns: 'NO', 'NO POLISI NOBPKB', 'NAMA PEMILIK ALAMAT', 'KAB / KOTA POLDA', 'MERK TYPE', 'JENIS MODEL', 'NO RANGKA NO MESIN', 'TAHUN CC', and 'WARNA KB WARNA TNKB'. The search results area shows 'DATA KENDARAAN YANG DITEMUKAN : 0 dalam 0,0000 detik' and 'SISA KUOTA ANDA : 923'. A footer note reads '@2015, Korlantas Website. All right reserved'.

Gambar 9. Informasi Data Kendaraan

Manfaat yang dapat dirasakan oleh aplikasi ini adalah :

- a. Tabrak Lari
- b. Hilang Temu
- c. Kasus Teror BOM dengan Ranmor
- d. Kecelakaan Tunggal Korban Meninggal tanpa Identitas
- e. Pengungkapan Dokumen Ranmor Aspal
- f. Jual beli Ranmor tanpa Dokumen
- g. Kejahatan-kejahatan lain lintas Provinsi yang menggunakan Ranmor sebagai Alat Transportasi dalam melaksanakan Aksinya, seperti Perampokan, Pembunuhan, CuRanmor, hingga distribusi Narkotika.

Contoh kasus nyata yang pernah terjadi diantaranya :

1. Kasus Kecelakaan "adu ayam" terjadi di daerah Polres Lampung Selatan, pelaku melarikan diri dengan tertinggal Unit Motor dengan Identitas Plat TNKB diduga Palsu, dengan No Rangka : MHIKC4116EK334294 dengan jenis Motor HONDA CBR 150 Warna Hitam dan No Mesin : KC41E-1332893, dilaporkan oleh reskrim setempat dengan koordinasi Baur STNK setempat (AIPTU SUNARTO)

didapatkan kendaraan tersebut ternyata memiliki Plat TNKB Asli dengan Nomor Polisi: A 2116 HC, atas Nama Harlen Simatupang dengan alamat Cikande Permai I9/06 RT 04/07 Siturerate Cikande Serang.

2. Kasus Teror Bom Bali I, dengan Serpihan Potongan Nomor Rangka yang tersisa, dapat diidentifikasi kepemilikannya dan akhirnya dapat terungkap pelaku.
3. Kasus Perampokan dan Pembunuhan Toko Mas di Air Molek Indragiri Hulu Riau, pada Tahun 2012, dimana pelaku meninggalkan 2 unit sepeda motor bodong, dan setelah ditelusuri didapat informasi pemilik kendaraanya dan pelaku dapat ditangkap.
4. Kasus Laka tunggal korban meninggal ditempat tanpa identitas di kabupaten Siak, dengan menggesek no rangka, no mesin dan nomor plat kendaraan dapat ditelusuri oleh kanit laka Polres Siak (IPTU INDRA).
5. Kasus pembunuhan yang terjadi di Lampung Utara dengan korban tanpa identitas dan tidak diketahui keluarga untuk mengambil mayatnya untuk segera dimakamkan, dari kendaraan Ranmor yang ditemukan dilokasi pembunuhan dapat diketahui keluarganya yang ternyata berlokasi di Lampung Selatan. (Laporan IPTU MARTOYO Kanit Regident Polres Lampung Utara).
6. Kasus Hilang temu dari razia kendaraan yang dilakukan polantas didaerah-daerah, setelah dilakukan gesek no rangka dan no mesin sudah cukup banyak kendaraan yang dapat dikembalikan kepada pemiliknya yang sah setelah dilakukan penelusuran baik dari system dan dokumen arsip yang terdapat di setiap satuan BPKB atau Samsat Setempat. Dan masih banyak kasus-kasus kejahatan tindak pidana dan perdata lain yang berhasil diungkap berkat kerjasama satuan reskrim dengan satuan Regident setempat.
8. Cross Cek Mutasi Elektronik *Online*
Aplikasi ini membantu proses layanan mutasi antar provinsi di Indonesia agar mempercepat proses pelayanan tanpa mengurangi sisi-sisi keamanan yang mana jika dilaksanakan oleh lembaga lain yang sifatnya masih kedaerahan (Provinsi) tentu akan menghambat dan memungkinkan legalnya kendaraan yang sebelumnya ilegal.

Dengan Aplikasi Cross Cek Mutasi secara elektronik ini pula dapat mempercepat proses pelayanandikarenakan data dari tempat mutasi awal dapat langsung masuk kedalam aplikasi tujuan, berikut dengan identitas pemilik yang baru, sehingga memberikan jaminan legitimasi kepemilikan.



Gambar 10. Alur Cross Cek Mutasi Elektronik *Online*

9. Aplikasi terintegrasi dengan Layanan Kepolisian Lainnya, saat ini masih dalam tahap pengembangan dan Ujicoba/pilot project.

Aplikasi ini akan menggabungkan sistem Regident dengan sistem satuan lainnya seperti dengan layanan SPK, Laka lintas, Gakum dan Tilang disetiap layanannya sehingga data Ranmor yang berhubungan dengan tidak kejahatan lain baik pidana ataupun perdata sehingga dapat dilakukan blokir secara nasional.

Demikian keterangan tambahan Polri, terkait dengan database Ranmor Polri berikut dengan tujuan dan manfaatnya, sebagai bahan pertimbangan yth. Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memutuskan kewenangan fungsi Regident tetap menjadi bagian dari kewenangan Polri.

Selain itu, Pihak Terkait juga mengajukan satu orang Saksi atas nama R. H. Kastanya dan mengajukan empat orang Ahli yaitu Prof. Dr. Yusril Ihza Mahendra, S.H., M.Sc., Prof. Dr. Marcus Priyo Gunarto, S.H., M.Hum., Prof. Dr. I Gde Pantja Astawa, S.H., M.H., dan Ir. Tri Tjahjono, M.Sc., Ph.D yang kesemuanya telah didengar keterangannya di bawah sumpah pada persidangan hari Kamis, 22 Oktober 2015, serta menyerahkan keterangan tertulis tiga orang Ahli yaitu Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si., Prof. Dr. Philipus M. Hadjon, S.H., Prof. Dr. H. Muhammad Said Karim, S.H., M.H., M.Si., Dr. Dian Puji Nugraha Simatupang, S.H., M.H., dan Adi Tanuarto, M.Sc. pada persidangan hari Kamis, 22 Oktober 2015, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Keterangan Saksi R. H. Kastanya

- Saksi bertempat tinggal di Jalan Assakinah, Kebagusan, Jakarta;
- Saksi dalam hal ini telah memiliki SIM D dan membuatnya di Daan Mogot, dengan terlebih dahulu mengikuti ujian sesuai prosedur berupa ujian tertulis, kompetensi tertulis, dan juga praktik mengendarai di lapangan;
- Saksi telah mengendarai kendaraan sejak tahun 1990 dan memiliki SIM A pertama dibuat di Polda Metro Jaya;
- Selama ini saksi tidak pernah mengalami kecelakaan dan puas dengan pelayanan dari penerbitan SIM;
- Saksi menyarankan kepada Pemerintah terhadap kepemilikan SIM yang diberikan khusus kepada tunadaksa atau penyandang cacat, agar Pemerintah dapat bekerja sama dengan industri-industri otomotif untuk menciptakan teknologi yang dapat digunakan bagi penyandang cacat itu sendiri;
- Saksi selama ini mengendarai motor yang dimodifikasi sendiri;
- Menurut saksi, istilah tuna daksa yang undang-undang *a quo* gunakan adalah istilah yang umum, menurut saksi lebih baik diberikan istilah yang lebih spesifik lagi sesuai dengan anggota gerak yang rusaknya.

Keterangan Ahli:

1. Prof. Dr. Yusril Ihza Mahendra, S.H., M.Sc.

Norma Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945 lahir dalam Perubahan Kedua Undang-Undang Dasar dengan latar belakang untuk menegaskan perbedaan dan kemudian pemisahan tugas-tugas antara Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Dalam norma Pasal 34 ayat (4) itu ditegaskan kedudukan, tugas dan fungsi Kepolisian Negara RI yakni sebagai "alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat" dengan tugas untuk "melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum". Saya yang juga pada waktu mengajukan dan membahas Rancangan Undang-Undang Kepolisian Negara RI ini ke DPR-RI bersama-sama dengan Menteri Pertahanan Almarhum Saudara Mathori Abdul Jalil, tidaklah merasa ada perbedaan dengan perumusan fungsi kepolisian sebagaimana dirumuskan

dalam norma Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI, yakni menjalankan salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Undang-Undang Dasar memang menyebutkan kedudukan POLRI sebagai "alat negara", hal yang sama juga dikemukakan dalam norma Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002. Penyebutan fungsi POLRI adalah menjalankan salah satu fungsi pemerintahan negara di dalam rumusan norma Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tidaklah terlepas dari konsepsi ketatanegaraan bahwa fungsi kepolisian yang dirumuskan dalam undang-undang dasar adalah bagian dari fungsi eksekutif, bukan fungsi peradilan, walaupun tugas-tugas POLRI terkait dengan penegakan hukum.

Persoalan pokok terkait dengan permohonan pengujian undang-undang ini pada hemat saya adalah dengan norma Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI yang menyatakan bahwa POLRI sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor, dan norma Pasal 64 ayat (4) dan Pasal 67 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang terkait dengan norma pengaturan tentang kewenangan POLRI melakukan registrasi kendaraan bermotor melalui sistem manajemen registrasi kendaraan bermotor dan manajemen Sistem Administrasi Manunggal yang dikoordinasikan oleh POLRI.

Terkait dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta kewenangan menerbitkan surat izin mengemudi, masalah ini sudah memasuki ranah administrasi negara, yang undang-undang dasar kita tidak memberikan pengaturan yang spesifik. Dengan demikian, kepada instansi mana kewenangan ini akan diberikan sepenuhnya adalah pilihan pembentuk undang-undang dengan berbagai pertimbangan antara lain efektifitas, relevansi dan sejarah penyelenggaraan administrasi pemerintahan sejak zaman kolonial dahulu. Saya berpendapat bahwa dalam hal melakukan identifikasi dan registrasi kendaraan bermotor, pemberian kewenangan

tersebut kepada POLRI adaiiah semata-mata didasarkan kepada efektivitas, relevansi dan akar historis penyelenggaraan pemerintahan di bidang ini, lebih-lebih jika dilihat dari keadaan sekarang setelah amandemen Bab VI Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945 yang memberikan penekanan kepada otonomi daerah. Bahwa registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor pertama-tama haruslah dikaitkan dengan efektifitas sebuah instansi pemerintahan dalam menyelenggarakannya.

Kalau registrasi diserahkan kepada Kementerian Perhubungan, jelaslah hal tersebut tidak akan efektif oleh karena kementerian ini, dengan adanya otonomi daerah, tidaklah mempunyai aparat yang berada di daerah-daerah. Dinas Angkutan Lalu Lintas Jalan di daerah-daerah bukanlah organ Kementerian Perhubungan, melainkan aparat Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota. Tidak ada network yang secara efektif dapat menghubungkan suatu Dinas LLAJ di suatu daerah dengan daerah lainnya, sehingga negara akan mengalami kesulitan memiliki data base kendaraan bermotor, apalagi melakukan identifikasi kendaraan bermotor yang tidak jarang terkait dengan kemampuan forensik yang samasekali bukan keahlian dan kemampuan Dinas LLAJ, terlebih lagi jika hal itu dikaitkan dengan upaya penegakan hukum dalam mengungkap terjadinya suatu tindak pidana atau kejahatan. Karena itu, saya berpendapat, POLRI yang tidak terkena otonomi daerah dan bekerja secara struktural dari pusat sampai ke daerah-daerah terpencil, dan memiliki kemampuan melakukan uji forensik kendaraan bermotor dalam kaitannya dengan pengungkapan suatu tindak pidana, adaiiah instansi yang paling relevan untuk diberi kewenangan melakukan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

Adapun terkait dengan kewenangan memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang oleh undang-undang juga diberikan kepada POLRI, pada hemat saya hal itu adaiiah sebuah pilihan yang dilakukan oleh pembentuk undang-undang karena undang-undang dasar tidak memberikan pengaturan spesifik mengenai hal itu. Sebagai sebuah pilihan, maka tidak ada ruang untuk melakukan uji konstiusionalitas terhadap norma yang mengatur hal tersebut. Namun demikian, saya perlu menjelaskan apakah yang dimaksud dengan kata "izin" dalam Surat Izin Mengemudi tersebut, jika dibandingkan dengan kata "dispensasi" yang juga dikenal sebagai istilah

dalam tata hukum kita. Kata "izin" secara hukum haruslah diartikan sebagai bolehnya seseorang melakukan sesuatu yang secara normatif adaiah perbuatan yang dilarang. Sementara kata "dispensasi" diartikan sebagai bolehnya seseorang meninggalkan atau tidak melakukan suatu perbuatan yang merupakan suatu kewajiban.

Pegawai negeri misalnya wajib masuk kantor pada hari kerja selama delapan jam kerja. Namun, jika pegawai tersebut sakit, maka dia mengajukan permohonan "dispensasi" bukan mengajukan permohonan "izin". Sebaliknya mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum pada dasarnya adaiah perbuatan yang dilarang karena nyata-nyata dapat mengancam keselamatan jiwa dan harta benda. Namun seseorang dapat dibolehkan atau dibebaskan dari larangan itu kalau dia mendapat izin, bukan mendapat dispensasi. Karena itulah, maka yang diterbitkan POLRI itu adaiah Surat Izin Mengemudi, bukan Surat Dispensasi Mengemudi.

Karena demikian pemahaman kata izin dalam Surat Izin Mengemudi itu, maka pilihannya adaiah instansi pemerintahan yang manakah yang paling efektif, relevan dan secara historis terkait dengan penyelenggaraan penerbitan SIM ini, saya berpendapat yang paling dekat dengan ketiga unsur tersebut memanglah polisi. Kewenangan memberikan izin, dalam arti membolehkan suatu larangan menurut hukum, teranglah bukan kewenangan Kementerian Perhubungan yang tugas pokoknya tidaklah terkait secara langsung dengan penegakan hukum, tetapi lebih relevan sebagai tugas POLRI. Penerbitan SIM oleh Dinas LLAJ tiap kabupaten dan kota, akan menimbulkan persoalan yurisdiksi di wilayah mana sajakah SIM itu berlaku, karena kewenangan Dinas LLAJ di suatu kabupaten/kota tidaklah otomatis dapat menjangkau kabupaten/kota yang lain. Akhirnya semua SIM akan bersifat lokal perkabupaten/kota yang tidak efektif untuk digunakan oleh pengemudi. Demikian pula, keterkaitannya dengan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana baik pelanggaran atau kejahatan terkait dengan lalu lintas jalan, adaiah bagian dari tindakan penegakan hukum yang tidak ada instansi lain yang lebih relevan untuk melaksanakannya kecuali aparat POLRI.

Demikianlah keterangan saya terkait dengan pengujian undang-undang dalam perkara Nomor 89/PUU-Xni/2015 ini. Hal-hal lain yang terkait

dengan perintah undang-undang yang memberikan kewenangan kepada Kepala Kepolisian Negara RI dalam membuat peraturan pelaksana dari kedua undang-undang yang dimohonkan pengujian, tidak perlu saya berikan keterangan rinci, karena pengaturan tersebut bersifat sekunder dan terkait dengan apakah kewenangan POLRI dalam melakukan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta menerbitkan SIM dinyatakan konstitusional atau tidak oleh mahkamah yang mulia. Kalau kewenangan itu konstitusional, maka norma-norma pengaturan yang bersifat sekunder tersebut akan tetap relevan, demikian pula sebaliknya.

2. Prof. Dr. Marcus Priyo Gunarto, S.H., M.Hum.

Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c UU POLRI serta Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 72 ayat (1) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 UU LLAJ oleh pemohon dianggap bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 dengan alasan:

- A. Bahwa kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta Penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana diatur dalam Pasal-Pasal UU POLRI dan UU LLAJ hanyalah perluasan atau penyimpangan kewenangan Polri di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945;
- B. Bahwa terjadinya perluasan kewenangan dimaksud telah menyebabkan berkurangnya perhatian atau tidak maksimalnya Polri dalam melaksanakan kewenangan di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat;
- C. Bahwa berkurangnya perhatian Polri dalam melaksanakan kewenangan bidang keamanan dan ketertiban masyarakat telah menyebabkan munculnya potensi kerugian bagi masyarakat, khususnya bagi diri para pemohon.

Permasalahan:

Berdasarkan alasan pengujian yang diajukan pemohon tersebut, maka permasalahan yang akan dibahas adalah: Apakah kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana diatur dalam Pasal-Pasal UU POLRI

dan UU LLAJ akan mendukung Tugas Polri ataukah justru menyebabkan berkurangnya perhatian atau tidak maksimalnya Polri dalam melaksanakan kewenangan di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat ?

Pembahasan.

- Bahwa berdasar statistik kriminal, kendaraan bermotor merupakan obyek dari kejahatan pencurian dan kerap kali juga sebagai alat untuk melakukan kejahatan. Data di beberapa kota besar menunjukkan pencurian kendaraan bermotor menduduki peringkat atas diantara kejahatan pencurian lain yang dilaporkan. Salah satu contoh, di DKI sepanjang tahun 2014 kasus pencurian kendaraan bermotor/Curanmor menduduki peringkat kedua (3.162 kasus), setelah pencurian dengan pemberatan/ Curat (3.515 kasus), dan pencurian dengan kekerasan/ Curas sebesar 904 kasus (Sumber: CNN Indonesia). Demikian pula di Polrestabes Surabaya, sepanjang Tahun 2014, Curanmor juga menduduki peringkat kedua (324 kasus) setelah Curat (520 Kasus), selanjutnya baru diikuti Curas serta kejahatan lainnya (sumber: BPS Surabaya 2014). Data tersebut menunjukkan bahwa di DKI, pada tahun 2014 rata-rata setiap hari terjadi 8 (delapan) sampai dengan 9 (Sembilan) Curanmor dan di Polrestabes Surabaya pada tahun yang sama rata-rata terjadi 1 (satu) Curanmor untuk setiap harinya. Data statistik kriminal itu belum sepenuhnya menjelaskan realitas kejahatan, karena banyak kasus yang tidak dilaporkan, sehingga data Curanmor bisa lebih besar dari yang tergambar dalam statistik kriminal. Kendaraan sebagai alat untuk melakukan kejahatan, banyak terjadi dalam kasus penjabretan, tabrak lari, bahkan dalam kasus bom Bali dipakai sebagai alat untuk membawa bahan peledak untuk melakukan Teror.
- Bahwa kenyataan sosial yang menunjukkan banyaknya kasus pencurian bermotor dan penggunaan kendaraan bermotor untuk melakukan kejahatan harus disikapi melalui kebijakan pemberian wewenang yang mendukung penegakan hukum yang menjadi tugas POLRI melalui keputusan politik untuk mempercepat, mengefektifkan dan mengefisienkan tugas penyelidikan dan penyidikan. Hal ini berkesesuaian dengan prinsip Open Legislative Policy yang dianut oleh UUD Negara RI 1945. Dengan prinsip tersebut, pembentuk Konstitusi telah

mendelegasikan secara atributif kepada Presiden dan DPR untuk mengatur lebih lanjut mengenai penjabaran tugas keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum. Di antara ujud penjabarannya adaiah kewenangan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri.

- Bahwa di bidang penyelidikan, Polri selaku penyidik bertugas mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna Q; menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan, dan selanjutnya dibidang penyidikan, Polri selaku penyidikan mencari serta mengumpulkan bukti, yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menentukan tersangkanya perlu didukung dengan kemudahan untuk mendapatkan alat bukti. Dalam hal ada dugaan kejahatan terkait dengan kendaraan bermotor, data Regident Ranmor maupun SIM berfungsi sebagai data forensik kepolisian. Data ini akan lebih mudah diperoleh Penyidik apabila POLRI diberi kewenangan mengelola data Regident Ranmor dan SIM;
- Bahwa Kendaraan bermotor pada hakekatnya adaiah alat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain, sehingga kendaraan bermotor juga alat untuk melarikan diri dari satu tempat ke tempat yang lain. Dalam perspektif penegakan hukum penggunaan data Regident akan lebih efektif apabila penggunaan data itu dikelola oleh satuan organisasi yang mempunyai kesatuan komando, seperti kepolisian dibandingkan dengan kementerian atau lembaga lainnya karena setiap anggota Polisi yang bertugas penegakan hukum akan lebih mudah mengakses data yang diperlukan melalui pangkalan data, termasuk untuk melakukan pelacakan pemilik apabila terkait dengan pencurian Ranmor dibandingkan apabila data itu dikelola oleh kementerian atau lembaga lainnya;
- Bahwa selain untuk kepentingan forensic kepolisian manakala terkait dengan kejahatan, data Regident Ranmor justru akan memberikan perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan kendaraan bermotor, karena dengan Regident terdapat kepastian/kejelasan hubungan hukum kepemilikan antara seseorang dengan kendaraan bermotor, termasuk perubahan kepemilikan yang terekam dalam

pangkalan data kendaraan bermotor yang dikelola POLRI. Selanjutnya menyangkut kewenangan pemberian SIM, dalam perpektif hukum pidana dan kriminologi mengendarai kendaraan bermotor itu berpotensi viktomogeen atau penimbunan korban dalam bentuk membahayakan orang lain atau diri sendiri yang dapat mengarah pada perbuatan pidana. Sehubungan dengan hal tersebut maka orang yang mengendarai kendaraan bermotor harus benar-benar mahir dan dibuktikan dengan lulus ujian yang memberikan kompetensi kemampuan mengemudi di jalan agar tidak membahayakan dirinya maupun pemakai jalan lainnya dari kecelakaan lalu lintas . Oleh karena penegakan hukum di jalan juga merupakan tugas kepolisian, maka tugas penegakan hukum itu akan sangat didukung apabila data forensik kepolisian yang menyangkut data pengendara kendaraan bermotor maupun penyelenggaraan uji kemampuan mengemudi kendaraan bermotor dikelola dan diselenggarakan oleh Polri;

- Bahwa pengelolaan data regident kendaraan bermotor dan SIM akan lebih berdayaguna dan bermanfaat apabila dikelola oleh kepolisian. Fakta ini telah terbukti dalam pengungkapan kasus bom Bali. Kasus bom Bali yang semula diragukan dapat terungkap karena nomor rangka dan nomor mesin kendaraan yang digunakan telah dirusak, dalam waktu yang relative cepat dapat diketahui pelakunya setelah Polri berhasil mengungkap nomor rangka dan nomor mesin yang telah dirusak dengan cairan kimia melalui metode penimbunan kembali (re-etching). Selanjutnya, Polri dengan memanfaatkan data Regident dapat dengan cepat menelusuri siapa pemilik terakhir dari kendaraan bermotor tersebut, sehingga orang yang menggunakan kendaraan bermotor itu dapat diketahui. Bahwa kewenangan melakukan Regident dan memberikan SIM yang dalam penegakan hukum merupakan bagian dari data forensik kepolisian telah diberikan oleh pembentuk UU untuk mendukung tugas penyelidikan dan penyidikan, yang karenanya Polri sudah mengembangkan sarana dan prasarana, teknologi, sumber daya manusia untuk melaksanakan tugas tersebut, dan apabila di pindahkan kewenangannya ke tempat lain justru akan menimbulkan pemborosan dan permasalahan lainnya.

Kesimpulan

Dalam perspektif tugas penegakan hukum (penyelidikan dan penyidikan), pemberian kewenangan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Surat Izin Mengemudi kepada Polri:

1. Justru menjadi faktor penguat dan bagian intergral terhadap pelaksanaan kewenangan Polri di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, bukan sebaliknya menyebabkan berkurangnya perhatian atau tidak maksimalnya Polri dalam melaksanakan kewenangan di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat.
2. Dengan Regident Ranmor dan Penerbit SIM sebagai faktor penguat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum tidak mungkin bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 karena keduanya merupakan penjabaran dari ketentuan UUD tersebut.

Dengan kesimpulan ini maka menurut pendapat ahli pemberian kewenangan kepada kepolisian melakukan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan penerbitan Surat Ijin Mengemudi kendaraan bermotor sudah tepat

3. Prof. Dr. I Gde Pantja Astawa, S.H., M.H.

Dengan merujuk pada permohonan yang diajukan oleh para Pemohon dalam perkara *a quo*, pada intinya Pemohon menyatakan bahwa ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c UU Polri serta ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6); Pasal 67 ayat (3); Pasal 68 ayat (6); Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 72 ayat (1) dan ayat (3); Pasal 75 ; Pasal 85 ayat (5); Pasal 87 ayat (2); dan Pasal 88 UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 dengan alasan:

Pertama, bahwa kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal-pasal UU Polri dan UU LLAJ hanyalah perluasan atau penyimpangan kewenangan Polri di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat sebagaimana diamanahkan dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Kedua, bahwa adanya perluasan kewenangan Polri tersebut menyebabkan berkurangnya perhatian atau tidak maksimalnya Polri dalam melaksanakan kewenangannya di bidang keamanan dan ketertiban

masyarakat, yang pada gilirannya menyebabkan munculnya potensi kerugian bagi masyarakat, khususnya bagi diri para Pemohon.

Secara substansial, Pasal-Pasal dalam UU Polri dan UU LLAJ yang dimohonkan untuk diuji dengan alasan-alasan yang dikemukakan oleh Pemohon sebagaimana disebutkan di atas, bermuara pada persoalan **kewenangan**. Dalam hal ini, para Pemohon menilai bahwa kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi, menyimpang dari Kewenangan Polri di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat sebagaimana digariskan dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Penilaian Pemohon di dalam memaknai kewenangan Polri dalam keseluruhan instrument hukum (positif) yang mengaturnya, tidak dibekali oleh pemahaman tentang makna kewenangan itu sendiri, sumber-sumber kewenangan, dan terutama esensi makna kewenangan Polri yang terkandung dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Karena itu, agar diperoleh pemahaman yang relatif utuh tentang kewenangan dan sumber-sumber kewenangan, berikut ini disampaikan uraiannya dalam perspektif Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara.

Logemann, dalam "*Overde Theorie vaneen Stellig Staatsrecht*" menyatakan bahwa *De Staat is ambtenorganisatie* -Negara adalah organisasi jabatan. Sebagai organisasi jabatan, di dalam Negara dijumpai atau terdapat beragam jabatan, seperti Jabatan kenegaraan (lembaga-lembaga Negara), jabatan politik, jabatan publik, jabatan administrasi Negara, dan lain sebagainya. Jabatan itu sendiri adalah lingkungan pekerjaan tetap (*kring van vaste werkzaamheden*), oleh karenanya, jabatan itu bersifat tetap, sedangkan pemegang jabatan (*ambtsdrager*) dapat berganti-ganti. Terhadap jabatan itu dilekatkan berbagai fungsi dan tugas-wewenang untuk mencapai tujuan Negara. Dalam konteks jabatan itu sendiri terkait dengan kewenangan- wewenang.

Pengertian Kewenangan dan Wewenang

Kewenangan sering disejajarkan dengan istilah wewenang. Istilah wewenang digunakan dalam kata benda yang disejajarkan dengan istilah "*bevoegheid*" dalam istilah hukum Belanda. Terhadap istilah kewenangan dan wewenang itu ada sedikit perbedaan antara istilah kewenangan dengan istilah "*bevoegheid*". Perbedaan tersebut terletak pada karakter hukumnya. Istilah

"bevoegheid" digunakan dalam konsep hukum publik dan hukum privat. Dalam konsep hukum Indonesia, istilah kewenangan dan istilah wewenang digunakan dalam konsep hukum publik.

Perbedaan antara kewenangan dan wewenang secara tegas disampaikan oleh Ateng Syafrudin, yang berpendapat bahwa terdapat perbedaan pengertian kewenangan (*authority; gezag*) dan wewenang (*competence; bevoegdheid*). Kewenangan adalah apa yang disebut sebagai kekuasaan formal, yaitu kekuasaan yang berasal dari dan diberikan oleh Undang-Undang; sedangkan wewenang hanya mengenai suatu "*onderdeef*" (bagian) tertentu dari kewenangan. Di dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang (*rechtsbevoegheden*). Wewenang merupakan lingkup tindakan hukum publik atau lingkup wewenang pemerintahan yang tidak hanya meliputi wewenang membuat keputusan pemerintah (*bestuur*) tetapi juga meliputi wewenang dalam rangka pelaksanaan tugas.

Secara hukum, wewenang (*bevoegdheid*) adalah keseluruhan hak dan kewajiban yang secara eksplisit diberikan oleh pembentuk Undang-Undang kepada subjek hukum publik. Dalam "*bevoegdheid*" ada tugas (*taak*), hak (*rechten*), kewajiban (*plichten*), dan pertanggungjawaban (*verantwoordeijkheid*). Secara operasional, wewenang adalah kemampuan untuk melakukan tindakan-tindakan hukum tertentu.

Sejalan dengan pengertian wewenang di atas, Bagir Manan berpendapat bahwa wewenang dalam bahasa hukum tidak sama dengan kekuasaan (*macht*). Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Dalam hukum, wewenang sekaligus hak dan kewajiban (*rechten en plichten*).

Terhadap wewenang itu sendiri, H.D. Stout berpendapat bahwa wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai "keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik".

Sumber dan Cara Memoeroleh Wewenang

Seiring dengan pilar utama negara hukum,-asas legalitas-, maka berdasarkan asas atau prinsip ini tersirat bahwa wewenang pemerintahan berasal dari peraturan perundang-undangan. Artinya, sumber wewenang bagi pemerintahan adalah peraturan perundang-undangan.

Secara teoritik, kewenangan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan tersebut diperoleh melalui dua cara, yaitu: atribusi dan delegasi. Pada atribusi terjadi pemberian wewenang oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan kepada pejabat pemerintah. Dalam atribusi dilahirkan atau diciptakan satu wewenang baru. Legislator yang berkompeten memberikan atribusi wewenang pemerintahan itu dibedakan antara:

- a. Yang berkedudukan sebagai **original legislator**, di Indonesia berdasarkan UUD 1945, adalah DPR bersama-sama pemerintah sebagai institusi yang melahirkan suatu Undang-Undang;
- b. Yang bertindak sebagai **delegated legislator**, seperti Presiden yang berdasarkan suatu ketentuan undang-undang mengeluarkan Peraturan Pemerintah dan/atau Peraturan Presiden yang keduanya menciptakan wewenang pemerintahan kepada badan ataupun jabatan pemerintahan tertentu.

Pada delegasi terjadi pelimpahan wewenang dari badan atau jabatan pemerintahan yang telah memperoleh wewenang secara atributif kepada badan atau jabatan pemerintahan lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului suatu atribusi wewenang.

Sejalan dengan itu, Stroink dan Steenbeek menyebutkan bahwa, hanya ada dua cara organ pemerintahan memperoleh wewenang, yaitu atribusi dan delegasi. Mengenai atribusi dan delegasi, disebutkan bahwa atribusi berkenaan dengan penyerahan wewenang baru, sedangkan delegasi menyangkut pelimpahan wewenang yang telah ada (oleh organ yang telah memperoleh wewenang secara atributif) kepada organ lain. Jadi, delegasi secara logis didahului oleh atribusi.

Berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, tampak bahwa wewenang yang diperoleh secara atribusi itu bersifat asli yang berasal dari peraturan perundang-undangan. Dengan kata lain, organ pemerintahan memperoleh kewenangan secara langsung dari pasal tertentu dalam suatu peraturan perundang-undangan. Dalam hal atribusi, penerima wewenang dapat menciptakan wewenang baru atau memperluas wewenang yang sudah ada dengan tanggung jawab intern dan ekstern pelaksanaan wewenang yang diatribusikan tersebut sepenuhnya berada pada penerima wewenang (*atributaris*). Pada delegasi tidak ada penciptaan wewenang, yang ada hanya pelimpahan wewenang dari pejabat

yang satu kepada pejabat lainnya. Tanggungjawab yuridis tidak lagi berada pada pemberi delegasi (*delegans*), tetapi beralih pada penerima delegasi (*delegataris*).

Dalam perspektif dan kajian Hukum Administrasi Negara, mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan ini penting karena berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum dalam penggunaan wewenang tersebut seiring dengan salah satu prinsip dalam negara hukum: "***geen bevoegdheid zonder verantwoordeijkheid atau there is no authority without responsibility***" (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban). Setiap pemberian kewenangan kepada pejabat pemerintah tertentu, tersirat di dalamnya pertanggungjawaban dari pejabat yang bersangkutan.

Berdasarkan seluruh pemaparan tentang wewenang dan sumber-sumber wewenang sebagaimana diuraikan di atas, bagaimana UUD 1945 merumuskan wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia? Dalam hal ini, terdapat 1 (satu) pasal dalam UUD 1945 yang mengaturnya, yaitu ketentuan Pasal 30 ayat (4) dan ayat (5).

Dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 disebutkan bahwa:

"Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum"

sedangkan ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 menyebutkan :

"Susunan dan kedudukan Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, hubungan dan kewenangan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia di dalam meniaiankan tuasnya, syarat-syarat keikutsertaan warga Negara dalam usaha pertahanan dan keamanan diatur dengan Undang-Undang"

Dari bunyi ketentuan Pasal 30 ayat (4) dan ayat (5) UUD 1945 tersebut di atas, timbul pertanyaan:

1. Apa makna yang terkandung dalam rumusan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, khususnya frasa *Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat Negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum*;
2. Demikian pula apa makna frasa ***diatur dengan Undang-Undang*** dalam

rumusan ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945.

1. **Wethistories ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945**

Tanpa bermaksud melakukan interpretasi terhadap ketentuan pasal *a quo*, namun untuk mencari dan menemukan jawaban atas makna frasa **alat Negara** dalam rumusan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, mau tidak mau dan tidak dapat dihindari upaya untuk mengungkap *wethistories*; sejarah ataupun latar belakang pemikiran yang melandasi rumusan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Dilihat dari sejarah perkembangan pemikiran dan upaya untuk memposisikan kepolisian ke dalam kedudukannya yang ideal, bukanlah suatu pemikiran dan upaya yang singkat, melainkan melalui suatu proses perjuangan yang panjang dengan kronologis sebagai berikut:

Pertama, berdasarkan Peraturan pemerintah No. 11 Tahun 1946 tanggal 1 Juli 1946, Kepolisian ditempatkan di bawah Perdana Menteri;

Kedua, sesudah pengakuan kedaulatan, timbul dua persoalan yang saling berkait dengan posisi Kepolisian, yaitu tentang Departemen manakah yang seharusnya berwenang atas institusi Kepolisian. Dalam hal ini, Departemen Kehakiman dan Departemen Dalam Negeri ingin memasukan Kepolisian di bawah wewenangnya masing - masing. Namun pada sisi lain, ada beberapa pihak yang mengusulkan agar Kepolisian tetap berada di bawah kekuasaan Perdana Menteri atau dibentuk Departemen baru yaitu Departemen Keamanan. Tarik menarik terjadi karena adanya suatu anggapan bahwa membawahi Kepolisian akan memperkuat kekuasaan dan prestise departemen yang berhasil memenangkannya;

Ketiga, pada masa pemerintahan Orde Baru, Kepolisian menjadi bagian dari ABRI, bersama-sama dengan matra yang lain, yaitu Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. Dimasukkannya Polri dalam ABRI menjadikan pengembangan kelembagaan dan personil Polri tidak mandiri, karena sering diintervensi dalam menjalankan tugas, terutama dalam pelaksanaan tugas sebagai aparat penegak hukum. Demikian

pula menempatkan Polri sebagai bagian dari ABRI merupakan satu-satunya model di dunia. Di Negara manapun di seluruh dunia institusi kepolisian bersifat mandiri dan tidak menjadi subordinat institusi militer dengan sifatnya yang destruktif - defensif dan ofensif, sementara sifat hakiki dari polisi adalah sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat;

Keempat, mengingat akan peran dan tugas kepolisian sebagai kekuatan keamanan dan ketertiban masyarakat serta sifat hakiki polisi sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat, kemudian muncul keinginan agar Polri dipisahkan dari TNI. Pemisahan Polri dari TNI dimulai dengan kebijakan pemerintah yang memisahkan Polri dari TNI pada 1 April 1999. Mulai tanggal tersebut, berdasarkan Instruksi Presiden RI, sistem dan penyelenggaraan pembinaan kekuatan dan operasional Polri dialihkan ke Dephankam. Untuk kemudian, Inpres ini menjadi titik balik (*turning point*) dari perubahan paradigma dan praksis Polri ke depan. Lewat reformasi ini, Polri bertekad untuk melakukan perubahan secara menyeluruh menuju Polri yang profesional dan mandiri, menjadi alat negara yang efektif, serta tidak mengabaikan kepentingan masyarakat. Reformasi Polri diharapkan mampu mewujudkan Polri sebagai alat penegak hukum yang sesuai dengan prinsip-prinsip masyarakat madani (*civil society*), yang bercirikan supremasi hukum dan menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia (HAM);

Kelima, Keputusan Presiden RI No. 89 Tahun 2000 tentang Kedudukan Kepolisian Negara RI lebih mempertegas lagi kedudukan Polri yang lepas dari Departemen Pertahanan RI. Dalam ketentuan Pasal 2 ayat (1) Kepres No. 89 /2000 dinyatakan bahwa "**Kepolisian Negara Republik Indonesia berkedudukan langsung di bawah Presiden**".

Keppres ini -yang lahir bersamaan dengan HUT Polri pada 1 Juli 2000- selanjutnya menyatakan juga bahwa untuk masa berikutnya, tidak ada lagi hubungan struktural antara Polri dengan TNI, karena selain dipimpin oleh Kepala Kepolisian

Negara Republik Indonesia, dalam menjalankan tugasnya Polri hams berkoordinasi dengan Kejaksaan Agung dalam urusan yudisial dan Departemen Dalam Negeri dalam urusan ketentraman dan ketertiban umum ;

Keenam, untuk lebih memberikan bobot hukum mengenai kedudukan Polri yang baru tersebut, selanjutnya dirumuskanlah Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) No. VI/MPR/2000 tentang Pemisahan TNI dan Polri. Dalam Pasal 1 Tap MPR tersebut ditegaskan bahwa "Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia secara kelembagaan terpisah sesuai dengan peran dan fungsi masing-masing". Dalam Pasal 2 ayat (1) dinyatakan bahwa "Tentara Nasional Indonesia adalah alat Negara yang berperan dalam pertahanan negara." Sedangkan dalam Pasal 2 ayat (2) disebutkan bahwa: "*Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan*".

Ketujuh, untuk lebih memperkuat peran kedua institusi yang sebelumnya pemah menyatu tersebut, MPR kemudian membuat Ketetapan No. VII/MPR/2000 tentang Peran Tentara Nasional Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia. Khusus mengenai peran Polri dinyatakan dalam ketentuan Pasal 6 ayat (1) Tap MPR tersebut sebagai berikut: "*Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat*". Dalam Tap MPR tersebut juga diatur tentang Susunan dan Kedudukan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Namun khusus yang berkenaan dengan kedudukan Kepolisian Negara Republik Indonesia, ketentuan Pasal 7 ayat (2) TAP MPR tersebut menyatakan bahwa: "**Kepolisian Negara Republik Indonesia berada di bawah Presiden**";

Kedelapan, amanat bangsa Indonesia yang di-representasikan oleh MPR melalui kedua TAP MPR tsb, pada waktu bersamaan diperkuat dengan dirumuskannya ketentuan Pasal 30 UUD 1945 (sebagai

hasil Amandemen Kedua UUD 1945 pada tanggal 18 Agustus 2000). Dalam konteks Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai **alat Negara**, ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 menyebutkan bahwa: "***Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat Negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum***"

Kesembilan, rumusan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, sekurang-kurangnya mengandung 2 (dua) makna, yaitu: fungsi yang melekat sebagai **alat Negara** yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat; dan tugas- wewenang yang dijalankan sebagai pelaksanaan salah satu **fungsi pemerintahan**, yakni melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum.

Sebagai **alat Negara**, kepolisian Negara Republik Indonesia adalah aparat Negara yang berkedudukan di bawah Presiden sebagai Kepala Negara. Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat Negara yang berada di bawah Presiden sebagai Kepala Negara, didasarkan pada alasan:

- a. Untuk menghindari ataupun mencegah belenggu struktural dan intervensi kelembagaan yang sarat dengan beragam kepentingan apabila kepolisian berada di bawah kelembagaan ataupun kementerian. Adanya belenggu struktural dan intervensi kelembagaan tersebut tidak memungkinkan Kepolisian dapat mengembangkan diskresinya dengan baik. Padahal diskresi Kepolisian itu sangat penting artinya dalam rangka pelaksanaan tugas Kepolisian sebagai pemelihara ketertiban (*order maintenance*) dan sebagai penegak hukum (*law enforcement officers*). Itulah sebabnya Kepolisian sebagai **alat Negara** berada di bawah Presiden sebagai Kepala Negara;
- b. Di dalam teori ketatanegaraan, bagi Negara yang menganut Sistem Pemerintahan Presidensiil (seperti halnya UUD 1945), Negara dipimpin oleh Presiden dalam jabatannya selaku Kepala Negara (*head of state*) dan Kepala Pemerintahan (*chief of government*). Dikaitkan dengan makna Kepolisian sebagai **alat Negara** sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, berarti Kepolisian dalam menjalankan fungsinya berada di

bawah Presiden selaku Kepala Negara.

Dalam pada itu, fungsi Kepolisian yang mengemban salah satu fungsi pemerintahan mengandung arti bahwa pemerintahan yang diselenggarakan oleh Presiden selaku pemegang kekuasaan pemerintahan/eksekutif (vide Pasal 4 ayat 1 UUD 1945) **mendelegasikan** sebagian kekuasaannya kepada Kepolisian, terutama ***kekuasaan penyelenggaraan pemerintahan yang bersifat umum***, yaitu kekuasaan menyelenggarakan administrasi negara yang antara lain meliputi:

(1) **Tugas dan wewenang administrasi di bidang keamanan dan ketertiban umum**

Tugas dan wewenang memelihara, menjaga, dan menegakkan keamanan dan ketertiban umum merupakan tugas dan wewenang paling awal dan tradisional setiap pemerintahan. Bahkan dapat dikatakan bahwa asal mula pembentukan Negara dan pemerintahan pertama-tama ditujukan pada usaha memelihara, menjaga, dan menegakkan keamanan dan ketertiban umum. Tugas semacam ini terdapat juga dalam tujuan membentuk Pemerintahan Indonesia merdeka, sebagaimana digariskan dalam Alinea IV Pembukaan UUD 1945, yaitu antara lain. "*melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia*";

(2) **Tugas dan Wewenang Menyelenggarakan Administrasi Pemerintahan mulai dari surat menyurat sampai kepada dokumentasi dan lain-lain**

Tugas-tugas administrasi termasuk salah satu tugas tradisional pemerintahan, baik berupa surat-menyurat maupun pencatatan-pencatatan untuk mengetahui keadaan dalam bidang-bidang tertentu serta memberi pelayanan administratif kepada masyarakat;

(3) **Tugas dan Wewenang Administrasi Negara di bidang Pelayanan Umum**

Tugas dan wewenang pelayanan umum makin penting sehingga pekerjaan dan tugas administrasi Negara lazim disebut sebagai *public services*. Melayani masyarakat pada saat ini dipandang sebagai hakikat penyelenggaraan administrasi Negara untuk mewujudkan kesejahteraan umum, sehingga sering disebut sebagai *the service state*. Pelayanan umum meliputi hal-hal seperti perijinan, pemberian dispensasi, penyediaan fasilitas umum, dan lain sebagainya

2. **Makna frasa diatur dengan Undang-Undang dalam rumusan Ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945**

Dari 37 pasal dalam UUD 1945, relatif banyak pasal yang dalam ketentuannya memerintahkan diatur dengan Undang-Undang. Satu di antaranya adalah ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 yang (dalam konteks Kepolisian) menyebutkan bahwa ***Susunan dan kedudukan*** serta ***kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur dengan Undang-Undang***. Makna dari frasa ***diatur dengan Undang-Undang*** mengandung arti bahwa UUD 1945 secara atributif memberikan kewenangan kepada DPR dan Presiden selaku ***original legislator*** untuk membuat ataupun menetapkan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang di dalamnya mengatur tentang Susunan dan Kedudukan serta Kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia, termasuk Fungsi Kepolisian yang mengemban salah satu fungsi pemerintahan. Atas dasar itu, terbit kemudian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang di dalamnya mengatur tentang Fungsi, Tugas Pokok, dan Wewenang serta Susunan dan Kedudukan Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan lain sebagainya.

Perihal Fungsi, ketentuan Pasal 2 UU No.2/2002 menyebutkan bahwa: "*Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan Negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat*" Fungsi Kepolisian tersebut di-breakdown ke dalam Tugas Pokok dan Wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur dalam ketentuan Pasal 13 yang menyebutkan bahwa: *Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:*

- a. *Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;*
- b. *Menegakkan hukum; dan*
- c. *Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat"*

Untuk melaksanakan Tugas Pokok tersebut, Kepolisian Negara Republik Indonesia diberikan wewenang sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 15

UU Nomor 2/2002, diantaranya: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor (vide Pasal 15 ayat 2 huruf b dan c UU Nomor 2/2002).

Dengan demikian, wewenang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor adalah sebagai bentuk pelaksanaan dari Fungsi Kepolisian yang merupakan salah satu fungsi pemerintahan yang bersifat umum, yakni menyelenggarakan administrasi Negara sebagaimana yang diuraikan di atas. Dengan kata lain, ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan c UU No. 2/2002 adalah sejalan dan tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Demikian pula beberapa ketentuan pasal dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ (sebagaimana disebutkan di atas) sebagai bentuk harmonisasi dengan (ketentuan Pasal 15 ayat 2 huruf b dan c) UU No. 2/2002 adalah juga sejalan dan tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

4. Ir. Tri Tjahjono, M.Sc., Ph.D

Pemahaman Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan

Kemacetan lalu lintas kendaraan di jalan terjadi karena volume lalu lintas telah melebihi kapasitas aktual pengoperasian sesuatu ruas dan jaringan jalan. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang sangat tinggi menjadi salah satu penyebab utama di Indonesia karena tidak seimbang dengan penyediaan infrastruktur jalan dan secara pemahaman saya sebagai ahli transportasi tidak mungkin diantisipasi hanya dengan pembangunan jalan baru.

Di dalam pendekatan transportasi upaya yang terpenting adalah pendekatan kelancaran mobilitas masyarakat dan angkutan barang di mana kelancaran kendaraan pribadi bukan menjadi prioritas utama. Terkait dengan mobilitas yang berkelanjutan diperlukan system angkutan publik yang handal. Upaya pemerintah saat ini sangat diapresiasi dengan mempercepat angkutan masal baik yang berbasis rel seperti *Moss Rapid Transit* (MRT) dan *Light Rapid Transit* (LRT) ataupun berbasis jalan (*Bus Rapid Transit* atau oleh masyarakat di Jakarta dikenal sebagai *busway*) dan diharapkan terkoneksi dengan baik dan terintegrasi dengan tataguna lahan seperti konsep TOD (*transit oriented development*) atau

Pengembangan yang berorientasi dengan ketersediaan angkutan publik yang bersifat masal.

Tantangan yang Dihadapi Pemangku Kepentingan di Bidang Jalan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Kependudukan

Berdasarkan BPS (BPS, 2014) jumlah penduduk Indonesia Tahun 2013 sebesar 248.818.100 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata 1,42 %. Jumlah rumah tangga pada tahun 2013 sebesar 64.041.200 dengan rata-rata anggota keluarga sebesar 3,9 jiwa. Sedangkan jumlah angkatan kerja pada tahun 2013 sebesar 118.192.778 jiwa (definisi 15 tahun ke atas)

Kendaraan Bermotor

Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2013 sebesar 104.118.969 unit kendaraan. Di mana jumlah sepeda motor pada tahun 2013 sebesar 85.732.652 unit kendaraan atau 82% dari total kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor baru produksi dalam negeri pada tahun 2013 sebesar 8.988.506 unit kendaraan di mana 7.780.295 (86%) unit kendaraan adalah sepeda motor.

Permasalahan Sepeda Motor

Perbandingan jumlah sepeda motor dengan kependudukan pada tahun 2013 sebagai berikut: Rasio sepeda motor per kapita sebesar 1 sepeda motor untuk 2,9 penduduk. Rasio sepeda motor per rumah tangga adalah rata-rata 1 rumah tangga memiliki 1,3 sepeda motor dan rasio sepeda motor per angkata kerja (penduduk usia 15 hingga 60+ tahun adalah 1 sepeda motor untuk 1,3 jiwa. Pertumbuhan sepeda motor per tahun sebesar 9% pada 2008-2013.

Di sini terlihat bahwa dampak dari keberhasilan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi menyebabkan meningkatnya daya beli masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor.

Kemacetan Lalu Lintas dan Regident Kepolisian Negara Republik Indonesia

Kepolisian lalu lintas memiliki peran di dalam mengatasi kemacetan lalu lintas tetapi berada di posisi hilir (keamanan, keselamatan, tertib dan kelancaran lalu lintas/kamseltiblar) dari permasalahan yang ada. Tanpa pendekatan perbaikan kebijakan di hulu (tataguna lahan dan pengutamaan angkutan publik), maka kota

kota besar di Indonesia tidak akan mampu menyelesaikan dan menguraikan kemacetan lalu lintas yang ada.

Peran Kepolisian

Di skala mikro polisi lalu lintas dapat menyelesaikan kemacetan seperti akibat pelanggaran yang dapat menimbulkan kemacetan seperti ngetem angkutan umum (angkot, bus) yang dilakukan angkutan kota, dan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan untuk parkir dan keberadaan terminal bayangan.

Ketika kemacetan di jalan raya disebabkan oleh jumlah kendaraan yang terlalu banyak beroperasi di jalan raya, maka fungsi pengaturan di jalan raya oleh polisi menjadi sulit. Satu satunya cara yang mungkin adalah dengan melakukan manajemen pembatasan kendaraan.

Sedangkan pemanfaatan fungsi regident adalah data kendaraan dan pengemudi untuk mendukung pembatasan penggunaan kendaraan pribadi melalui skema jalan berbayar (yang dikenal sebagai ERP (*electronic road pricing*) dan ELE (*electronic law enforcement*). Yang menarik dari ERP dan ELE adalah penyelesaian pelanggaran tidak dapat dilakukan langsung tetapi harus diidentifikasi melalui kendaraan yang melanggar dan kemudian tilang baru dikeluarkan ke alamat pemilik kendaraan. Bukti pelanggaran didapat dari teknologi sensor dan kamera sehingga mampu mendeteksi nomor kendaraan bermotor pelanggar secara elektronik.

Bila peran hulu dapat diselesaikan dengan baik seperti tataguna lahan, sistem transportasi, penyediaan angkutan publik maka peran hilir akan lebih ringan dalam penanganan kelancaran lalu lintas sehingga kesuksesan sistem transportasi yang baik dapat dilihat dengan sedikitnya kehadiran polisi di jalan.

Permasalahan Surat Ijin Mengemudi bagi Penyandang Cacat

Khusus untuk kelompok penyandang cacat maupun difabel (*different ability people*) sangat ditentukan oleh ketersediaan teknologi yang modifikasinya kendaraan bermotor yang disesuaikan dengan keterbatasan seseorang. Tidak mungkin seluruh kelompok ini mendapatkan SIM D karena SIM yang dikeluarkan harus merujuk ke modifikasi yang sesuai dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan

Saat ini NSPK Sekolah mengemudi yang intinya membuat norma, standar, pedoman dan kriteria kompetensi mengemudi sedang disiapkan oleh pemerintah. Upaya penyempumaan SIM juga menjadi bagian dari rencana aksi yang dicanangkan dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan dan Instruksi Presiden No. 4 tahun 2013 tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan tahun 2011-2020.

Kesimpulan

1. Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan penerbitan Surat Ijin Mengemudi di bawah Kepolisian akan menguntungkan untuk membantu terwujudnya Electronic Road Pricing dan Electronic Law Enforcement yang dapat membantu tugas-tugas Kepolisian di jalan. Sedangkan mengatasi kemacetan lalu lintas di jalan diperlukan penyelesaian secara komprehensif oleh seluruh pemangku kepentingan yang ada;

Surat Ijin mengemudi bagi penyandang cacat hanya dapat dikeluarkan apabila teknologi modifikasi kendaraan bermotor tersedia bagi penyandang cacat tertentu. Disini diperlukan keyakinan yang kuat bahwa SIM D yang dikeluarkan harus mampu memberikan keselamatan baik bagi pemilik SIM D maupun pengguna jalan.

5. Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si.

A. PENDAHULUAN

Undang-Undang (UU) No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang berlaku sebelum tahun 2009 disepakati oleh unsur-unsur Pemerintah untuk diganti dalam rangka penyesuaian dengan perubahan yang terjadi di bidang LLAJ. Di antara perubahan yang terjadi adalah semakin banyaknya penambahan jumlah kendaraan bermotor, semakin tingginya kecelakaan lalu lintas dan fatalitas korban, semakin padatnya arus oleh kendaraan bermotor perseorangan, dan perlunya dilakukan penataan dan pengembangan angkutan umum. Perubahan terkait LLAJ tersebut disadari memerlukan penanganan yang serius dari semua unsur pemerintah yang diberi kewenangan. Unsur-unsur pemerintah di pusat maupun di daerah perlu didorong untuk melaksanakan kewenangan secara terpadu dan sinerjitas untuk mewujudkan LLAJ yang aman, selamat, tertib, dan lancar.

Upaya penggantian UU No. 14 Tahun 1992 dihadapkan pada realita adanya (dua) dokumen Naskah Akademis dan RUU LLAJ yang disampaikan dan diterima Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) khususnya Komisi V DPR. Pada awalnya, dokumen yang masuk ke DPR berasal dari Kementerian Perhubungan yang di antaranya terkandung semangat untuk menyerahkan kewenangan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Regident Ranmor) dan Penerbitan SIM kepada instansi tertentu yang akan ditunjuk oleh Pemerintah dengan mengabaikan realita kedudukan Polri yang sudah melaksanakan kedua kewenangan tersebut (lihat Pasal 180 dan Pasal 216 PP No.44 Tahun 1993). Atas dasar tersebut, Polri memasukkan dokumen Naskah Akademis dan RUU LLAJ sebagai pembanding dengan mendasarkan pada realita pembagian kewenangan di bidang LLAJ yang sudah ada, khususnya antara Kementerian Perhubungan dengan Polri.

Melalui proses sinkronisasi dan harmonisasi yang relatif panjang, dengan mendasarkan pada adanya 2 (dua) dokumen di atas, DPR mengembalikan kedua dokumen kepada pemerintah untuk dipadukan. Pemaduan oleh internal pemerintah dan pembahasan RUU di DPR menghasilkan UU LLAJ yang kemudian disahkan dan diberlakukan sebagai UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Di antara isinya adaiah adanya pembagian kewenangan atas Urusan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari transportasi darat kepada 4 (empat) kementerian yaitu Kementerian Perhubungan untuk kewenangan sarana dan prasarana LLAJ, Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) untuk kewenangan pembangunan jalan, Kementerian Perindustrian untuk kewenangan pengembangan industri LLAJ, dan Kementerian Riset dan Teknologi (sekarang Kementerian Riset dan Teknologi dan Pendidikan Tinggi) untuk kewenangan pengembangan teknologi LLAJ, serta 1 (satu) lembaga non kementerian yaitu Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) untuk kewenangan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

Jika sekarang UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ diuji kesesuaian materi khususnya penyerahan urusan dan pemberian kewenangan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri terhadap Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945,

maka hakekatnya yang dimintakan untuk diuji materi adalah kesesuaian atau konsistensi pembagian kewenangan atas Urusan LLAJ kepada 4 (empat) Kementerian dan Polri dengan UUD Negara RI 1945. Artinya, Mahkamah Konstitusi berkesempatan untuk menguji kesesuaian dengan Pasal-Pasal UUD Negara RI 1945 mengenai penyerahan urusan dan pemberian kewenangan : Sarana dan Prasarana LLAJ kepada Kementerian Perhubungan, jalan kepada Kementerian Pekerjaan Umum, pengembangan industri LLAJ kepada Kementerian Perindustrian, pengembangan teknologi LLAJ kepada Kementerian Riset dan Teknologi, dan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas kepada Polri.

Meskipun demikian, tulisan sebagai Keterangan Ahli Tertulis ini hanya akan memfokuskan pada kajian kesesuaian penyerahan urusan Regident Ranmor dan penerbitan SIM kepada Polri dengan ketentuan dan prinsip dalam UUD Negara RI 1945 termasuk Pasal 30 ayat (4).

B. KESESUAIAN PENYERAHAN URUSAN REGIDENT RANMOR DAN PENERBITAN SIM KEPADA POLRI DENGAN KETENTUAN DAN PRINSIP UUD NEGARA RI 1945

Kajian kesesuaian penyerahan urusan Regident Ranmor dan penerbitan SIM beserta kewenangan melaksanakan urusan tersebut kepada Polri dengan UUD Negara RI 1945 akan dikaji dari 2 (dua) aspek, yaitu :

1. Penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM C

Berkesesuaian Dengan Prinsip Pasal 17 UUD Negara RI 1945 Ketentuan Konstitusi atau UUD di negara manapun baik negara-negara Kontinental yang menganut "sistem hukum sipil [Civil Law System]" maupun negara-negara Anglo Saxon yang menganut "sistem hukum kebiasaan [Common Law System] mengandung ciri atau karakter yang sama. Karakter Konstitusi terdiri atas :

- a. Pilihan kepentingan yang menjadi tujuan Setiap bangsa dan negara yang didirikan mempunyai pilihan kepentingan tertentu sebagai tujuan yang hendak diwujudkan. Bangsa Indonesia dan Negara Kesatuan Republik Indonesia, sebagaimana tercantum Pembukaan UUD Negara RI 1945, menentukan kepentingan sebagai tujuan, yaitu : (1) melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia; (2)

memajukan kesejahteraan umum; (3) mencerdaskan kehidupan bangsa; dan (4) ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Keempat kepentingan tersebut di atas merupakan tujuan akhir yang harus diwujudkan dan sekaligus menjadi indikator dari keberhasilan kinerja atau tugas alat perlengkapan negara, termasuk kinerja atau tugas Presiden sebagai Kepala Pemerintahan (kekuasaan Eksekutif). Jika tugas Presiden sebagai Kepala Pemerintahan dibagi ke dalam urusan-urusan pemerintahan, maka setiap urusan pemerintahan harus mengembangkan kepentingan-kepentingan khususnya namun yang dapat berkontribusi terhadap pencapaian akhir dari kehidupan bangsa dan negara. LLAJ sebagai bagian dari urusan pemerintahan telah menetapkan tujuan khususnya yaitu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan atau KAMSELTIBCAR LLAJ, yang diharapkan berkontribusi terhadap kesejahteraan umum masyarakat Indonesia.

- b. Prinsip-Prinsip (hukum) sebagai dasar dan pedoman mewujudkan tujuan Konstitusi termasuk UUD Negara RI 1945 hanya memuat ketentuan-ketentuan dasar atau prinsip/asas hukum sebagai acuan untuk pengaturan lebih lanjut ke dalam peraturan organik yaitu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Di antara ketentuan-ketentuan dasar yang terdapat dalam UUD Negara RI 1945 adaiah terkait dengan urusan pemerintahan dan pembagian penanganan urusan kepada kementerian atau lembaga non kementerian serta pemberian kewenangan untuk melaksanakan urusan pemerintahan tersebut Dalam hal ini hanya ada ketentuan Pasal 17 yaitu : ayat (1) Presiden dibantu oleh Menteri-menteri negara; ayat (2) Menteri-menteri itu diangkat dan diberhentikan oleh Presiden; ayat (3) Setiap menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan; (4) Pembentukan, pengubahan, dan pembubaran kementerian negara diatur dalam undang-undang. Ketentuan Pasal 17 UUD Negara RI 1945 tersebut menjadi dasar dari penentuan macam dan banyaknya urusan pemerintahan, penyerahan urusan itu kepada para pembantu presiden, dan pemberian kewenangan kepada pembantu-pern bantu presiden untuk melaksanakan urusan pemerintahan

yang diserahkan. Jika inti ketentuan Pasal 17 tersebut dikaji lebih mendalam dan diabstraksi lagi, maka di dalamnya terkandung prinsip hukum yaitu :

- 1) Prinsip pemberian hak prerogatif kepada Presiden dan DPR untuk mengatur lebih lanjut urusan pemerintahan dan kementerian yang akan disertai urusan tertentu dalam pemerintahan. Prinsip hukum ini mengandung makna bahwa penentuan urusan pemerintahan serta penyerahan urusan dan pemberian kewenangan untuk melaksanakannya diserahkan sepenuhnya kepada DPR dan Presiden sebagai bagian dari kebijakan legislatif (legislative policy). Artinya, UUD Negara RI 1945 melalui Pasal 17 memberikan kewenangan penuh kepada DPR dan Presiden untuk membentuk undang-undang terkait dengan urusan pemerintahan dan kementerian yang akan disertai penanganannya. Hal ini telah dilaksanakan dengan membentuk dan mem berlakukan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara. Lebih lanjut UU No. 39 Tahun 2008 telah memberikan kewenangan sepenuhnya kepada Presiden untuk membentuk kementerian-kementerian dalam batasan jumlah yang ditentukan UU dan lembaga non kementerian untuk menangani 3 (tiga) kelompok urusan pemerintahan. Ketiga kelompok urusan pemerintahan yaitu : Pertama, urusan pemerintah yang nomenklturnya beserta kementeriannya disebut dalam UUD Negara RI 1945 yaitu urusan luar negeri, urusan dalam negeri, dan urusan pertahanan; Kedua, urusan pemerintahan yang ruang lingkupnya disebutkan dalam UUD Negara RI 1945 yang berjumlah 23 urusan dan di antaranya adaiah urusan keamanan dan urusan transportasi. ; Ketiga, urusan pemerintahan dalam rangka penajaman, koordinasi, dansinkronisasi program pemerintah yang berjumlah 13 urusan.

Lebih lanjut, Urusan keamanan kemudian berdasarkan UU No.2 Tahun 2002 tentang Polri dikembangkan menjadi Keamanan dan Ketertiban Masyarakat. Urusan transportasi yang di antaranya transportasi darat dan berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ dikembangkan menjadi 5 (lima) kelompok sub-urusan yaitu : (a) jalan; (b) sarana dan prasarana LLAJ; (c) pengembangan industri LLAJ; (d) pengembangan

teknologi LLAJ; dan (e) Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

2) Prinsip Norma yang Terbuka (Opened Norm Principle) Dedam Pendelegasian Pengaturan Lebih Lanjut. Prinsip ini mempunyai makna bahwa ketentuan UUD Negara RI 1945 bersifat terbuka bagi pengembangan substansi dari satu ketentuan tertentu dan penjabarannya ke dalam undang-undang. Ketentuan UUD Negara RI 1945 khususnya Pasal 17 tentang Penentuan urusan pemerintahan serta pembentukan kementerian dan lembaga non kementerian yang akan disertai penanganan urusan tertentu dalam pemerintahan merupakan bagian dari "norma terbuka". Dengan pendelegasian atributif pengaturan lebih lanjut melalui norma terbuka, UUD Negara RI 1945 jo. UU No.39 Tahun 2008 sudah memberikan kewenangan penuh kepada Presiden atau Presiden dengan DPR tanpa pembatasan apapun dengan orientasi harus mampu mencapai tujuan bangsa dan negara melalui pencapaian tujuan masing-masing urusan pemerintahan yang diserahkan kepada setiap kementerian dan/atau lembaga non pemerintahan. Dengan "Prinsip Norma Terbuka" dalam pemberian delegasi atributif, Presiden atau Presiden dan DPR mempunyai kewenangan penuh untuk : Pertama, mengembangkan bentuk dan jumlah urusan pemerintahan yang diperlukan dalam rangka pencapaian tujuan bangsa dan negara; Kedua, menyerahkan satu urusan tertentu kepada satu kementerian tertentu atau lembaga non kementerian tertentu; Ketiga, menyerahkan bagian tertentu dari satu urusan pemerintahan kepada kementerian tertentu atau lembaga kementerian tertentu.

Kewenangan Presiden atau Presiden dan DPR tersebut di atas diperkuat oleh ketentuan Pasal 6 UU No.39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara yang menentukan : Setiap urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) dan ayat (3) tidak harus dibentuk dalam satu Kementerian tersendiri. Ketentuan ini mengandung 2 (dua) makna, yaitu : Pertama, satu urusan dapat saja diserahkan untuk ditangani oleh satu kementerian tertentu atau lembaga non kementerian tertentu karena prinsipnya dibentuknya

satu kementerian atau satu lembaga non kementerian dimaksudkan untuk menangani satu urusan tertentu dalam pemerintahan; Kedua, terbuka bagian-bagian dari satu urusan tertentu yang terurai atau terbagi dalam sejumlah sub-sub urusan yang bervariasi untuk didistribusikan dan diserahkan kepada dua atau lebih kementerian dan lembaga non kementerian.

Kedua prinsip di atas (prinsip pemberian hak prerogatif kepada Presiden bersama DPR dan prinsip Norma Terbuka dalam Pendelegasian Pengaturan lebih lanjut) dapat digunakan sebagai instrumen untuk menganalisis kesesuaian penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sebagai bagian dari urusan LLAJ (transportasi darat) kepada Polri, yaitu :

- 1) Polri sebagai lembaga non kementerian diserahi urusan keamanan dan melalui UU No. 2 Tahun 2002 tentang Polri, Presiden bersama DPR melengkapinya dengan nama urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum sesuai dengan amanah Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 serta dilengkapi dengan tugas memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat.
- 2) Polri juga oleh Presiden bersama DPR berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 dan UU No.2 Tahun 2002 diserahi urusan lain yang terkait dengan LLAJ, yang di antaranya adaiah Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sebagai bagian dari urusan LLAJ (transportasi darat).

Penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri masih dalam lingkup kewenangan Presiden bersama DPR. Artinya, penyerahan kedua urusan pemerintahan tersebut kepada Polri masih konsisten dengan ketentuan Pasal 17 UUD Negara RI 1945 dan konsisten juga ketentuan dalam UU No.39 Tahun 2008. Dengan kata lain, penyerahan kedua urusan tersebut kepada Polri secara vertikal tidak mengandung pertentangan dengan prinsip UUD Negara RI 1945 dan secara horisontal juga tidak tumpang tindih dengan ketentuan UU No.39 Tahun 2008. Sebagai perbandingan sekedar untuk diketahui, penyerahan bagian dari urusan tertentu dalam pemerintahan kepada 2 (dua) atau lebih kementerian tertentu sudah merupakan bagian dari praktik atau konvensi pemerintahan. Di antaranya, penyerahan urusan pertanahan kepada Kementerian Kehutanan (sekarang Lingkungan Hidup dan Kehutanan) untuk tanah yang berada di kawasan hutan melalui UU No.41 Tahun

1999 dan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk tanah yang berada di Pulau-Pulau Kecil melalui UU No.27 Tahun 2007 yang sudah diamandemen dengan UU No.1 Tahun 2014. Begitu juga penyerahan urusan sumber daya air yang disebut dalam Pasal 33 ayat (3) UUD Negara RI 1945 (meskipun tidak disebut dalam UU No.39 Tahun 2008) kepada Kementerian Kehutanan untuk sumber daya air yang ada di kawasan hutan berdasarkan UU No.41 Tahun 1999 beserta peraturan pelaksanaannya dan kepada Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang ditambah Perumahan Rakyat) untuk sumber daya air yang (ada di sungai dan waduk beserta sistem irigasi termasuk untuk kepentingan pertanian melalui UU No.7 Tahun 2004 (setelah dibatalkan oleh Mahkamah Konstitusi kembali pada UU No. 11 tahun 1974) jo. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (sebagai pengganti UU No.32 Tahun 2004.

2. Tafsir Hermeneutika Atas Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 Sebagai dasar Legitimasi Penyerahan Urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM Kepada Polri Hermeneutika merupakan suatu metode tafsir untuk memaknai teks ketentuan peraturan perundang-undangan dengan cara memahami kehendak penyusun dan kondisi sosial, ekonomi atau politik yang melingkupi atau mendasari pembentukan teks ketentuan dan yang ada ketika teks ketentuan hendak diberlakukan. Semula metode tafsir Hermeneutika dikembangkan dan digunakan untuk memaknai teks ketentuan kitab suci Bibel dalam konteks kekinian agar teks kitab suci dapat diberlakukan sesuai dengan kondisi sosial, ekonomi, atau politik yang ada pada saat sekarang. Dalam perkembangannya, metode tafsir Hermeneutika banyak digunakan untuk memahami dan memaknai teks ketentuan peraturan perundang-undangan.

Jika dicermati teks ketentuan penyerahan urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum kepada Polri *tidak disertai dengan pembatasan makna dan ruang lingkup bidang cakupan urusan* yang diserahkan. Hal ini sesuai dengan Prinsip Norma Terbuka (*Opened Norm Principle*) yang dianut oleh UUD Negara RI 1945 dan bermakna adanya pemberian delegasi atributif kepada Presiden bersama DPR untuk menentukan makna dan ruang lingkup bidang urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum. Batasannya bahwa makna dan ruang lingkup urusan tersebut

berkontribusi terhadap kesejahteraan umum masyarakat Indonesia dengan memperhatikan prinsip efisiensi, efektivitas, kesinambungan, keserasian, dan keterpaduan (Pasal 13 jo. Pasal 7 dan Pasal 25 UU No.39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara).

Dengan Prinsip Norma Terbuka, urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum yang dikehendaki oleh Perumus perubahan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 dapat mencakup:

1. Jaminan terbebasnya kepemilikan kendaraan bermotor (harta benda) dari tindak kejahatan serta memberikan perlindungan dan pengayoman melalui pemberian tanda bukti kepemilikan dalam bentuk Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB);
2. Jaminan penggunaan atau pengoperasian kendaraan bermotor di jalan melalui pemberian legalitas pengoperasian berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB);
3. Jaminan perlindungan dan pengayoman terhadap keselamatan jiwa raga masyarakat terutama yang menggunakan jalan baik berkendara maupun bejalan kaki dari kemungkinan mengalami dan menjadi korban kecelakaan lalu lintas melalui pengujian kompetensi pengetahuan tata cara berlalu lintas dan kemampuan mengemudi serta penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) bagi setiap orang yang hendak mengemudi kendaraan bermotor;
4. Jaminan perlindungan dan pengayoman terhadap hak kepemilikan atas kendaraan bermotor serta terbebas dari perselisihan kepemilikan kendaraan bermotor dengan adanya BPKB; dan
5. Jaminan dilakukannya pelacakan terhadap kendaraan bermotor yang menjadi korban tindak kejahatan atau menjadi media/alat untuk melakukan tindak kejahatan melalui penempatan data identitas kendaraan bermotor dan pemilik serta data pengemudi sebagai bagian dari data forensik kepolisian yang berfungsi sebagai bahan penyelidikan dan penyidikan. (Hasil identifikasi terhadap kehendak perumus Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 tentang cakupan urusan keamanan dan ketertiban (masyarakat serta penegakan hukum tersebut di atas masih sangat relevan diterapkan pada konteks kekinian. Isi kehendak perumus UUD tersebut mencakup urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sebagai cara untuk

memberikan jaminan keamanan dan ketertiban terhadap kepemilikan kendaraan bermotor dan pengoperasiannya di jalan serta keselamatan jiwa raga pemakai jalan.

Dengan demikian, penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri melalui UU No.2 Tahun 2002 dan lebih rinci melalui UU No.22 Tahun 2009 masih menjadi bagian dari kontekstualisasi kehendak perumus Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945. Kontekstualisasi tersebut didukung oleh kondisi sosiologis yang ada yaitu:

1. Realitas yang sejak Indonesia merdeka, Regident Ranmor dan penerbitan SIM sudah diserahkan sebagai bagian dari tugas Polri. Polri sudah mengembangkan infrastruktur, kelembagaan, dan sumber daya manusia yang menangani tugas tersebut sehingga profesionalisme pelaksanaan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sudah terbangun terlepas dari kekurangan yang harus diakui masih ada;
2. Penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri akan memenuhi prinsip-prinsip penyerahan urusan sebagaimana disyaratkan dalam UU No.39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara, di antaranya adalah: (a) asas efisiensi karena karena Polri sudah mengembangkan infrastruktur, kelembagaan, dan sumber daya manusia; (b) asas efektivitas karena pelaksanaan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sudah berkontribusi terhadap keamanan dan ketertiban dalam kepemilikan, pengoperasian, dan keselamatan jiwa raga pemakai jalan; (c) asas keberlangsungan karena dengan menyerahkan kepada Polri hanya melanjutkan praktik yang sudah berlangsung serta tidak perlu membentuk kelembagaan baru, membangun infrastruktur, dan mengembangkan sumber daya manusia baru.

Melalui pemahaman terhadap teks, konteks, dan kontekstualisasi ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945 sebagai komponen dari metode tafsir Hermeneutika, maka dapatlah dilakukan penilaian bahwa penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM kepada Polri sebagaimana diatur dalam UU No. 2 Tahun 2002 tentang Polri dan UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ masih menjadi bagian ruang lingkup dari urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum dalam ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945.

C. KESIMPULAN

1. Penyerahan urusan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM sebagai bagian dari urusan pemerintahan di bidang LLAJ (transportasi darat) kepada Polri tidak bertentangan dengan prinsip Norma Terbuka yang dianut dalam UUD Negara RI 1945 dan prinsip pemberian Hak Prerogatif kepada Presiden dan DPR sebagaimana ditentukan dalam Pasal 17 UUD Negara RI 1945 untuk menyerahkan satu urusan tertentu dalam pemerintahan kepada Kementerian atau Lembaga non Kementerian tertentu atau menyerahkan bagian-bagian tertentu dari satu urusan pemerintahan kepada dua atau lebih Kementerian atau Lembaga non Kementerian;
2. Penggunaan metode tafsir Hermeneutika dengan unsur-unsur pemahaman terhadap teks, konteks, dan kontekstualisasi memberikan dasar penilaian bahwa penyerahan Regident Ranmor dan Penerbitan SIM masih menjadi bagian dari makna dan ruang lingkup urusan keamanan dan ketertiban masyarakat serta penegakan hukum sehingga tidak mungkin mengandung pertentangan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD Negara RI 1945.

6. Prof. Dr. Philipus M. Hadjon, S.H.

I. Pasal 30 ayat (4) UUD 1945

Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.

II. Pertanyaan Hukum

Apakah tugas administratif dalam pemberian SIM dan menyelenggarakan registrasi serta identifikasi kendaraan bermotor tidak termasuk tugas Kepolisian dalam kerangka menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat?

III. Analisis

Tugas Kepolisian berdasarkan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 dapat digambarkan sebagai berikut:

Menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat:

1. Melindungi;
2. Mengayomi;

3. Melayani masyarakat;
4. Menegakkan hukum

Berdasarkan ketentuan tersebut pertanyaan terkait:

Apakah pelayanan SIM dan registrasi kendaraan bermotor tidak termasuk dalam tugas melayani masyarakat dan apakah tugas melayani tersebut tidak termasuk dalam fungsi menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat?

Analisis pertanyaan tersebut diawali dengan analisis menyangkut pemberian SIM. SIM termasuk kategori perizinan. Fungsi utama izin adalah mengarahkan dan mengendalikan aktivitas tertentu.

Dalam konteks ini pemberian SIM adalah jelas untuk mengarahkan dan mengendalikan orang dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

Atas dasar itu apakah fungsi mengarahkan dan mengendalikan *in casu* tidak termasuk fungsi menjaga ketertiban ?

Apakah tidak tepat tugas pemberian SIM termasuk tugas Kepolisian ?

Berdasarkan fungsi SIM dalam konteks fungsi perizinan jelas terkait dengan fungsi menjaga ketertiban.

Atas dasar itu adalah rasional pemberian SIM termasuk tugas Kepolisian. Bahwa di negara lain pemberian SIM tidak dilakukan oleh Polisi harus ditelaah rasion legis pengaturan tersebut dan hal itu harus dilakukan comparative study dalam tataran makro.

Uraian supra berlaku juga untuk tugas registrasi dan identifikasi kendaraan.

7. Prof. Dr. H. Muhammad Said Karim, S.H., M.H., M.Si.

I. POSISI KEDUDUKAN HUKUM (*legal standing*) PARA PEMOHON DALAM MENGAJUKAN PERMOHONAN

Untuk menjawab pertanyaan telah Benarkah Posisi Kedudukan Hukum Para Pemohon dalam mengajukan Permohonan ? menimbulkan Pertanyaan:

1. Apakah dalam Permohonan Para Pemohon, telah terurai dan dapat membuktikan terlebih dahulu bahwa Benar Para Pemohon sebagai Subjek yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan,

atas beriakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, yakni Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan, khususnya tentang kewenangan registrasi kendaraan bermotor dan pemberian SIM. ?

2. Apakah ada kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji. ?
3. Apakah kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut akal sehat (*common sense*) penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi Kerugian. ?
4. Apakah ada hubungan sebab akibat/causal verband dalam Hukm Pidana disebut Ajaran Causalitas (Sebab Akibat), antara kerugian dan beriakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji ?

Menurut Pendapat saya selaku Ahli Jawaban atas Pertanyaan tersebut adaiah sebagai berikut:

1. Dalam Permohonan Para Pemohon, Bel urn Jelas dan Belum dapat dibuktikan terlebih dahulu bahwa Benar Para Pemohon sebagai Subjek memiliki hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan, atas beriakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, yakni Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan, khususnya tentang kewenangan registrasi kendaraan bermotor dan pemberian SIM.
2. Dalam Permohonan Para Pemohon, Belum Jelas dan Belum dapat dibuktikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya Para Pemohon, sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut.
3. Oleh karena dalam Permohonan Para Pemohon, Kerugian konstitusional Pemohon tidak dapat diuraikan dengan jelas, tidak dapat dibuktikan, maka tentu saja Kerugian yang dimaksudkan bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut akal sehat (*common sense*) penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi Kerugian, Terlebitvlebih lagi tidak pada dan tidak dapat dibuktikan oleh Para Pemohon.

4. Dalam Permohonan Para Pemohon Belum Jelas dan Belum dapat dibuktikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya Para Pemohon, sehingga tentunya tidak pula dapat dibuktikan adanya hubungan kausal antara diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut, dengan kerugian karena hak dan/atau kewenangannya Para Pemohon tidak ada dilanggar, dan tidak ada yang dirugikan.

Berdasarkan Uraian tersebut di atas, selaku Ahli saya berpendapat bahwa Para Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi syarat kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum, untuk mengajukan Permohonan sebagaimana dimaksudkan dan diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 dan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 11/PUU-V/2007, serta berdasarkan putusan-putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu.

Oleh karena Para Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi syarat kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum, untuk mengajukan Permohonan, maka menurut Pendapat saya Adalah Tepat jika Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, Menyatakan Permohonan Para Pemohon Tidak Dapat Diterima, namunpun demikian saya tetap menghormati kepada Ketua/Hakim Mahkamah Konstitusi RI, yang Mulia, atas kewenangannya dalam mengadili memeriksa dan memutus perkara ini.

- II. **Apakah Benar ? Ketentuan yang dimohonkan oleh Para Pemohon untuk di Uji oleh MK RI yakni Ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Kepolisian serta Ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), dan Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 Undang-Undang LLAJ Bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.**

Untuk menjawab pertanyaan angka romawi II tersebut diatas perkenankan saya untuk menjelaskan dan menguraikan hal-hal sebagai berikut:

1. Tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur dalam Konstitusi Negara RI yakni pada Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 berbunyi, "Kepolisian Negara Republik Indonesia

sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani//fas masyarakat, serta menegakkan hukum.

Jika ketentuan ini dicermati, ada beberapa aspek yang harus dipahami yaitu:

- 1.1 Pasal ini memberikan kedudukan kepada Polri sebagai penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, sebagai salah satu tujuan dari bangsa dan negara. Sebagai alat negara, polisi harus mampu mewujudkan kondisi dan rasa aman serta kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat, baik sosial maupun ekonomi, serta politik.
- 1.2 Pasal ini juga memberikan tugas kepada Polri untuk melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, dan menegakkan hukum agar dapat mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat.

TUGAS POLRI inilah yang kemudian dijabarkan lebih lanjut ke dalam berbagai kewenangan dalam beberapa undang-undang terkait yang di antaranya Undang-Undang No.2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian RI, dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya terkait dengan registrasi kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi namun, semua kewenangan tersebut tetap harus diorientasikan pada terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat. Bahwa ketentuan Pasal 30 ayat (5) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bersifat open norm, artinya penambahan, pengurangan, ataupun penugasan sesuatu kewenangan yang terkait dengan Polri merupakan kewenangan dari pembentuk undang-undang yaitu Dewan Perwakilan Rakyat dengan persetujuan bersama Presiden vide Pasal 20 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Oleh karenanya, kewenangan Polri di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan penerbitan SIM merupakan kebijakan terbuka pembentuk undang-undang untuk menentukannya yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam Undang-Undang Kepolisian dan Undang-Undang LLAJ.

Tugas Pokok Kepolisian Negara RI diatur pula lebih lanjut dalam Pasal 13 Undang-Undang No.2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Pasal 13 mengatur:

Tugas pokok Kepolisian Negara RI adaiah:

- a. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat

- b. menegakkan hukum dan
- c. memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Lebih lanjut Pasal 14 Undang-Undang No.2 tahun 2002 Tentang Kepolisian RI mengatur:

- (1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 Kepolisian Negara RI Bertugas:
- a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan.
 - b. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan;
 - c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
 - d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
 - e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
 - f. melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
 - g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
 - h. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan kepolisian;
 - i. melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.

Tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagaimana diatur dalam Konstitusi Negara RI yakni pada Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Pasal 13 dan Pasal 14 Undang-Undang No.2 tahun 2002 Tentang Kepolisian RI, sesuai dengan Prinsip Misi dan Fungsi Dasar Kepolisian Modern di beberapa Negara Maju seperti Jepang, Inggris, Amerika,

yang mengatur Fungsi Kepolisian: 1. *to enforce the law*; 2. *to maintain order*; 3. *to provide police service*. (*The London Metropolitan Police, Sir Robert Peel*).

Bahwa terhadap anggapan Para Pemohon yang menyatakan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Kepolisian dan ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 Undang-Undang LLAJ dianggap bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945, Izinkan saya untuk menjelaskan sebagai berikut:

Bahwa di antara objek dari tugas Polri dalam rangka membangun keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya di bidang lalu lintas dan jalan raya terdapat:

a. Perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan kendaraan bermotor.

Berdasarkan Undang-Undang Kepolisian dan Undang-Undang LLAJ, Polri diberi tugas untuk memberikan perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan kendaraan bermotor sebagai harta benda yang dipunyai warga masyarakat. Wujud dari upaya pemberian perlindungan, pengayoman, dan pelayanan tersebut adaiah diberikannya kewenangan kepada Polri untuk melakukan registrasi kendaraan bermotor. Dalam proses registrasi kendaraan bermotor, Polri wajib memberikan pelayanan dan menerbitkan Buku Pemilikan Kendaraan Bermotor atau BPKB yang berfungsi sebagai alat bukti kepemilikan kendaraan bermotor. Dengan adanya BPKB memberi jaminan terhadap 3 hal yaitu:

- 1) Kepastian atau kejelasan hubungan hukum kepemilikan antara seseorang dengan kendaraan bermotor yang dimiliki karena data mengenai identitas kendaraan bermotor dan identitas objek pemilikinya tercatat dan terekam dalam database atau pangkalan data kendaraan bermotor di unit kerja lalu lintas Polri.
- 2) Jaminan ketertiban administratif terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor karena setiap kepemilikan dan peralihan serta perubahan data mengenai identitas kendaraan bermotor dan pemilikinya harus diregistrasi.
- 3) Jaminan keamanan terhadap kepemilikan kendaraan bermotor lebih mudah diberikan.

Jika terdapat tindak pidana pencurian terhadap kendaraan bermotor yang dimiliki seseorang, data kendaraan bermotor dan pemilik yang tersimpan dalam

pangkalan data Polri dapat dipergunakan sebagai dasar untuk melacak tindak pidana pencurian dimaksud. atau jika terdapat tindak pidana lain, termasuk terorisme yang dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor, maka data kendaraan bermotor dan pemilik dapat dipergunakan untuk melacak pelaku tindak pidana lain atau terorisme dimaksud. Hal ini dimungkinkan karena data kendaraan bermotor dan pemilik yang tersimpan dalam pangkalan data Polri berfungsi juga sebagai data forensik kepolisian, hal ini berkait pula dengan Fungsi Kepolisian dalam Penegakan Hukum, sehingga bila kewenangan Kepolisian untuk melayani masyarakat melakukan registrasi kendaraan bermotor, memberikan pelayanan dan menerbitkan buku kepemilikan kendaraan bermotor atau BPKB yang berfungsi sebagai alat bukti kepemilikan kendaraan bermotor, serta Penerbitan SIM, ada pemikiran hendak menghapus/menghilangkan, atau diserahkan kepada pihak lain, maka menurut pendapat saya ini adalah bentuk upaya Pelemahan Polri dalam melaksanakan Tugasnya, memberi perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat, memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat serta menegakkan hukum. Oleh karena itu, Pemikiran yang demikian seharusnya ditolak, atau dikesampingkan.

Berdasarkan Undang-Undang No. 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian RI dan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ khususnya pasal-pasal yang dimohon uji materi, sesungguhnya terkandung semangat pemberian tugas kepada Polri untuk melindungi dan mengayomi jiwa raga setiap warga masyarakat ketika berlalu-lintas di jalan. Wujud dari upaya pemberian perlindungan dan pengayoman ini yaitu:

- 1) Pemberian jaminan legitimasi terhadap kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan. Pemberian jaminan legitimasi kepemilikan kendaraan bermotor di jalan dilakukan melalui proses registrasi dan identifikasi kepemilikan kendaraan bermotor. Pemberian jaminan legitimasi kepemilikan kendaraan bermotor dimaksudkan disamping memberikan identitas kendaraan bermotor juga sebagai pertanda kelayakan kendaraan bermotor untuk dapat dioperasikan di jalan. Dalam rangka registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, Polri diberi kewenangan untuk menerbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau STNK dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau TNKB.

- 2) Pemberian jaminan legitimasi pemenuhan kompetensi pengemudi berlalu lintas. Jaminan terpenuhinya kompetensi pengemudi diupayakan melalui serangkaian proses uji kompetensi yang dimulai dari tes kesehatan jasmani dan rohani, kompetensi pengetahuan tata cara berlalu lintas, kompetensi keterampilan mengemudi di lapangan, praktik, dan di jalan. Seseorang yang dinyatakan lulus serangkaian proses uji kompetensi jika memenuhi kondisi sehat jasmani dan rohani, memahami tata cara berlaku berlalu lintas dengan benar, mampu menerapkan tata cara itu dengan benar ketika mengemudi kendaraan bermotor di jalan. Sebagai tanda bukti lulus uji kompetensi tersebut kepada yang bersangkutan diterbitkan dan diberikan Surat Izin Mengemudi. (SIM) merupakan tanda bukti bahwa pemegang SIM sudah memenuhi kompetensi untuk mengemudi kendaraan bermotor di jalan. Harapannya, pemegang SIM dapat mengemudi dengan baik dan benar sesuai tata cara berlalu lintas, sehingga yang bersangkutan tidak menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemegang SIM tidak menjadi aktor yang mengancam keselamatan jiwa raga dirinya sendiri, maupun pengguna jalan yang lain. Dengan demikian, SIM mempunyai keterkaitan dengan upaya untuk menciptakan ketertiban warga masyarakat dalam berlalu-lintas. Ketika warga masyarakat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan tertib, maka ancaman terhadap jiwa raga diri sendiri dan pengguna jalan, baik berupa kematian maupun luka ringan dan berat serta kerusakan kendaraan bermotor dapat diminimalisir. Di sinilah letak bahwa kewenangan pemberian SIM menjadi bagian tugas Polri, memberikan pengayoman dan perlindungan kepada pemakai jalan dalam rangka menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat. Sehingga bila ada orang yang bermaksud memperoleh SIM untuk berkendara di jalan raya, belum dinyatakan Lulus/Memenuhi Syarat, oleh Pihak Kepolisian, maka upaya yang harus dilakukan berusaha menurut hukum memenuhi syarat-syarat tersebut agar dapat Lulus dan Memperoleh SIM, pemberian/penerbitan SIM kepada Pemohon benar-benar dilaksanakan secara Disiplin oleh Kepolisian RI, dengan maksud untuk keamanan, keselamatan Pemohon dan masyarakat lainnya pengguna jalan di jalan raya, oleh karena itu Pemohon yang belum dinyatakan lulus/memenuhi syarat mendapatkan SIM, tidak lantas serta merta mengajukan Permohonan Ke Mahkamah Konstitusi dengan Anggapan bahwa Kepolisian melaksanakan tugas dan fungsinya

bertentangan dengan UUD 1945, upaya langkah ini terasa terlalu jauh dan berlebihan, bagi Kepolisian RI, tidak ada niat maksud mempersulit masyarakat, oleh karena sesungguhnya Polri sangat menyadari Polri adalah Pelayan, Pelindung, Pengayom masyarakat, tegasnya bagi Pemohon SIM, Penuhi syaratnya, SIM dalam waktu singkat akan diterbitkan dan berada dalam genggaman tangan anda.

Berdasarkan Penjelasan tersebut di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa secara yuridis konstitusional, kewenangan Polri di bidang registrasi kendaraan bermotor dan Penerbitan Surat Izin Mengemudi dapat ditempatkan sebagai bagian dari tugas pelayanan masyarakat, pengayoman dan perlindungan dalam rangka terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor serta pengamanan jiwa raga warga masyarakat ketika berlalu-lintas di jalan.
 2. Ketentuan yang dimohonkan oleh Para Pemohon untuk di Uji oleh MK RI yakni Ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Kepolisian serta Ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), dan Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 Undang-Undang LLAJ TIDAK BERTENTANGAN dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.
 3. Bahwa secara historis, kewenangan penerbitan STNK dan TNKB serta SIM sudah ada sebelum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia diundangkan.
- III. Apa kerugian dan akibat buruk yang timbul bila kewenangan registrasi kendaraan bermotor dan penerbitan/pemberian SIM berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dihapuskan atau tidak dilaksanakan oleh Polri atau diserahkan kepada pihak lain.**

Menurut pendapat saya, **kerugian dan akibat buruk yang timbul bila Kewenangan Registrasi Kendaraan Bermotor dan Penerbitan/Pemberian SIM berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan,**

dihapuskan, atau tidak dilaksanakan oleh Polri, atau diserahkan kepada pihak lain adalah sebagai berikut:

1. Terjadi pelemahan bagi Polri dalam melaksanakan tugasnya berdasarkan Undang-Undang No.2 tahun 2002, yakni: a.memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat; b.menegakkan hukum; dan c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat;
2. Polri sebagai Sub Sistem Peradilan Pidana (*integrated criminal justice system*), yang bertugas di garda terdepan di bidang Penyelidikan dan Penyidikan baik Tindak Pidana Umum, maupun Tindak Pidana Khusus, akan mengalami hambatan dan tidak optimal dalam pelaksanaan tugas. Oleh karena salah satu kewenangan pendukung yakni Pemberian kewenangan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi kepada Polri justru menjadi faktor penguat dan bagian integral terhadap pelaksanaan kewenangan Polri di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat.

Hal ini dikarenakan data identitas kendaraan bermotor dan mengemudi menjadi data forensik kepolisian yang dapat digunakan untuk melacak pelaku tindak pidana, baik tindak pidana umum maupun tindak pidana terhadap kendaraan bermotor, maupun tindak pidana yang menggunakan kendaraan bermotor, serta kasus-kasus terorisme.

3. Bahwa Pemikiran memindahkan Kewenangan Registrasi Kendaraan Bermotor Penerbitan STNK, TNKB, BPKB dan Penerbitan/Pemberian SIM yang selama ini dimiliki Polri kepada Pihak/Instansi lain, tidak selalu akan menyelesaikan masalah jika instansi/lembaga baru yang diberikan kewenangan itu, tidak lebih baik dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, maka pemindahan kewenangan yang dilakukan ke lembaga lain belum tentu menjadi lebih baik. dan oleh karena itu yang paling penting untuk diperhatikan dan dilakukan adalah peningkatan secara terus-menerus mutu pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor oleh lembaga yang saat ini berwenang (Polri) agar pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan kepada masyarakat semakin menjadi lebih baik, dan hal ini telah dilakukan oleh Polri baik menyangkut kualitas SDM, maupun perangkat peralatan pendukung, guna mewujudkan pelayanan optimal kepada masyarakat.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan penjelasan tersebut di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa secara yuridis konstitusional, kewenangan Polri di bidang registrasi kendaraan bermotor dan penerbitan surat izin mengemudi dapat ditempatkan sebagai bagian dari tugas pelayanan masyarakat, pengayoman, dan perlindungan dalam rangka terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya terkait dengan kepemilikan kendaraan bermotor serta pengamanan jiwa raga warga masyarakat ketika berlalu-lintas di jalan;
2. Ketentuan yang dimohonkan oleh Para Pemohon untuk diuji oleh MK RI yakni Ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Kepolisian serta Ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), dan Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88 Undang-Undang LLAJ **TIDAK BERTENTANGAN** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945;
3. Bahwa secara historis, kewenangan penerbitan STNK dan TNKB serta SIM sudah ada sebelum Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia diundangkan;
4. Pemerintah, Presiden, DPR RI, dan Pihak Terkait (Kepolisian Negara RI) dapat MEMOHON kepada Yang Mulia Ketua Majelis/Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, agar dapat memberikan keputusan sebagai berikut.
 - 4.1. Menolak permohonan pengujian Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima;
 - 4.2. Menerima keterangan Pemerintah Presiden RI, DPRI, dan Pihak Terkait (Kepolisian Negara RI) secara keseluruhan;
 - 4.3. Menyatakan Ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Kepolisian serta Ketentuan Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 85 ayat (5), dan Pasal 87 ayat (2), dan Pasal 88

Undang-Undang LLAJ tidak **bertentangan** dengan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

8. Dr. Dian Puji Nugraha Simatupang, S.H., M.H.

1.1 Pengantar

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian (UU Nomor 2 Tahun 2002) dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Nomor 22 Tahun 2009) terhadap Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD 1945). Keterangan ahli yang disampaikan ini dilakukan dengan mengedepankan independensi dan otonomi keilmuan yang dijamin dengan Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005 Tentang Guru dan Dosen.

1.2 Dasar Hukum

Dalam menyampaikan keterangan ahli ini didasarkan pada beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait, yaitu:

- a. Undang-undang Nomor 20 Tahun 1997 Tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak;
- b. Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian;
- c. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara;
- d. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Perbendaharaan Negara;
- e. Undang-undang Nomor 15 Tahun 2004 Tentang Pemeriksaan Pengelolaan dan Tanggung Jawab Keuangan Negara;
- f. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- g. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah;
- h. Undang-undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan;
- i. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kepolisian Republik Indonesia.

1.3 Keterangan Ahli

1.3.1 Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia dalam Perspektif Hukum Administrasi Negara

Secara teoretis praktis di Indonesia, kewenangan yang diberikan kepada organ menurut sifat hakikat (*wezenlijk*) fungsinya dibagi atas dua tingkatan, yaitu organ yang menentukan tugas (*taakstelling*) politik negara dan organ yang menyelenggarakan tugas (*venwezenlijking van de taak*) yang diarahkan untuk merealisasikan politik negara pada konkretisasi tindakan pemerintahan dan pelayanan publik. Pada organ yang pertama ditentukan secara limitatif fungsinya sebagai batasan tugas dan wewenang, yaitu bidang legislatif oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Dewan Perwakilan Daerah, bidang yudikatif oleh Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, dan badan peradilan lainnya, serta bidang eksekutif oleh Presiden. Sementara itu, organ yang kedua pemerintah dan keseluruhan penyelenggara pemerintahan umumnya yang berada di bawah Presiden sesuai dengan Pasal 4 ayat (1) 1945. (E. Utrecht, Hukum Administrasi Negara Indonesia, 1964).

Kepolisian Republik Indonesia (Polri) merupakan salah satu organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*) yang diarahkan untuk merealisasikan politik negara pada konkretisasi tindakan pemerintahan dan pelayanan publik. Sebagai bagian dari organ di bawah Presiden sebagai pemimpin tertinggi penyelenggaraan pemerintahan umum sesuai dengan Pasal 4 ayat (1) UUD 1945, wewenang yang diberikan adalah berkembang sesuai dengan batasan penyelenggaraan pemerintahan umum dan pelayanan publik dengan maksud mencapai suatu kesejahteraan umum (*bestuurszorg*).

Sebagai organ di bawah Presiden, Polri sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*) dapat diberikan wewenang tertentu dalam rangka menjalankan tugas

pokoknya yang secara terintegrasi disebut sebagai perbuatan pemerintahan (*bestuursdaad*). Dalam konsep perbuatan pemerintahan, suatu organ dapat ditetapkan untuk menangani dan menyelenggarakan kegiatan tertentu yang memiliki persamaan jenis pelayanan umum. Penetapan tersebut harus didasarkan pada pertimbangan rasionalitas yang diatur dalam suatu undang-undang.

Sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*), politik hukum yang terbuka (*opened legal policy*) menjadi penentu untuk menetapkan batasan wewenang sesuai dengan kehendak para pembentuk undang-undang terhadap suatu organ. Misalnya, apabila DPR dan Pemerintah menyatakan Polri mendapatkan kewenangan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi dengan maksud mendorong pengkonkretan (*concretisering*) dalam rangka integrasi tindakan hukum dan tindakan administrasi lainnya yang terkait.

Pengkonkretan (*concretisering*) adalah penetapan wewenang yang didasarkan pada praktik kesatuan fungsi organisasi yang terkait dan tidak dapat dipisahkan untuk mendapatkan tujuan yang lebih efisien dan efektif. Misalnya, dalam Pasal 2 UU Nomor 2 Tahun 2002 Polri diberikan, "...fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat," maka pengkonkretan (*concretisering*) fungsi tersebut dalam praktik tidak hanya diwujudkan pada aspek penyelenggaraan pemerintahan umum di bidang keamanan secara keseluruhan, tetapi juga pelayanan publik dengan memberikan wewenang di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi.

Adanya pengkonkretan (*concretisering*) fungsi Polri yang melekat pada dua aspek, yaitu wewenang hukum dan

wewenang administrasi merupakan sesuatu yang wajar dipandang dari kedudukan Polri sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*), sehingga wewenangnya yang diberikan sangat bergantung pada pertimbangan rasionalitas politik hukum terbuka (*opened legal policy*) oleh pembentuk undang-undang.

Dengan demikian, fungsi dan wewenang yang bersifat dualikatis tersebut seharusnya tidak akan menimbulkan persoalan mengenai fokus penyelenggaraan tugas karena pertama, sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*), Polri dapat mengembangkan organisasi sesuai dengan tuntutan tugas dan kebutuhan organisasi. Kedua, sebagai bagian dari organisasi administrasi negara, Polri dapat membentuk struktur organisasi yang mampu menjalankan seluruh tugas dan wewenangnya agar terbagi sesuai dengan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

Dengan demikian, adanya lingkup wewenang Polri dalam di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi tidak dapat dijadikan alasan (*geen oorzaak*) untuk menyatakan Polri akan kehilangan fokusnya pada bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*), Polri diharapkan mampu mengembangkan sistem organisasi yang terintegrasi antara fungsi hukum dan fungsi administrasi, sehingga maksud dan tujuan integrasi tersebut kepada Polri sesuai dengan politik hukum DPR dan Pemerintah pada UU Nomor 2 Tahun 2002 dan UU Nomor 22 Tahun 2009 dapat terwujud.

Hal yang lebih utama dalam kaitannya dengan dualikatis fungsi dan wewenang Polri tersebut seharusnya adalah pengaturan tata kelola dan akuntabilitasnya, sehingga Polri mampu mengelola dan menyelenggarakan fungsi yang diserahkan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan

ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Tata kelola dan akuntabilitas tersebut dijamin dengan adanya pemeriksaan pengelolaan dan tanggung jawab keuangan negara yang digunakan Polri dalam melaksanakan seluruh fungsinya, baik kepada Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan maupun Badan Pemeriksa Keuangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Hal yang prinsip ini hakikatnya akan menjaga dan menjamin pengelolaan dan penyelenggaraan seluruh fungsi Polri, serta akan menjadi dasar penilaian negara terhadap efektivitas penyelenggaraan fungsi tersebut secara terintegrasi.

1.3.2 Pengelolaan Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia dalam di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi menurut Hukum Keuangan Publik

Pengelolaan kewenangan Polri dalam bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi merupakan bagian dari pelayanan publik, sehingga pembiayaan yang timbul atas pelayanan tersebut termasuk ke dalam penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dengan jenis penerimaan yang termasuk kelompok penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah. Oleh sebab itu, pelayanan atas bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi termasuk ke dalam rezim pengelolaan keuangan negara. Hal ini dibuktikan dengan penerbitan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010.

Menurut hukum keuangan publik, tunduknya pengelolaan bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi dalam mekanisme APBN sebagai PNPB hakikatnya menunjukkan Polri bukan organisasi yang berdiri sendiri, tetapi merupakan satu kesatuan dengan keseluruhan organisasi pemerintahan yang melakukan pelayanan publik.

Dengan terintegrasinya pengelolaan keuangan dalam bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi dalam mekanisme APBN sebagai PNBPN, Polri tidak dapat menggunakan langsung penerimaan tersebut tanpa melalui proses perencanaan dan penganggaran sesuai dengan UU Nomor 17 Tahun 2003 dan UU Nomor 1 Tahun 2004. Dengan demikian, Polri tidak dapat menggunakan langsung PNBPN dari bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi misalnya untuk mengatasi kemacetan dan ketidaktertiban lalu lintas dan jalan raya. Hal ini disebabkan Polri harus menyampaikan rencana dan anggaran tersebut dalam pokok-pokok RAPBN kepada Menteri Keuangan untuk kemudian diintegrasikan dan disampaikan Presiden kepada DPR.

Dalam pembahasan permulaan pokok-pokok RAPBN dan Nota Keuangan, jika ada kementerian/lembaga, termasuk Polri, yang menerapkan rencana dan anggaran belanja yang tidak sesuai dengan fungsinya atau bersinggungan dengan fungsi yang lain, Kementerian Keuangan atau DPR memiliki kewenangan untuk melakukan perubahan. Dengan demikian, tidak beralasan apabila kemudian fungsi Polri dalam bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi yang menghasilkan PNBPN memberikan keleluasaan kepada Polri untuk langsung menggunakan anggarannya guna mengatasi kemacetan dan ketidaktertiban lalu lintas dan jalan raya. Pasal 5 UU Nomor 20 Tahun 1997 mengatur "seluruh Penerimaan Negara Bukan Pajak dikelola dalam system Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara" Hal ini berarti Polri tidak dapat begitu saja mempergunakan keuangan yang berasal dari PNBPN bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi untuk dipergunakan langsung. Menurut Pasal 8 ayat (2) UU Nomor 20 Tahun 1997, penggunaan oleh Polri sebagai instansi pemungut PNBPN hanya dibatasi pada kegiatan tertentu, yaitu:

- a. penelitian dan pengembangan teknologi;
- b. pelayanan kesehatan;
- c. pendidikan dan pelatihan;
- d. penegakan hukum
- e. pelayanan yang melibatkan kemampuan intelektual tertentu;
- f. pelestarian sumber daya alam

Berdasarkan ketentuan tersebut, tidak terdapat alasan hukum untuk Polri menggunakan keuangan dari PNBPN bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi untuk digunakan bagi penuntasan masalah kemacetan dan ketertiban lalu lintas dan jalan.

Mengenai PNBPN yang dibayarkan masyarakat atas pelayanan Poln di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi yang dianggap tidak dikelola secara optimal untuk mengatasi persoalan pengelolaan lalu lintas, menurut Pasal 4 UU Nomor 20 Tahun 1997, "seluruh Penerimaan Negara Bukan Pajak wajib disetor langsung secepatnya ke Kas Negara," sehingga tidak menjadi kewenangan Polri untuk meminta dan menentukan semua PNBPN langsung dapat direncanakan dan dianggarkan mengatasi persoalan pengelolaan lalu lintas. Hal ini disebabkan Polri dalam menentukan anggaran belanja berpedoman pada peraturan perundang-undangan di bidang penganggaran, misalnya Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2012 Tentang Pelaksanaan APBN dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 143 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja. Dengan demikian, terdapat alasan yang salah (*valse oorzaak*) untuk menyatakan persoalan pengelolaan lalu lintas sebagai akibat dari pelayanan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi.

Terkait dengan pengelolaan PNBPN di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi, Polri termasuk objek pemeriksaan BPKP dan BPK, sehingga pengawasan atas pelaksanaan PNBPN tersebut akan

dilakukan dalam suatu pemeriksaan keuangan, pemeriksaan kinerja, dan jika diperlukan pemeriksaan dengan tujuan tertentu sesuai dengan UU Nomor 15 Tahun 2004. Dengan demikian, kekuatiran atas kemungkinan penyalahgunaan pengelolaan PNBP akan diantisipasi dan tidak dapat dipakai sebagai alasan (*ongeoorloofde oorzaak*) untuk mencabut kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi.

1.4 Simpulan

Berdasarkan uraian keterangan ahli yang disampaikan di atas, disampaikan simpulan sebagai berikut:

- a. lingkup wewenang Polri dalam di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi tidak dapat dijadikan alasan (*geen oorzaak*) untuk menyatakan Polri akan kehilangan fokusnya pada bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Sebagai organ yang menyelenggarakan tugas (*verwezenlijking van de taak*), Polri diharapkan mampu mengembangkan sistem organisasi yang terintegrasi antara fungsi hukum dan fungsi administrasi, sehingga maksud dan tujuan integrasi tersebut kepada Polri sesuai dengan politik hukum DPR dan Pemerintah pada UU Nomor 2 Tahun 2002 dan UU Nomor 22 Tahun 2009 dapat terwujud.
- b. Pengelolaan kewenangan Polri dalam bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi merupakan bagian dari pelayanan publik, sehingga pembiayaan yang timbul atas pelayanan tersebut termasuk ke dalam penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dengan jenis penerimaan yang termasuk kelompok penerimaan dari kegiatan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah, sehingga terdapat alasan yang salah (*valse oorzaak*) untuk menyatakan persoalan pengelolaan lalu lintas sebagai akibat dari pelayanan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi dan kekuatiran atas

kemungkinan penyalahgunaan pengelolaan PNBP akan diantisipasi dan tidak dapat dipakai sebagai alasan (*ongeoorloofde oorzaak*) untuk mencabut kewenangan Polri di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor serta penerbitan Surat Izin Mengemudi.

9. **Adi Tanuarto, M.Sc.**

- Secara umum Tupoksi Polri di bidang LLAJ meliputi i) 3E + Ri (Edukasi, *Engineering, Enforcement*, Registrasi & Identifikasi); ii) Pusat K3i dan Pengelola PusdalSisInfoKom LLAJ; iii) Rekomendasi Anev Situasi & Kondisi LLAJ; dan iv) Korwas PPNS.
- Selain dimiliki Polri, kewenangan Registrasi dan Identifikasi (Regident) pengemudi dan kendaraan bermotor juga dimiliki polisi negara lain, antara lain, Singapore Traffic Police, Japan Police Traffic Bureau, China Police, Pakistan Traffic Police, Mauritius Police Force, Police of Finland, Royal Oman Police, Abu Dhabi Police, dan Sharja Police.
- Kemacetan lalu lintas adalah permasalahan multifaktor penyebab, multidimensi, multidisiplin dan multisektoral. Masalah kemacetan memiliki kompleksitas tinggi dan membutuhkan penanganan yang *comprehensive* berikut koordinasi yang melekat antarpembina LLAJ.
- Pengurangan permasalahan kemacetan yang umumnya terjadi di kota-kota besar di Indonesia, hanya dapat dilakukan dengan cara:
 1. Pendekatan Mikro (Kasat Mata & Partial)
 2. Pendekatan Makro (Kesisteman & Comprehensive/Networks Base)
 3. Pendekatan Mikro + Makro (Total Solution)
- Pendekatan Mikro adalah suatu pendekatan yang diupayakan untuk mengurangi berbagai permasalahan LLAJ/gangguan di jalan yang terlihat kasat mata pada titik-titik atau ruas jalan tertentu dan berpotensi atau secara langsung dapat mengurangi kapasitas jalan di dalam ruang manfaat jalan (*trouble spots*). Penanganan *trouble spots* tidak selalu dapat diselesaikan oleh Polri, misalnya terdapat permasalahan yang mengharuskan adanya perubahan fisik jalan (misal pembangunan *flyover* atau pelebaran/perbaikan jalan), penambahan/perbaikan perlengkapan jalan, kelengkapan fasilitas LLAJ, perizinan trayek angkutan umum, KIR kendaraan bermotor, APIL (*traffic light*/lampu pengatur lalu lintas),

aksesibilitas/penataan bangunan gedung-gedung/*superblock* (*mixed development*), tata guna lahan (pemanfaatan ruang), yang kewenangannya berada pada Instansi Pemerintah lainnya.

- Pendekatan Mikro ini dapat dikatakan merupakan pekerjaan rutin yang masuk dalam kategori Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (*Traffic Engineering & Management*) yang umumnya meliputi:
 1. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (*Traffic Engineering & Management/Non-Polri*)
 2. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kepolisian (*Police Traffic Engineering & Management*)
 3. Manajemen Operasional Lalu Lintas Kepolisian (*Police Traffic Operation*)
 4. Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (*Traffic Demand Management*)
- Pendekatan Mikro (Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kepolisian dan Manajemen Operasional Lalu Lintas Kepolisian) yang dilakukan Polri hanya untuk jangka mendesak/pendek sebagai tindakan korektif dan sifatnya sementara atas berbagai kekurangan/permasalahan yang terjadi di Ruang Manfaat Jalan sebagaimana diatur Pasal 96 ayat (3) UU 22/2009 tentang LLAJ.

Pendekatan Makro

- Jika tingkat kemacetan yang terjadi sudah cukup parah atau sudah mencapai titik ketidakseimbangan jaringan LLAJ, maka dibutuhkan cara penyelesaian dengan Pendekatan Makro.
- Contoh pendekatan Makro ini adalah, masalah kemacetan di DKI Jakarta hanya dapat diselesaikan secara Makro dengan cakupan Multi-Modal Sistem Transportasi berikut jaringan LLAJ dan penyelenggaraannya se-Jabodetabek yang secara utuh harus memiliki Keseimbangan *demand vs. supply*, aksesibilitas, koneksitas dan kesinambungan sistem, berikut pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimum (SPM). Selanjutnya disusun berbagai kajian yang kemudian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan pengembangan sistem transportasi terintegrasi yaitu Pola Transportasi Makro (PTM) dan RTRW 2030.
- Dalam kaitannya dengan PTM & RTRW 2030, maka pengembangan sistem transportasi terintegrasi akan mengintegrasikan empat moda sistem angkutan yang terdiri dari i) Mass Rapid Transit (Underground & Elevated);

ii) Light Rail Transit (LRT); iii) Bus Rapid Transit (BRT/Busway); dan iv) Alternative Transportation (ASDP).

Masalah Kecelakaan (Keselamatan) Lalu Lintas

- Kecelakaan Lalu Lintas umumnya di sebabkan oleh berbagai faktor yang saling terkait/berinteraksi satu sama lain, yaitu manusia, kendaraan, infrastruktur jalan dan/atau lingkungan. Pasal 203 UU 22/2009 mengamanatkan sbb:
 - 1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - 2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - d. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pada 11 Mei 2011, Sekretaris Jenderal PBB Ban Ki-moon, me-*launching* *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*.
- Menindaklanjuti deklarasi UN dan WHO tersebut, Pemerintah Indonesia pada 11 April 2013 mengeluarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang berisikan pedoman 5 (lima) Pilar Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Kelima pilar tersebut adalah i) Manajemen Keselamatan Jalan; ii) Jalan yang Berkeselamatan; iii) Kendaraan yang Berkeselamatan; iv) Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan; dan v) Penanganan Pra dan Pasca Keselamatan.
- Pelaksanaan 5 (lima) pilar sebagaimana dimaksud, dikoordinasikan oleh Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional untuk Pilar I; Menteri Pekerjaan Umum untuk Pilar II; Menteri Perhubungan untuk Pilar III; Kapolri untuk Pilar IV; dan Menteri Kesehatan untuk Pilar V.

- Dengan demikian jelas bahwa masalah kecelakaan (keselamatan) merupakan tanggung jawab bersama baik dari para pembina LLAJ, pemangku kepentingan, dan masyarakat pengguna jalan.
- Polri telah menyiapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan Kepolisian, Sistem Informasi Kecelakaan Online, pengembangan SIM dan Ranmor Online, *data base* Pelanggaran Lalu Lintas Online untuk Demerit System sesuai amanat Pasal 89 UU 22/2009 serta Pasal 74 dan Pasal 75 Perkap Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Surat Izin Mengemudi, dan pelaksanaan implementasi Penegakan Hukum Elektronik secara Nasional.
- Pasal 99 UU 22/2009 mengamanatkan kewajiban dilakukannya analisis dampak lalu lintas. Selanjutnya Pasal 100 mengatur pelaksana analisis dampak lalu lintas serta syarat persetujuan atas hasil analisis dampak dimaksud.
- Ketentuan lebih lanjut mengenai hal tersebut diatur dalam PP 32/2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- Pasal 17 PP 32/2011 menjelaskan bahwa inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas bertujuan untuk mengetahui dampak lalu lintas terhadap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Kegiatan Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 yang dilakukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai Pasal 18 huruf c, meliputi:
 - 1) inventarisasi pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang menimbulkan atau berpotensi terjadinya gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - 2) analisis peningkatan bangkitan dan tarikan lalu lintas akibat pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.
- Pengkajian analisis dampak lalu lintas membutuhkan proses Pemodelan Transportasi pada skala jaringan jalan tertentu yang diperkirakan dapat terkena dampaknya. Hal ini perlu dilakukan, mengingat bahwa analisisnya

harus dapat mencerminkan sebelum dan sesudah adanya pengembangan, yang mana hasil akhir analisisnya dapat mengilustrasikan/mendemonstrasikan ketentuan Pasal 99 ayat (2) UU 22/2009. Analisis Dampak Lalu Lintas ini diperlukan juga jika ada kegiatan pembangunan infrastruktur di jalan yang diperkirakan akan memberikan dampak yang signifikan.

- Proses kajian analisis dampak lalu lintas juga harus melibatkan berbagai instansi terkait selaku Pembina LLAJ dan tidak ada hubungannya dengan Registrasi dan Identifikasi Pengemudi maupun Ranmor.

[2.6] Menimbang bahwa para Pemohon dan Pihak Terkait menyerahkan Kesimpulan Tertulis melalui Kepaniteraan Mahkamah pada hari Jumat, 30 Oktober 2015, serta Presiden menyerahkan Kesimpulan Tertulis melalui Kepaniteraan Mahkamah pada hari Senin, 2 November 2015, yang pada pokoknya masing-masing masih tetap pada pendiriannya;

[2.7] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan ditunjuk dalam berita acara persidangan dan merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dengan putusan ini;

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah

Konstitusi (selanjutnya disebut Mahkamah) adalah menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa permohonan *a quo* adalah mengenai pengujian konstusionalitas Undang-Undang *in casu* Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4168, selanjutnya disebut UU Kepolisian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap UUD 1945, sehingga Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat bertindak sebagai Pemohon dalam pengujian suatu Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam Pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. kerugian hak dan/atau kewenangan konstusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;

[3.4] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005, dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007, serta putusan-putusan selanjutnya telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut harus bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa Pemohon I mendalilkan dirinya sebagai perseorangan warga negara Indonesia yang sekaligus juga selaku pembayar pajak (vide bukti bertanda P-3) yang menganggap hak konstitusionalnya sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya pasal yang diuji karena pajak yang dibayarkan oleh Pemohon I tidak dijalankan dengan optimal oleh negara karena buruknya pengelolaan lalu lintas yang salah satunya memunculkan kemacetan di jalan, akibat buruknya pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi (SIM);

Bahwa Pemohon II mendalilkan sebagai perseorangan warga negara Indonesia yang mengalami disabilitas (vide bukti bertanda P-4) yang menganggap hak konstitusionalnya sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya pasal yang diuji karena Pemohon II dipersulit mengurus SIM D (penyandang disabilitas) di wilayah Pemohon II;

Bahwa Pemohon III mendalilkan sebagai badan hukum yang berperan serta dalam pemberantasan korupsi di Indonesia dengan, salah satunya, melakukan pengawasan terhadap kinerja Kepolisian, yang menurut Pemohon III,

pasal yang dimohonkan pengujian tersebut telah merugikan hak konstitusional Pemohon III sebagaimana diatur dalam Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang disebabkan oleh terabaikannya fungsi utama penegakan hukum yang dilakukan oleh Kepolisian;

Bahwa Pemohon IV mendalilkan sebagai badan hukum yang memberikan bantuan hukum mewakili kepentingan umum, yang pada pokoknya menyatakan pasal yang dimohonkan pengujian tersebut telah merugikan hak konstitusional Pemohon IV sebagaimana diatur dalam Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 karena menjadikan Kepolisian tidak lagi murni sebagai penjaga keamanan dan ketertiban, sehingga pelaksanaan urusan keamanan dan ketertiban sebagaimana yang dimaksud oleh konstitusi tidak maksimal dijalankan;

Bahwa Pemohon V mendalilkan sebagai badan hukum yang berperan serta dalam mendorong perubahan menuju kondisi yang lebih baik di dalam masyarakat, yang pada pokoknya menyatakan bahwa pasal yang dimohonkan pengujian tersebut terkait dengan tidak transparannya pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengelolaan pemberian SIM oleh Kepolisian;

Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK serta syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan di atas, menurut Mahkamah, para Pemohon telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) huruf a dan huruf c UU MK, yaitu sebagai perseorangan warga negara Indonesia baik sebagai penyandang cacat maupun yang berbadan hukum yang memiliki hak konstitusional sebagaimana telah diuraikan di atas, yang oleh para Pemohon, hak konstitusional tersebut dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian dalam perkara *a quo*;

Bahwa kerugian hak konstitusional para Pemohon tersebut bersifat spesifik dan aktual sebagaimana fakta yang telah diuraikan oleh para Pemohon di atas, yang memiliki hubungan sebab-akibat dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian dalam perkara *a quo*, sehingga apabila permohonan para Pemohon dikabulkan maka kerugian hak konstitusional seperti yang didalilkan para Pemohon, tidak lagi terjadi. Namun, khusus terhadap Pemohon III, Mahkamah menerima kedudukan hukum (*legal standing*) yang bersangkutan dalam kapasitasnya sebagai badan hukum yang ruang lingkup aktivitasnya berkenaan dengan kegiatan kemasyarakatan dalam bidang hukum, bukan dalam

kedudukan sebagai pengawas kinerja Kepolisian sebagaimana didalilkan oleh Pemohon III;

Bahwa terjadinya permasalahan tentang tanda tangan para kuasa hukum Pemohon, dengan mengutamakan asas praduga tak bersalah, dan tidak ada kewajiban didampingi kuasa hukum di persidangan, serta para Pemohon prinsipal hadir di persidangan, maka berdasarkan pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendapat, para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;

Pokok Permohonan

[3.6] Menimbang bahwa Mahkamah telah membaca, mendengar, dan memeriksa dengan saksama permohonan para Pemohon, keterangan Presiden, keterangan DPR, keterangan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, bukti yang diajukan oleh para Pemohon dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, ahli dan saksi yang diajukan oleh para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, serta kesimpulan tertulis para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang selengkapnya sebagaimana telah tercantum pada bagian Duduk Perkara, selanjutnya Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

[3.7] Menimbang bahwa para Pemohon pada pokoknya mengajukan permohonan pengujian konstiusionalitas UU Kepolisian, khususnya Pasal 15 ayat (2) huruf b sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor*" dan Pasal 15 ayat (2) huruf c sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*", serta UU LLAJ khususnya Pasal 64 ayat (4) sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*", Pasal 64 ayat (6) sepanjang frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*", Pasal 67 ayat (3) sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*", Pasal 68 ayat (6) sepanjang frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*", Pasal 69 ayat (2) sepanjang frasa "*Kepolisian Negara Republik Indonesia*", Pasal 69 ayat (3) sepanjang frasa "*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik*

Indonesia”, Pasal 75 sepanjang frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*”, Pasal 85 ayat (5) sepanjang frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*”, Pasal 87 ayat (2) sepanjang frasa “*Kepolisian Negara Republik Indonesia*”, dan Pasal 88 sepanjang frasa “*Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia*”, dianggap bertentangan dengan UUD 1945 khususnya pasal-pasal sebagai berikut:

Pasal 28C ayat (2) : “*Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkannya haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya.*”

Pasal 28D ayat (1) : “*Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.*”

Pasal 30 ayat (4) : “*Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.*”

[3.8] Menimbang bahwa para Pemohon pada pokoknya mendalilkan tugas Kepolisian sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 tersebut tidak termasuk kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor karena hal tersebut merupakan suatu “penyelundupan” hukum yang berupa mengartikan frasa “*melayani masyarakat*” dengan menciptakan tugas baru yang sama sekali jauh dari fungsi keamanan dan ketertiban;

[3.9] Menimbang bahwa sejalan dengan amanat untuk memberikan perlindungan terhadap segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam alinea keempat Pembukaan UUD 1945, Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 secara tegas menyatakan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum;

Bahwa tugas yang diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum, secara doktriner maupun praktik di berbagai negara adalah

bagian dari fungsi pemerintahan negara. Hal tersebut ditegaskan pula dalam UU Kepolisian (vide Pasal 2 UU Kepolisian). Dengan demikian, kendatipun ruang lingkup fungsi-fungsi pemerintahan senantiasa berkembang dari masa ke masa sesuai dengan tuntutan perkembangan masyarakat, secara doktrinal maupun praktik, aspek keamanan dan ketertiban merupakan fungsi pemerintahan yang melekat pada tugas-tugas kepolisian;

[3.10] Menimbang bahwa sejalan dengan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada paragraf [3.9] di atas, kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam ketentuan undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan *a quo*, adalah bagian dari persoalan keamanan dan ketertiban dalam arti luas. Dengan demikian sudah tepat jika kewenangan dimaksud diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dan tidak bertentangan dengan UUD 1945;

Bahwa, selain itu, pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, harus dilihat pula dari sisi relevansinya, mengingat kemampuan instansi pemerintahan dalam bidang penegakan hukum, khususnya kemampuan forensik, terutama yang dimiliki oleh pihak Kepolisian dalam rangka mengungkap suatu tindak pidana, sehingga pemberian kewenangan tersebut kepada Kepolisian adalah efektif dan efisien;

Bahwa pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, merupakan salah satu bentuk pelayanan administrasi negara dan administrasi pemerintahan yang penting dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara, yang salah satu wujudnya adalah terselenggaranya keamanan dan ketertiban berlalu lintas. Selain itu, para Pemohon dalam Petitum perbaikan permohonannya tidak menjelaskan lebih lanjut siapa dan atau lembaga mana yang memiliki kewenangan konstitusional dalam penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta kewenangan memberikan Surat Ijin Mengemudi Kendaraan Bermotor. Sehingga dengan demikian, apabila permohonan para Pemohon dikabulkan maka akan terjadi kekosongan hukum yang justru sudah pasti

menimbulkan ketidakpastian hukum bagi masyarakat dan administrasi pemerintahan;

Bahwa mengalihkan kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada instansi lain tidak menyelesaikan masalah, terlebih lagi tidak ada jaminan bahwa apabila lembaga lain atau lembaga baru yang diberikan kewenangan tersebut akan lebih baik kinerjanya. Dengan demikian, yang lebih penting untuk diperhatikan dan dilakukan adalah meningkatkan kualitas pelayanan oleh Kepolisian dalam hal registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pemberian surat izin mengemudi kendaraan bermotor, terutama tidak melakukan perbuatan yang menyimpang dan melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya dugaan tindakan-tindakan yang dapat diasosiasikan dengan perilaku penyalahgunaan kewenangan dan bersifat koruptif;

[3.11] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendapat bahwa permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3] Pokok permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076).

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

Menyatakan menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Patrialis Akbar, Maria Farida Indrati, Aswanto, Suhartoyo, Wahiduddin Adams, I Dewa Gede Palguna, dan Manahan M.P Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, pada **hari Kamis, tanggal dua belas, bulan November, tahun dua ribu lima belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada **hari Senin, tanggal enam belas, bulan November, tahun dua ribu lima belas**, selesai diucapkan **pukul 14.49 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Patrialis Akbar, Maria Farida Indrati, Aswanto, Suhartoyo, Wahiduddin Adams, I Dewa Gede Palguna, dan Manahan M.P Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Wiwik Budi Wasito sebagai Panitera Pengganti, dihadiri para Pemohon dan/atau kuasanya, Presiden atau yang mewakili, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, serta Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Arief Hidayat

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Patrialis Akbar

ttd.

Maria Farida Indrati

ttd.

Aswanto

ttd.

Suhartoyo

ttd.

Wahiduddin Adams

ttd.

I Dewa Gede Palguna

ttd.

Manahan M.P Sitompul

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Wiwik Budi Wasito

**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**