



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 97/PUU-XV/2017**

**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 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:



1. Nama : **Ety Afiyati Hentihu**
Pekerjaan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (**Go - Car**)
Alamat : Jalan Mertojoyo G-3 , RT 003, RW 10, Merjosari, Lowok Waru, Kota Malang-Jawa Timur.

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

2. Nama : **Agung Prastio Wibowo**
Pekerjaan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (**Grab - Car**)
Alamat : Jalan Pisang Batu I/6, RT. 002, RW 009, Kota Baru, Bekasi Barat, Kota Bekasi, Jawa Barat.

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

3. Nama : **Mahestu Hari Nugroho**
Pekerjaan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (**Grab - Car**)
Alamat : Pondok Bahar Permai B I/11, RT 007, RW 003, Pondok Bahar, Karang Tengah, Kota Tangerang - Provinsi Banten.

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

4. Nama : **Dodi Ilham**
Pekerjaan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (**Uber - Car**)

Alamat : Jalan Pinang Ranti RT 012, RW 001, Pinang Ranti,
Makasar, Kota Jakarta Timur - Provinsi DKI Jakarta.

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

5. Nama : **Lucky Rachman Fauzi**

Pekerjaan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (**Grab -
Car**)

Alamat : Jalan Waru VII/18, RT. 014, RW 009, Kapuk,
Cengkareng, Kota Jakarta Barat, DKI Jakarta.

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

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor 09/SKK-TPALC/MK-P/XI/2017, 10/SKK-TPALC/MK-P/XI/2017, 11/SKK-TPALC/MK-P/XI/2017, 12/SKK-TPALC/MK-P/XI/2017, dan 13/SKK-TPALC/MK-P/XI/2017, masing-masing bertanggal 23 November 2017 memberi kuasa kepada Ferdian Sutanto, S.H., C.L.A., Ir. Edy M. Lubis, S.H., M.M., M.H., Rahmat Aminudin, S.H., Ester Silooy, S.H., Julius Jacob Ferdinandus, S.H., Yosep Lyle Koten, S.H., Paulus Tarigan, S.H., Timbul Jaya, S.H., Desnadya Anjani Putri, S.H., S.Ikom., M.H., Lely Aprianti, S.H., M.H., Pantry Lestari, S.H., M.H., Wahyudi, S.H., Ekky Zakiah Azis, S.H. Afriady Putra Salfimar, S. Sos., S.H., Suhardi, S.H., Linda Yendrawati Puspa, S.H. Andi Windo Wahidin, S.H., M.H., Hie Liang, S.E., S.H., Fitra Faraoky Lubis, S.H., M.H., Zuvi Novi Darina, S.H., C.L.A., Sugino, S.H., Debora Lumban Raja, S.H., M.H., dan Irwan Midian Manurung, S.H. adalah Para Advokat dan Konsultan Hukum yang tergabung dalam Tim Advokasi Hukum dan Pengendara Online Nasional "**TIMAH PANAS**" Advocates & Legal Consultant, beralamat di Rawa Kupa Utama Nomor 22 C, Tomang, Grogol Petamburan Jakarta Barat - DKI Jakarta, yang bertindak atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **para Pemohon;**

- [1.2] Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon;
Mendengar dan membaca keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
Mendengar dan membaca keterangan Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan Pihak Terkait;
Mendengar dan membaca keterangan Ahli para Pemohon dan Presiden;
Memeriksa bukti-bukti Para Pihak;
Membaca kesimpulan Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait.

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon di dalam permohonannya bertanggal 4 Desember 2017 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 4 Desember 2017 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 200/PAN.MK/2017 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi dengan Nomor 97/PUU-XV/2017 pada tanggal 7 Desember 2017, yang telah diperbaiki dengan perbaikan permohonan bertanggal 29 Desember 2017 yang pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

- a. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) dan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 (UU MK) dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman selanjutnya disebut UU 48/2009, yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 24C ayat (1) UUD 1945, "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar*".

Pasal 10 ayat (1) huruf a UU MK, "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*".

Pasal 29 ayat (1) huruf a UU 48/2009, "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:*

- a. *menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*".
- b. *Bahwa Permohonan Pemohon a quo adalah permohonan pengujian konstitusionalitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap*

UUD 1945, dengan demikian Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo* .

II. KEDUDUKAN HUKUM (*Legal Standing*) PARA PEMOHON

1. Bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi berserta penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang, yaitu:
 - a. perorangan warga negara Indonesia dan/atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan yang 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;
 - d. lembaga negara.
2. Bahwa sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konsitusi Nomor 11/PUU-V/2007, serta putusan-putusan selanjutnya, mahkamah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konsitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konsitusi 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 konsitusional tersebut harus bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial menurut penalaran yang wajar dan dipastikan akan terjadi;
 - d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dimaksud dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;

- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional seperti yang di dalilkan tidak akan terjadi lagi.
3. Bahwa para Pemohon adalah Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi.
 4. Bahwa pengertian Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi adalah Angkutan kendaraan bermotor umum beroda empat dengan sistem transaksi menggunakan aplikasi *online*.
 5. Bahwa Adapun defenisi menurut hemat kami dari Angkutan kendaraan bermotor umum beroda empat dengan sistem transaksi menggunakan aplikasi *online*, sebagai berikut:
 - Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
 - Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya.
 - Beroda empat adalah kendaraan darat dengan digerakkan oleh tenaga mesin menggunakan bahan bakar minyak (bensin atau solar) yang beroperasi di ruang lalu lintas jalan.
 - Sistem transaksi adalah bagian dari sistem informasi yang merupakan sebuah system yang menjalankan dan mencatat transaksi yang diperlukan untuk menjalankan transaksi bisnis.
 - Aplikasi adalah suatu program komputer yang dibuat untuk mengerjakan dan melaksanakan tugas.
 - Online adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.
 6. Bahwa sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) *juncto* Pasal 28D ayat (1) "*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*".
 7. Bahwa berkerja merupakan perwujudan diri manusia, melalui bekerja manusia merealisasikan dirinya sebagai manusia dan sekaligus membangun hidup dan lingkungannya yang lebih manusiawi. Maka melalui bekerja manusia menjadi manusia yang utuh berazaskan Pancasila,

melalui bekerja manusia menentukan hidupnya sendiri sebagai manusia yang mandiri itu yang di harapkan Para Pemohon.

8. Bahwa dengan adanya Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi merupakan sarana lapangan kerja bagi para Pemohon untuk mendapatkan penghidupan yang layak dimana sebagai warga negara yang baik untuk mendapatkan hidup yang layak dengan penghasilan dan pekerjaan.
9. Bahwa para Pemohon menjadikan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi sebagai wadah lapangan kerja dimana masuk kedalam keanggotaan yang menyediakan fasilitas Aplikasi Berbasis Teknologi dengan ketentuan yang sangat tentram dan nyaman konsumen Aplikasi Berbasis Teknologi dengan harga yang memadai dan membantu konsumen dalam transportasi belakangan ini.
10. Bahwa aturan hukum membatasi dan mengatur bagaimana kedaulatan rakyat disalurkan, dijalankan dan diselenggarakan dalam kegiatan kenegaraan dan pemerintahan, hukum yang diterapkan dan ditegakkan harus mencerminkan kehendak rakyat, sehingga harus menjamin adanya peran serta warga negara dalam proses pengambilan keputusan kenegaraan. Hukum tidak boleh dibuat untuk menjamin kepentingan segenap warga Negara. Kehendak segenap warga Negara tercermin dalam Undang-Undang Dasar 1945 yang merupakan bentuk kesepakatan umum (*general agreement*) dari seluruh warga Negara. Segala norma hukum yang lebih rendah dan segala praktik kehidupan kenegaraan dan kebangsaan harus sesuai dengan ketentuan Undang-undang Dasar 1945.
11. Bahwa Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia sesuai Kartu Tanda Penduduk/KTP (P-3) yang memiliki hak-hak konstitusional yang dijamin konstitusi untuk mendapatkan pekerjaan dimana Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan dan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dalam naungan Negara hukum sebagaimana dimaksud Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
12. Bahwa uraian di atas membuktikan bahwa para Pemohon (perseorangan warga negara Indonesia) memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk bertindak sebagai para Pemohon dalam permohonan pengujian undang-undang ini dimana:

- a. adanya hak pemohon untuk mendapat pekerjaan yang layak dan kepastian hukum yang diatur pada Pasal 27 ayat (2), Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan dan Pasal 28D ayat (2);
 - b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kehidupan yaitu pekerjaan yang layak sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) yang dimohonkan untuk pengujian;
 - c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya potensial menurut penalaran yang wajar dan dipastikan akan terjadi;
 - d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dimaksud dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;
 - e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional seperti yang di dalilkan tidak akan terjadi lagi.
13. Bahwa Pemohon adalah Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dari berbagai macam aplikasi yang terdiri Go-Car, Grab-Car, dan Uber (P-4) sebagaimana Putusan Nomor 78/PUU-XIV/2016 Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia.
14. Bahwa berdasarkan kualifikasi dan syarat tersebut di atas, maka para Pemohon sebagai warga negara Indonesia, benar-benar telah *dirugikan* hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya akibat berlakunya Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 22/2009), apabila para Pemohon pengujian terhadap ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas Jalan (UU 22/2009) dikabulkan, maka hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon tidak lagi dirugikan. Dengan demikian, syarat kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon telah sesuai dan memenuhi ketentuan yang berlaku.

III. Alasan-alasan Para Pemohon mengajukan Permohonan Pengujian Pasal 151 huruf a UU 22/2009

A. Para Pemohon Berhak Mendapat Pekerjaan Yang Layak, Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Sebagaimana Pasal 27 ayat (2)

1. Bahwa secara yuridis Undang-Undang Dasar 1945 memberikan jaminan semua warga negara bersamaan kedudukannya didalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan sebagaimana ditegaskan oleh Pasal 27 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Bahwa jika di tela'ah secara harafiah Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 Tiap-tiap warga Negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan, pasal ini memancarkan asas keadilan sosial dan kerakyatan oleh sebab itu kepentingan para Pemohon ada di dalamnya.
3. Bahwa dengan adanya Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi merupakan sarana lapangan kerja bagi para Pemohon untuk mendapatkan penghidupan yang layak dimana sebagai warga negara yang baik untuk mendapatkan hidup yang layak dengan penghasilan dan pekerjaan.
4. Bahwa para Pemohon menjadikan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi sebagai wadah lapangan kerja dimana masuk kedalam keanggotaan yang menyediakan fasilitas *online* dengan ketentuan yang sangat ketentraman dan kenyamanan konsumen untuk transaksi secara online dengan harga yang memadai dan sangat membantu konsumen dalam kebutuhan transportasi belakangan ini.
5. Bahwa berkerja merupakan perwujudan diri manusia, melalui bekerja manusia merealisasikan dirinya sebagai manusia dan sekaligus membangun hidup dan lingkungannya yang lebih manusiawi. Maka melalui bekerja manusia menjadi manusia yang utuh berasaskan Pancasila, melalui bekerja manusia menentukan hidupnya sendiri sebagai manusia yang mandiri itu yang di harapkan para Pemohon.
6. Bahwa dengan adanya Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi merupakan sarana lapangan kerja bagi para Pemohon untuk mendapatkan

penghidupan yang layak dimana sebagai warga negara yang baik untuk mendapatkan hidup yang layak dengan penghasilan dan pekerjaan.

7. Bahwa para Pemohon sebagai Pekerja Sopir/Pengendara Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi yang sangat membantu negara dalam mengurangi pengangguran saat ini. Dan sesuai dengan perkembangan teknologi yang tak terhindarkan di masyarakat, baik para Pemohon maupun pengguna/konsumen yang masing-masing terbantu dan merasa nyaman dan terjangkau dengan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi yang belakangan ini menjamur di beberapa kota di Indonesia.
8. Bahwa Pemohon I berasal dan beraktifitas di Kota Malang Provinsi Jawa Timur sebagai Driver Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi, Ironisnya Pemohon I mendapat perlakuan yang menghambat/larangan operasional aktifitas sebagai Driver Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi, sehingga Pemohon I sebagai warga negara Indonesia memiliki hak-hak konstitusional yang di Jamin oleh Konstitusi untuk mendapatkan jaminan kepastian hukum dan tidak diskriminasi dalam sebuah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia.
9. Bahwa bekerja merupakan perwujudan diri manusia, melalui bekerja manusia merealisasikan dirinya sebagai manusia dan sekaligus membangun hidup dan lingkungannya yang lebih manusiawi. Maka melalui bekerja manusia menjadi manusia yang utuh berasaskan Pancasila, melalui bekerja manusia menentukan hidupnya sendiri sebagai manusia yang mandiri dan hal ini yang diharapkan para Pemohon.
10. Bahwa Pasal 151 huruf a UU 22/2009, "*Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:*
 - a. *Angkutan orang dengan menggunakan taksi* ", hal ini belum mengakomodasi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dalam UU 22/2009 akan merugikan para pemohon dimana Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi merupakan jasa taksi juga tidak dalam trayek yang menggunakan fasilitas *online*, Namun Kegiatan maupun Operasional

Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi ada ditengah-tengah masyarakat Indonesia, dalam Pasal 151 UU 22/2009 mencederai konstitusi para Pemohon khususnya Pemohon I, bahwa tidak menutup kemungkinan ke 4 para Pemohon lainnya akan mengalami hal yang sama dengan Pemohon I, apabila Pasal 151 huruf a UU 22/2009 tidak mengakomodasi rasa keadilan bagi para Pemohon.

11. Bahwa para Pemohon sebagai warga negara Indonesia, benar-benar telah *dirugikan* hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya akibat berlakunya Pasal 151 huruf a UU 22/2009 yang belum terakomodir pada Pasal 151 huruf a UU 22/2009, Akhirnya, apabila para Permohonan pengujian terhadap ketentuan Pasal 151 huruf a UU 22/2009 dikabulkan "*Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi*", maka hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon tidak lagi dirugikan. Bahwa berdasarkan uraian diatas, menurut Para pemohon terdapat kerugian hak konstitusional dengan berlakunya Pasal 151 huruf a UU 22/2009.

B. Para Pemohon Berhak Atas Pengakuan, Jaminan, Perlindungan, Dan Kepastian Hukum Yang Adil Dalam Negara Hukum.

1. Bahwa sejak dilakukannya perubahan terhadap Undang-Undang Dasar 1945, telah terjadi perubahan yang mendasar dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia. Perubahan pokok dilakukan pada diakuinya hak-hak asasi manusia, termasuk adanya kesamaan di dalam hukum dan pemerintahan, hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil;
2. Bahwa setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi;
3. Bahwa Negara Republik Indonesia, sesuai dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 adalah negara hukum;
4. Bahwa secara yuridis UUD 1945 memberikan jaminan yang sangat kuat bagi pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia. UUD 1945 Pasal 28D ayat (1), menyediakan instrumen berupa hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil

serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, dimana dinyatakan, *"Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum"*.

Norma konstitusi di atas mencerminkan prinsip-prinsip hak asasi manusia yang berlaku bagi seluruh manusia secara universal. Dalam kualifikasi yang sama, setiap manusia, termasuk di dalamnya Pemohon; Namun pada kenyataannya, undang-undang tentang hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum tidak ada yang khusus, karena setiap orang sama di hadapan hukum, Pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil sebagaimana dimaksud di atas juga mencakup pengakuan, jaminan, dan perlindungan atas asas-asas hukum yang berlaku universal. Salah satu asas hukum yang diakui eksistensinya dalam sistem hukum Indonesia adalah perlindungan bagi setiap warga negara Indonesia tanpa terkecuali

5. Norma Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 151 huruf a, *"Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:*

- a. *Angkutan orang dengan menggunakan taksi"*

Norma UUD 1945, Pasal 1 ayat (3), *"Negara Indonesia adalah Negara Hukum"*

Norma UUD 1945, Pasal 27 ayat (2), *"Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan yang layak bagi kemanusiaan."*

Norma UUD 1945, Pasal 28D ayat (2), *"Bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum"*.

6. Bahwa para Pemohon adalah perorangan warga negara Indonesia berdasarkan Kartu Tanda Penduduk (bukti P-3).
7. Bahwa para Pemohon sebagai Pengendara/Driver Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi sebagai warga negara yang baik mempunyai Surat Ijin Mengemudi (bukti P- 5);

8. Bahwa para Pemohon adalah sebagai Pemilik dan Pengendara Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dapat berdasarkan (STNK bukti P-6A s.d. P6D)
9. Bahwa sesuai dengan perkembangan teknologi yang tak terhindarkan di masyarakat, baik para Pemohon maupun pengguna/konsumen yang masing-masing terbantu dan merasa terbantu dengan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi yang belakangan ini menjamur di beberapa kota di Indonesia.
10. Bahwa menurut para pakar hukum diantaranya :
 - a. Menurut Satjipto Raharjo hubungan hukum dan masyarakat sangat erat dan saling membutuhkan, bagi hukum masyarakat merupakan sumber daya yang memberi hidup, hukum hanya bisa dijalankan oleh campur tangan manusia. Hukum yang harus dikembangkan adalah hukum yang *responsive*, yakni hukum yang tanggap terhadap kebutuhan sosial.
 - b. Menurut Roscoe Pound, tugas utama hukum untuk melindungi kepentingan, yaitu kepentingan umum, kepentingan sosial dan kepentingan pribadi secara seimbang, keseimbangan inilah yang merupakan hakekat keadilan kepentingan sosial merupakan aspek terpenting dalam menciptakan hukum yang *responsive*, perspektif hukum ini adalah hukum yang baik harus menawarkan sesuatu yang lebih dari keadilan prosedural. Hukum itu harus berkemampuan *fair* (adil, memberi kesempatan yang sama, hukum harus menentukan kepentingan masyarakat dan *committed* untuk tercapainya keadilan yang substansial.
 - c. Menurut Welfare State (Teori dan Konsep dasar Negara Kesejahteraan), yaitu: memastikan setiap warga Negara beserta keluarganya memperoleh pendapatan minimum sesuai dengan standart kelayakan, memberikan layanan sosial bagi setiap permasalahan yang dialami warga Negara serta kondisi lain dan memastikan setiap warga Negara mendapatkan hak-haknya tanpa memandang perbedaan status, kelas ekonomi dan perbedaan lainnya.

11. Bahwa aturan hukum membatasi dan mengatur bagaimana kedaulatan rakyat disalurkan, dijalankan dan diselenggarakan dalam kegiatan kenegaraan dan pemerintahan, hukum yang diterapkan dan ditegakkan harus mencerminkan kehendak rakyat, sehingga harus menjamin adanya peran serta warga negara dalam proses pengambilan keputusan kenegaraan. Hukum tidak boleh dibuat untuk menjamin kepentingan segenap warga negara. Kehendak segenap warga Negara tercermin dalam Undang-Undang Dasar 1945 yang merupakan bentuk kesepakatan umum (*general agreement*) dari seluruh warga negara. Segala norma hukum yang lebih rendah dan segala praktik kehidupan kenegaraan dan kebangsaan harus sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Dasar 1945.
12. Bahwa Penegakan Hukum (*law enforcement*) dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum, baik melalui prosedur peradilan dan mekanisme penyelesaian sengketa lainnya (*alternative disputes or conflicts resolution*). Bahkan, dalam pengertian yang lebih luas lagi, kegiatan penegakan hukum mencakup pula segala aktifitas yang dimaksudkan agar hukum sebagai perangkat kaedah normatif yang mengatur dan mengikat para subjek hukum dalam segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara benar-benar ditaati dan sungguh-sungguh dijalankan sebagaimana mestinya. Dalam arti sempit, penegakan hukum itu menyangkut kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan.
13. Bahwa berdasarkan segala warga negara bersamaan kedudukannya di hadapan hukum hal itu tidak ada kecualinya dan Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi manusia (vide Pasal 27 ayat 2 UUD 1945).
14. Bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, [vide Pasal 28D ayat (2) UUD 1945].

15. Bahwa berdasarkan kualifikasi dan syarat tersebut di atas, maka para Pemohon sebagai warga negara Indonesia, benar-benar telah *dirugikan* hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya akibat berlakunya Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU No. 22 Tahun 2009”), Akhirnya, apabila Permohonan pengujian terhadap ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas Jalan (“UU No. 22 Tahun 2009”) dikabulkan, maka hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon tidak lagi dirugikan. Bahwa berdasarkan uraian di atas, menurut para pemohon terdapat kerugian hak konstitusional Dengan berlakunya Pasal 151 huruf a Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C. Pasal 151 huruf a UU 22/2009 Merugikan Hak-Hak Konstitusional Pemohon.

1. Bahwa pada dasarnya ketentuan Pasal 27 ayat 2 dan Pasal 28 UUD 1945, adalah memberikan perlindungan kepada warga negara dari perlakuan oleh warga negara yang lain dan juga dari negara.

Misalnya Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 menyatakan, *”Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis”*.

2. Rumusan Pasal 28 UUD 1945 mengandung norma konstitusi yang dapat membatasi hak seseorang dan negara (melalui undang-undang), namun pembatasan tersebut dilakukan dengan syarat-syarat yang sifatnya terbatas, yaitu *“dengan maksud semata-mata untuk menjamin ... dan untuk memenuhi tuntutan yang adil ...”*. Dengan perkataan lain, konstitusi membatasi hak-hak tertentu dari warga negara (sepanjang pembatasan itu dilakukan melalui undang-undang) dan pembatasannya harus dilakukan secara proporsional sesuai dengan tujuan atau kepentingan lain yang hendak dilindungi oleh undang-undang.

3. Ketentuan Pasal 151 huruf a UU 22/2009, jika digunakan dengan ditafsirkan secara salah maka pasal *a quo* merupakan pasal yang potensial dikualifikasi melanggar prinsip penghormatan dan pengakuan terhadap para Pemohon. Dengan perumusan pasal yang demikian, maka pasal *a quo* tidak proporsional dan berlebihan dan dengan sendirinya melanggar Pasal 28D ayat (1) UUD 1945:
4. Bahwa Pasal 151 huruf a UU 22/2009 tersebut, jika digunakan dengan ditafsirkan secara salah berpotensi melahirkan ketidakpastian hukum yang adil;
5. Bahwa Pasal 151 huruf a UU 22/2009 tersebut telah merugikan Pemohon secara aktual, karena:
 - I. Pemohon merasa terganggu keamanan dan kenyamanan hak untuk bekerja mencari nafkah sebagai Pengemudi/Driver Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi, melakukan berbagai aktifitas dan berkomunikasi secara layak dan manusiawi.
 - II. Bahwa oleh karena terganggunya keamanan dan kenyamanan hak para Pemohon merupakan suatu *conditio sine qua non* bagi penghormatan hak asasi manusia, seperti adanya peristiwa Ribuan Sopir Angkot Di Malang Tolak Transportasi Online tertanggal 26 September 2017 berita online detik.com (P-7), Tolak Angkutan Online, Ribuan Sopir Angkot Di Malang Mogok Kerja tertanggal 16 September 2017 berita online fakta.co.id (P-8), Tolak Angkutan Online, Sopir Angkot Demo di Balaikota Malang tertanggal 26 September 2017 berita online sindonews.com (P-9), Sopir Angkot Di Malang Akan Mogok Massal Tolak Angkutan Umum Online, Wali Kota Malang Pusing tertanggal 6 September 2017 berita online antaranews.com (P-10), Foto Sopir Angkot Dan Sopir Taksi Kota Malang Tolak Angkutan Online tertanggal 26 September 2017 berita online tribunnews.com (P-11), karena Pemohon I telah mengalami kerugian yang dibuktikan dari P7-P11 sehingga kami khawatir Pemohon II - Pemohon V dan juga pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi lainnya yang tersebar di berbagai kota - kota di Indonesia mengalami hal yang serupa, sehingga kami perlu untuk melakukan pengujian terhadap undang-

undang yang sudah “tidak relevan lagi dengan keadaan saat ini” karena Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi hadir di masyarakat Indonesia sekitar Tahun 2015.

III. Apabila para Pemohon pengujian terhadap ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan (“UU No. 22 Tahun 2009”) dikabulkan, maka hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon tidak lagi dirugikan. Bahwa berdasarkan uraian diatas, menurut para pemohon terdapat kerugian hak konstitusional dengan berlakunya Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sehingga undang-undang acap kali dapat diinterpretasikan sendiri dengan merugikan kepentingan rakyat, pencari keadilan dan kebenaran dan tidak berpihak pada kepentingan penghormatan hak asasi manusia;

6. Bahwa untuk melindungi hak asasi para Pemohon tidak terus dilanggar dan melahirkan adanya ketidak-pastian hukum, maka para Pemohon dalam menguji Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap UUD 1945 adalah sangat mendesak untuk mencegah terjadinya pelanggaran hak asasi para Pemohon apabila norma hukum diterapkan.

7. Bahwa dengan melihat fakta tersebut di atas, maka sudah menjadi kewenangan Mahkamah Konstitusi (MK) untuk menjalankan tugas yang diembannya, yang diamanatkan kepadanya oleh UUD 1945. Sesuai dengan semangat amanat UUD 1945 kepada MK, MK adalah *the guardian of the Constitution* dan *the final interpreter of the Constitution*. Oleh karena itu, berdasarkan uraian di atas, Pemohon memohon kepada MK untuk menyatakan Pasal 151 huruf a UU No. 22 Tahun 2009 mencedai konstitusi Para Pemohon, yang jika ditafsirkan dengan cara tertentu akan membuatnya bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

D. Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 Menjadi Inkonstitusional Jika Tidak Memiliki Penafsiran Yang Pasti, Karena Sudah Ketinggalan Jaman, Kalau Ini Dijalankan Akan Berbenturan Dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2)

1. Bahwa akibat perbedaan penafsiran terhadap pasal *a quo*, telah terjadi pelanggaran terhadap UUD 1945 sebagaimana diuraikan di atas;
2. Bahwa untuk diajukan oleh para Pemohon, agar para Pemohon mendapatkan jaminan kepastian hukum atas proses yang sedang dijalani para Pemohon dengan berlakunya Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009, maka hak konstitusional Pemohon secara terus menerus dilanggar secara sengaja;
3. Bahwa Pemohon juga menyadari, disatu sisi apabila Mahkamah Konstitusi menyatakan Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, dapat terjadi kekosongan hukum (*wetsvacuum*);

Oleh karena itu untuk mengatasi kekosongan hukum (*wetsvacuum*) tersebut, Para Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk dapat menambahkan norma atas Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009, agar menjadi konstitusional bersyarat dan memberikan batasan penafsiran agar tidak terjadi pelanggaran hukum lainnya, Dengan demikian, untuk menghindari terjadinya ketidakpastian hukum, juga untuk mewujudkan keadilan para Pemohon tersebut, Mahkamah Konsitusi perlu menegaskan bahwa ketentuan Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009, agar Mahkamah Konstitusi berkenan menjatuhkan putusan Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, sepanjang tidak ditafsirkan *Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:*

a. *Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi.*

Petitem Dalam Pokok Perkara:

Bahwa dari seluruh dalil-dalil yang diuraikan di atas dan bukti-bukti terlampir, dengan ini Pemohon mohon kepada para Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk kiranya berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima dan mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, sepanjang tidak ditafsirkan *Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi* Atau apabila Majelis Hakim Konstitusi berpendapat dan menganggap Pasal 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat dan berlaku, mohon agar Majelis Hakim Konstitusi dapat memberikan **konstitusional bersyarat** terhadap 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan menyatakan konstitusional bersyarat diartikan seperti di bawah ini:

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:

- a. *Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi.*
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

[2.2] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan disahkan dalam persidangan dan diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-11 sebagai berikut;

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk para Pemohon;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Identitas (ID) para Pemohon;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Surat Izin Mengemudi (SIM) A;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) Pemohon I s.d. Pemohon IV.;
7. Bukti P-7 : Pemberitaan Media Online, Detik.com; <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3658222/ribuan-sopir-angkot-di-malang-demo-tolak-transportasi-online> pada Selasa (26/9/2017)
8. Bukti P-8 : Pemberitaan Media Online, Fakta.co.id <http://fakta.co.id/2017/09/16/tolak-angkutan-online-ribuan-sopir-angkot-di-malang-mogok-kerja/> 16 Sept 2017;
9. Bukti P-9 : Pemberitaan Media Online, <https://daerah.sindonews.com/read/1242953/23/tolak-angkutan-online-sopir-angkot-demo-di-balai-kota-malang-1506397808>;
10. Bukti P-10 : Pemberitaan Media Online, <https://www.antaraneews.com/berita/652989/sopir-angkot-di-malang-akan-mogok-massal-tolak-angkutan-online-wali-kota-pusing>;
11. Bukti P-11 : Pemberitaan Media Online, <http://www.tribunnews.com/images/regional/view/1719404/sopir-angkot-kota-malang-tolak-angkutan-online>;

Selain itu, para Pemohon juga telah menghadirkan ahli yang menyampaikan keterangan di depan persidangan pada tanggal 29 Januari 2018 yang pada pokoknya menyampaikan sebagai berikut:

Muhammad Rullyandi

Sejak reformasi, perubahan dinamika perkembangan masyarakat tumbuh secara dinamis mengikuti perkembangan zaman. Masuknya perkembangan era digital memungkinkan setiap individu masyarakat menyesuaikan diri dan

beradaptasi pada kecanggihan teknologi digital, sehingga faktor kondisi keadaan yang demikian sebagai suasana kebatinan (*geistlichenhintergrund*) menjadi pertimbangan para pembentuk Undang-Undang Dasar 1945 pada tahap amandemen tahun 1945 dengan semakin menguatkan pengaturan jaminan perlindungan hak asasi manusia yang ditegaskan dalam kaidah norma Konstitusi Pasal 28C ayat (1) bahwa setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapat pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni budaya demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia. Dalam konteks pemanfaatan perkembangan teknologi era digital, masyarakat dapat memanfaatkan untuk sarana pemenuhan kebutuhan penghidupan yang layak atas dasar hak jaminan pekerjaan sebagaimana Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

Sebelum membahas konstitusionalitas objek pengujian Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlebih dahulu perlu memahami makna yang terkandung atas tujuan filosofis yuridis Undang-Undang *a quo*. Pada diktum konsiderans huruf a bahwa lalu lintas dan angkutan umum ... angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar 1945. Kemudian selanjutnya, pada konsiderans huruf c bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Bahwa semangat pembentuk undang-undang memperlihatkan pada penekanan pemajuan kesejahteraan umum dan tuntutan penyesuaian perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, namun semangat rambu-rambu jiwa Undang-Undang *a quo* tersebut perlu diuji pengaturan dan pemenuhannya berdasarkan pada lintasan kaidah norma hukum Undang-Undang *a quo*.

Adapun yang menjadi persoalan pada ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang *a quo* yang menyatakan sebagai berikut, "Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas: a) Angkutan orang dengan menggunakan taksi.”

Dalam konteks kehadiran zaman milenial era digital yang telah memberikan inovasi terobosan teknologi berbasis aplikasi menjadi suatu tren fenomena baru dalam keseimbangan kebutuhan masyarakat. Seiring dengan daya minat masyarakat yang bertransformasi dari angkutan orang dengan menggunakan taksi konvensional beralih menjadi taksi berbasis aplikasi teknologi membawa manfaat bagi segenap kalangan masyarakat secara umum maupun sebagai alternatif pekerjaan yang memberikan manfaat penghasilan yang layak dalam pemenuhan kebutuhan hidup bagi warga negara. Namun, juga menimbulkan persoalan hukum atas perlunya menjamin adanya kepastian hukum (*rechtszekerheid*), legalitas aspek yuridis keberadaan taksi berbasis aplikasi teknologi.

Memahami Undang-Undang Dasar 1945 sebagai jatidiri (*living constitution*) atau konstitusi yang hidup mengikuti perkembangan zaman, harus mampu menjangkau (*forward looking*) dinamika kebutuhan masyarakat luas, terutama menjamin bahwa undang-undang yang menjadi sandaran hukum telah memberikan perlindungan hak konstitusional setiap warga negara.

Bahwa Undang-Undang Dasar 1945 sebagai konstitusi *is de hoogste wet*, menepati tata urutan peraturan perundang-undangan tertinggi dalam negara. Dengan adanya peran negara yang cukup besar dan memiliki tanggung jawab atas melindungi segenap bangsa Indonesia merupakan wujud cita hukum (*rechtsidee*) atas kewajiban negara memenuhi tuntutan adil dan perlindungan hak asasi manusia tanpa terkecuali.

Dalam kerangka konstitusi, penjabaran nilai-nilai filosofis atas perlindungan hak asasi manusia dan nilai keadilan merupakan konsekuensi mutlak prinsip negara hukum dalam literatur peraturan perundang-undangan. Artinya, undang-undang dilaksanakan dengan perintah Undang-Undang Dasar 1945, *uitvoering van wettelijke voorschrift*, pemenuhan hak konstitusional yang dijamin dalam Undang-Undang Dasar 1945 diperlukan penafsiran konstitusi secara komprehensif dengan asas *the unity of the constitution*. Supremasi konstitusi hanya dapat terwujud dengan adanya tatanan norma hukum yang memberikan jaminan perlindungan hak konstitusional warga negara, keberadaan hierarki norma hukum sebagai bentuk implementasi dari tatanan kehidupan bernegara, bertujuan untuk menciptakan kedamaian hidup antarpribadi, (*het recht wil de vrede*).

Bahkan secara historis, para pendiri negara Indonesia telah menyepakati bahwa salah satu tujuan didirikannya negara Indonesia adalah agar keadilan dan kemakmuran bangsa Indonesia bisa diwujudkan. Unsur-unsur *welfare state* ini telah dimasukkan ke dalam dasar negara Indonesia, Pancasila, dan Undang-Undang Dasar 1945 pada saat persiapan rapat pembahasan persiapan pascakemerdekaan negara Indonesia. Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang memuat rumusan tujuan negara Indonesia dan juga Pancasila menyatakan bahwa negara Indonesia dibentuk untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, dan seluruh tumpah darah Indonesia, dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia dengan berdasarkan kepada keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Sesuai dengan pemisahan kekuasaan (*separation of power*) dan bentuk negara demokrasi, maka daulat rakyat menurut Undang-Undang Dasar 1945 menentukan arah kebijakan dan peraturan yang mengikat secara umum. Pembentuk undang-undang dalam menjalankan kewenangan legislasi sebagai kebijakan yang mengikat secara umum kepada warga negara yang berisi norma kebolehan (*toestemming*), larangan (*verbod*), dan kewajiban atau suruhan.

Bahwa ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang *a quo* tidak menegaskan jenis angkutan taksi yang dimaksud, tanpa menjustifikasi legitimasi keberadaan taksi aplikasi berbasis teknologi, sehingga rumusan norma tersebut mengandung ketidakpastian hukum (*onrechtzekerheid*). Apakah mengandung norma yang bersifat kebolehan (*toestemming*) atau suatu norma yang bersifat larangan (*verbod*)? Sehingga hak konstitusional Pemohon sebagaimana Pasal 27 ayat (2) *juncto* Pasal 28D ayat (1) tidak terakomodir dalam lintasan undang-undang organik tersebut.

Bahwa keadaan (*omstandigheden*) keberadaan taksi aplikasi berbasis online tumbuh secara masif di beberapa daerah di seluruh Indonesia, sehingga diperlukan instrumen peraturan yang berlaku dalam lingkup nasional melalui undang-undang untuk mengurangi potensi gejolak yang terjadi sesama angkutan taksi konvensional dan taksi aplikasi berbasis *online* yang mengganggu ketertiban umum dan kenyamanan masyarakat luas, sehingga sangat tepat melalui instrumen hukum undang-undang guna mengurangi potensi adanya politisasi atas keberadaan taksi aplikasi berbasis *online*, mengingat jumlah sebaran lebih dari 500 kabupaten/kota.

Dengan demikian bahwa terhadap ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang *a quo* perlu ditafsirkan sepanjang dimaknai angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi, demi memberikan kepastian hukum pada pengendara taksi aplikasi berbasis teknologi.

[2.3] Menimbang bahwa Mahkamah telah mendengar keterangan dari Presiden sebagaimana telah disampaikan pada persidangan tanggal 22 Januari 2018 dan telah menyerahkan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan pada tanggal 22 Januari 2018, yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PEMOHON

1. Bahwa para Pemohon merupakan perorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dari berbagai macam aplikasi yang terdiri dari Go-car, Grab-car, dan Uber-car telah menjadikan Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi sebagai wadah lapangan bekerja untuk mendapatkan penghidupan yang layak. Menurut para Pemohon ketentuan *a quo* merugikan hak konstitusional secara aktual karena para Pemohon merasa terganggu keamanan dan kenyamanan hak untuk bekerja mencari nafkah sebagai pengemudi/driver taksi aplikasi berbasis teknologi, melakukan berbagai aktifitas dan berkomunikasi secara layak dan manusiawi. Terganggunya hak para Pemohon merupakan *conditio sine qua non* bagi penghormatan hak asasi manusia, seperti adanya peristiwa ribuan supir angkot di Malang yang Tolak Transportasi *online*, karena Pemohon I yang berasal dan beraktivitas di Kota Malang telah mengalami kerugian sehingga Pemohon lainnya merasa khawatir mengalami hal serupa.
2. Menurut para Pemohon, Pasal 151 huruf a UU LLAJ belum mengakomodasi taksi aplikasi berbasis teknologi. Hal ini akan merugikan para Pemohon dimana taksi aplikasi berbasis teknologi merupakan jasa taksi juga tidak dalam trayek yang menggunakan fasilitas *online*, namun kegiatan maupun operasional taksi aplikasi berbasis teknologi ada di tengah masyarakat Indonesia.
3. Bahwa menurut para Pemohon terdapat perbedaan penafsiran terhadap pasal *a quo* sehingga pasal *a quo* UU LLAJ inkonstitusional jika tidak memiliki penafsiran yang pasti karena sudah ketinggalan zaman jika ini

dijalankan maka akan berbenturan dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Sehingga para Pemohon memohon agar pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) sepanjang tidak ditafsirkan "*Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:*

- a. *Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi.*

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

Sesuai dengan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, menyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- 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.

Ketentuan di atas dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan "hak konstitusional" adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya dalam permohonan *a quo* sebagaimana disebut dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dalam kualifikasi dimaksud yang dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang diuji;
- c. Kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon sebagai akibat berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian.

Lebih lanjut Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan kumulatif tentang kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang menurut Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan putusan-putusan berikutnya), harus memenuhi 5 (lima) syarat yaitu:

- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;
- c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) 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.

Sehubungan dengan kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Bahwa Pemohon yang mendalilkan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya Pasal 151 huruf a UU LLAJ adalah tidak berdasar, karena menurut Pemerintah, pokok permasalahan yang diajukan untuk diuji dalam permohonan *constitutional review* tersebut lebih merupakan *constitutional complaint* daripada *constitutional review*.
2. Bahwa antara kerugian yang didalilkan oleh para Pemohon yaitu terganggunya keamanan untuk berusaha dan mencari nafkah dengan berlakunya ketentuan *a quo* undang-undang yang dimohonkan untuk diuji tidak ada hubungan sebab akibat/kausalitas (*causal verband*) karena faktanya para Pemohon masih dapat menjalankan aktifitas taksi aplikasi berbasis teknologi. Apa yang dialami Pemohon I khususnya dan kekhawatiran para Pemohon lainnya mengenai penolakan taksi aplikasi berbasis teknologi hal ini lebih kepada persoalan implementasi norma dan bukan merupakan isu konstitusionalitas keberlakuan norma.

3. Bahwa terdapat ketidakjelasan pasal yang dijadikan batu uji oleh para Pemohon dalam Posita dan Petitum, di dalam posita didalilkan pasal *a quo* berbenturan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1). Namun dalam Petitum pasal *a quo* bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Selanjutnya para Pemohon juga tidak cermat dalam mencantumkan pasal batu uji pada halaman 14 Perbaikan Permohonan, yaitu Pasal 28D ayat (2) UUD 1945 yang seharusnya Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sehingga permohonan para Pemohon tidak jelas, tidak cermat atau kabur (*obscuur libel*).

Berdasarkan hal tersebut di atas, Pemerintah berpendapat Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*). Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat jika Yang Mulia Ketua/Mejelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan 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 hal-hal sebagai berikut:

1. Berdasarkan konsideran UU LLAJ bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar 1945;
2. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
3. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;

4. Lebih lanjut dalam Bagian Penjelasan UU LLAJ, asas dan tujuan UU LLAJ diselenggarakan dalam rangka untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
5. Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, terlihat dengan jelas bahwasanya latar belakang pembentukan UU LLAJ merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar 1945 dan telah mempertimbangkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan.

Bahwa para Pemohon dalam permohonannya menyatakan ketentuan Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang menyatakan:

“Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;*

Ketentuan tersebut oleh para Pemohon dianggap bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Pernyataan para Pemohon tersebut didasarkan alasan bahwa Pasal 151 huruf a UU LLAJ belum mengakomodasi taksi aplikasi berbasis teknologi. Selain itu, para Pemohon berpendapat bahwa hal tersebut akan merugikan para Pemohon, dimana taksi aplikasi berbasis teknologi merupakan jasa taksi (sebagai kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek) yang menggunakan fasilitas *online*. Terhadap dalil para Pemohon tersebut Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Bahwa aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat hanya merupakan media pemasaran untuk mempertemukan penyedia dan pengguna jasa angkutan jalan.
2. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 219 ayat (1) huruf f UU LLAJ Pemerintah telah mengakomodir kemajuan teknologi sarana dan prasarana angkutan jalan, termasuk diantaranya adalah teknologi serta informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 140 UU LLAJ, Pemerintah telah mengkategorikan pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum, menjadi dua kategori yaitu:
 - 1) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
 - 2) angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.
4. Lebih lanjut, menurut Pasal 151 UU LLAJ pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek dikategorikan lagi menjadi:
 - a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;
 - b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;
 - c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
 - d. angkutan orang di kawasan tertentu".
5. Pasal 157 UU LLAJ menyatakan bahwa ketentuan yang mengatur mengenai angkutan orang dengan menggunakan taksi, sebagai bagian dari angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek, diatur lebih lanjut dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal ini Menteri Perhubungan.
6. Selanjutnya, sebagai tindak lanjut Pasal 157 UU LLAJ, Menteri Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disebut Permenhub No. PM 108/2017). Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi didefinisikan dalam Pasal 1 angka 15 Permenhub No. PM 108/2017 yang menyatakan:

"Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani Angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan".

Pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi, diatur antara lain dalam Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2) Permenhub No. PM 108/2017, yang mengatur antara lain:

- (1) Pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi, wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
 - a. wilayah operasi pelayanan berada di dalam Kawasan Perkotaan;
 - b. tidak berjadwal;
 - c. pelayanan dari pintu ke pintu;
 - d. tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa;
 - e. besaran tarif Angkutan sesuai yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
 - f. wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan; dan
 - g. pemesanan dapat dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

- (2) Sistem pembayaran pada Pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi dilakukan berdasarkan besaran tarif yang tercantum pada argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah yang telah disetujui Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) Permenhub No. PM 108/2017, kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. kendaraan yang dipergunakan meliputi:
 1. Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan/atau
 2. Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.
- b. tulisan "TAKSI" dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan;
- c. dilengkapi tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d. dilengkapi argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- e. nama perusahaan dan/atau merek dagang, serta logo yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah, dengan susunan

sebelah atas adalah logo perusahaan dan sebelah bawah adalah nama perusahaan dan/atau merek dagang;

- f. lampu bahaya berwarna kuning ditempatkan di samping kanan tanda taksi;
- g. identitas pengemudi ditempatkan pada kabin kendaraan, mudah terlihat jelas oleh penumpang, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan taksi;
- h. alat komunikasi sebagai penghubung antara pengemudi dengan pusat pengendali operasi dan/atau sebaliknya, baik secara audio, visual, atau data;
- i. keterangan tentang biaya awal, kilometer, waktu, dan biaya tambahan yang ditempatkan pada sisi bagian dalam pintu belakang;
- j. dilengkapi Dokumen Perjalanan Yang Sah;
- k. nomor urut kendaraan dari setiap perusahaan Angkutan yang ditempatkan pada sisi kanan atau kiri kendaraan, bagian belakang, dan bagian dalam kendaraan; dan
- l. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang diletakkan pada bagian dalam dan/atau bagian luar kendaraan.

Bahwa ketentuan-ketentuan yang mengatur terkait Angkutan Orang Dengan Menggunakan Taksi tersebut di atas, sejalan pula dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (selanjutnya disebut PP No. 74/2014), yaitu antara lain sebagai berikut:

Penjelasan Pasal 41 huruf a PP No. 74/2014:

Yang dimaksud dengan "*Angkutan orang dengan menggunakan taksi*" adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani Angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

Pasal 42 PP No. 74/2014:

- (1) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

- (2) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi diklasifikasikan menjadi:
 - a. reguler; dan
 - b. eksekutif.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi meliputi:
 - a. mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan
 - b. mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.
- (4) Sistem pembayaran pada pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.

Berdasarkan atas uraian tersebut, dapat terlihat dengan jelas bahwasanya taksi aplikasi berbasis teknologi bukanlah termasuk ke dalam jenis pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi karena memiliki perbedaan mendasar antara lain dalam hal warna tanda nomor kendaraan, ciri-ciri fisik kendaraan dan sistem pembayaran menggunakan argometer.

7. Bahwa pada dasarnya angkutan penumpang umum yang memanfaatkan aplikasi berbasis teknologi memiliki ciri-ciri fisik kendaraan yang berbeda dengan kendaraan taksi.
8. Bahwa pada dasarnya angkutan penumpang umum yang memanfaatkan aplikasi berbasis teknologi merupakan kendaraan pribadi yang disewakan untuk mendapatkan penghasilan tambahan oleh pemiliknya. berdasarkan hal tersebut karakteristik pelayanan yang demikian termasuk dalam kategori angkutan sewa khusus yang termasuk dalam salah satu jenis pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu, sebagaimana diatur dalam Pasal 151 huruf b UU LLAJ.

Adapun pengaturan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek diatur dalam Permenhub No. PM 108/2017, sesuai dengan ketentuan Pasal 157 UU LLAJ, sebagai berikut: *"Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan"*.

9. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Menteri Perhubungan telah menetapkan Permenhub No. PM 108/2017. Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu didefinisikan dalam Pasal 1 angka 16 Permenhub No. PM 108/2017 yang menyatakan sebagai berikut: *"Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu adalah Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dengan menggunakan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum untuk keperluan angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa umum serta angkutan sewa khusus"*.

Hal tersebut sejalan dengan Penjelasan Pasal 41 huruf b PP No. 74/2014, menyatakan sebagai berikut: *"Yang dimaksud dengan "Angkutan orang dengan tujuan tertentu" adalah Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan menggunakan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum untuk keperluan selain pelayanan taksi, pariwisata, dan kawasan tertentu antara lain angkutan antar jemput, angkutan karyawan, Angkutan permukiman, Angkutan carter, dan Angkutan sewa khusus"*.

Adapun karakteristik taksi aplikasi berbasis teknologi diuraikan dalam Pasal 26 Permenhub No. PM 108/2017 dan Pasal 27 ayat (1) Permenhub No. PM 108/2017, yaitu antara lain sebagai berikut:

Pasal 26 Permenhub No. PM 108/2017:

- (1) Angkutan sewa khusus merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.
- (2) Angkutan sewa khusus wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
 - a. beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan;
 - b. tidak terjadwal;
 - c. dari pintu ke pintu;
 - d. tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa;
 - e. tarif Angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
 - f. penggunaan kendaraan harus melalui pemesanan atau perjanjian, tidak menaikkan penumpang secara langsung di jalan;
 - g. pemesanan layanan hanya melalui aplikasi berbasis teknologi informasi; dan

h. wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan.

Pasal 27 ayat (1) Permenhub No. PM 108/2017:

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang minimal 1.000 (seribu) *centimeter cubic*;
- b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, jangka waktu berlaku izin, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;
- e. identitas pengemudi ditempatkan pada *dashboard* kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
- f. dilengkapi Dokumen Perjalanan Yang Sah; dan
- g. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa”.

10. Berdasarkan atas uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa taksi berbasis teknologi tidak termasuk ke dalam angkutan orang dengan menggunakan taksi melainkan angkutan orang dengan tujuan tertentu. Hal tersebut justru telah menjamin Pengakuan, Jaminan, Perlindungan dan Kepastian Hukum yang adil bagi setiap warga negara, termasuk para Pemohon. Dengan demikian ketentuan Pasal 151 huruf a UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa menurut para Pemohon terdapat perbedaaan penafsiran terhadap Pasal 151 huruf a sehingga Pasal 151 huruf a UU LLAJ inkonstitusional jika tidak memiliki penafsiran yang pasti karena sudah ketinggalan zaman jika ini dijalankan maka akan berbenturan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Sehingga para Pemohon memohon agar

pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) sepanjang tidak ditafsirkan “*Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas: a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi.*”

Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Bahwa operator angkutan taksi sudah ada yang membangun dan memanfaatkan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk memasarkan jasa angkutan taksi, diantaranya Express Taksi dengan Aplikasi MyTrip, Blue Bird Group dengan Aplikasi MyBlueBird.
2. Bahwa sudah banyak operator angkutan taksi yang melakukan kerja sama (kolaborasi) dengan perusahaan penyedia jasa aplikasi yaitu antara lain sebagai berikut:
 - a. Jabodetabek:
 - 1) Grab berkerja sama dengan Taksi Putra, White Horse;
 - 2) Go-car berkerja sama dengan Blue Bird, White Horse;
 - 3) Uber berkerja sama dengan Express Taksi, White Horse.
 - b. Makassar:

Grab berkerja sama dengan Taksi Putra, Gowata Taksi, Gowamas Taksi, Makassar Taksi.
 - c. Jawa Tengah:
 - 1) Grab berkerja sama dengan Kosti Semarang, Kopajaya, Karya Dwipa Abadi, Boyolali Taksi, Koperasi Prima Bahari, New Atlas, Kosti Solo, Gelora Taksi, Mahkota Taksi, Centris Taksi;
 - 2) Go-car berkerja sama dengan Blue Bird, New Atlas Semarang, Kosti Solo, Gelora Taksi, Mahkota Taksi, Centris Taksi;
 - 3) Uber berkerja sama dengan Kosti Solo, Gelora Taksi, Mahkota Taksi, Centris Taksi, Wahyu Taksi.
3. Bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek, diatur dalam PP No. 74/2014 dan Permenhub No. PM 108/2017 sebagai amanat Pasal 157 UU LLAJ. Adapun Permenhub No. PM 108/2017 telah mengatur secara rinci terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan Kendaraan

Bermotor Umum tidak dalam trayek, yang di dalamnya termasuk pengaturan terkait angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan dengan tujuan tertentu, dimana angkutan dengan tujuan tertentu mencakup angkutan sewa khusus. Dalam hal ini, taksi aplikasi berbasis teknologi sebagaimana dimaksud oleh para Pemohon, telah diatur ke dalam pelayanan ke dalam angkutan sewa khusus.

4. Sehubungan dengan hal tersebut, dapat diketahui dengan jelas bahwasanya angkutan sewa khusus termasuk dalam salah satu jenis pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu, sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 151 huruf b UU LLAJ, dan Penjelasan Pasal 41 huruf b PP No. 74/2014. Oleh karena itu, ketentuan Pasal 151 huruf a UU LLAJ tidak memerlukan adanya penafsiran. Bahkan apabila dilakukan penafsiran terhadap ketentuan *a quo*, maka akan menyebabkan ketidakpastian hukum.
5. Bahwa pengaturan mengenai taksi aplikasi berbasis teknologi sebagaimana dimaksud oleh para Pemohon, telah diatur dengan nomenklatur **Angkutan Sewa Khusus**, yang merupakan angkutan umum dengan tanda nomor kendaraan bermotor warna dasar hitam yang pemesanannya menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, telah diakomodir dalam UU LLAJ, PP No. 74/2014, dan Permenhub No. PM 108/2017 merupakan bentuk kehadiran Negara dalam memberikan kepastian hukum dan sesuai dengan perkembangan zaman, serta memberikan perlindungan usaha kepada seluruh pelaku usaha termasuk para Pemohon dalam menjalankan kegiatan usahanya serta mencegah terjadinya gejolak sosial dan konflik horizontal dalam rangka menjaga kepentingan nasional.
6. Terhadap seluruh keberatan para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam angka III permohonan Pemohon, Pemerintahan menyatakan bahwa Pasal 151 huruf a UU LLAJ telah memberikan kepastian hukum, sesuai dengan perkembangan zaman dan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2), dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

IV. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi yang

memeriksa, mengadili dan memutus permohonan pengujian (*constitutional review*) ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terhadap ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
- 2) Menolak permohonan pengujian para Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
- 3) Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Selain itu, Presiden menghadirkan 2 (dua) orang ahli yang menyampaikan keterangan di depan persidangan tanggal 29 Januari 2018, yang pada pokoknya menyampaikan sebagai berikut:

1. Refly Harun

Permohonan *judicial review a quo* dimohonkan oleh Tim Advokasi Hukum Pengendara Online Nasional Timah Panas yang mempersoalkan keberlakuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang LLAJ. Sebelum lebih jauh menguraikan konstitusionalitas Undang-Undang LLAJ, terlebih dahulu Ahli sampaikan bahwa tidak lengkapnya pengaturan undang-undang atau tertinggalnya undang-undang dalam menghadapi laju perkembangan sosial kemasyarakatan, tidak serta-merta dengan sendirinya menyebabkan undang-undang tersebut bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Lebih lanjut penjabaran argumentasi di atas, dijabarkan secara sistematis sebagai berikut.

Bahwa Pemohon menganggap hak konstitusionalnya dirugikan dengan keberlakuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang LLAJ yang berbunyi sebagai berikut, "Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor, umum, tidak

dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b, terdiri atas angkutan orang dengan menggunakan taksi.”

Bahwa menurut Pemohon, ketentuan Pasal 151 huruf a Undang-Undang LLAJ, bertentangan dengan Pasal 1 ayat (1), Pasal 27 ayat (2), Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945.

Bahwa Pemohon dalam Petitumnya, memohon penambahan norma atau frasa *taksi aplikasi berbasis teknologi* pada ketentuan Pasal 151 Undang-Undang huruf a Undang-Undang LLAJ yang selengkapnya berbunyi, “Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi.”

Bahwa terhadap keinginan Pemohon dalam Petitumnya tersebut, ahli akan menakar konstitusional Pasal 151 huruf a Undang-Undang LLAJ, dengan mengajukan tiga pertanyaan sebagai berikut.

1. Apakah undang-undang yang didalilkan tidak lengkap pengaturannya secara *mutatis mutandis* melanggar Undang-Undang Dasar 1945?
2. Apakah undang-undang yang tertinggal dari perkembangan sosial kemasyarakatan melanggar Undang-Undang Dasar 1945?
3. Apakah Mahkamah Konstitusi berwenang membentuk norma baru yang tidak diatur dalam sebuah undang-undang?

Bahwa suatu undang-undang tidak mungkin mengatur segala sesuatunya secara utuh. Terlebih hal tersebut merupakan suatu perkembangan yang baru ada setelah undang-undang tersebut dibuat. Taksi berbasis teknologi 2014, undang-undang ini 2009. Undang-undang sebagai aturan hukum yang bersifat tertulis, acapkali mengandung kelemahan-kelemahan, misalnya tidak dapat mengikuti perkembangan sosial dan tidak dapat mengakomodasikan aspirasi yang berkembang dalam masyarakat yang bersifat dinamis.

Bahwa atas keterlambatan atau tidak responsifnya undang-undang tersebut, apakah secara *mutatis mutandis* dapat dinyatakan melanggar Undang-Undang Dasar 1945 atau inkonstitusional?

Menurut Ahli, ketentuan undang-undang yang demikian tidak dengan sendirinya dapat dinyatakan inkonstitusional sepanjang materi muatannya tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945, terlebih bila masih terdapat ruang penafsiran yang dapat dilakukan atau pengaturan terhadap hal

yang tidak ada tersebut dapat dilakukan dalam peraturan pelaksanaan dari undang-undang dimaksud. Dalam kasus ini, taksi berbasis teknologi diatur dalam aturan pelaksana, baik peraturan pemerintah maupun peraturan menteri.

Bahwa Mahkamah, melalui pertimbangan Putusan Nomor 46/PUU-XIV/2016, 6 Desember 2017, menyatakan, “Hanya karena materi muatan suatu norma undang-undang tidak lengkap atau tidak sepenuhnya mampu mengakomodasikan aspirasi yang berkembang dalam masyarakat, tidaklah dengan sendirinya berarti norma undang-undang itu bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945.”

Bahwa Mahkamah pun pernah dimohonkan untuk menyatakan suatu norma inkonstitusional karena ketiadaan pengaturannya dalam undang-undang, yakni paling tidak pada Putusan Nomor 10/PUU-VI/2008, tanggal 1 Juli 2008. Terhadap permohonan tersebut, Mahkamah menjelaskan, “Permohonan akan dianggap kabur atau tidak jelas (*obscuur libel*) karena materi yang diajukan adalah ketiadaan norma.”

Seperti halnya perkara *a quo* yang hendak menganggap ketiadaan frasa *dan taksi aplikasi dengan berbasis teknologi* pada Pasal 151 huruf a Undang-Undang LLAJ melanggar Undang-Undang Dasar 1945.

Pertanyaan selanjutnya, apakah Mahkamah dapat mengatur atau membentuk norma hukum baru yang tidak diatur dalam undang-undang? Ahli menyadari perkembangan Mahkamah yang kadang-kadang juga membuat norma baru. Dalam praktiknya, Mahkamah sebagai penafsir konstitusi telah berkali-kali menambahkan norma baru (*positive legislator*) dengan rumusan konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*) ataupun inkonstitusional bersyarat (*conditionally unconstitutional*) yang mempersyaratkan pemaknaan tertentu terhadap suatu norma undang-undang untuk dapat dikatakan konstitusional.

Bahwa rumusan penggunaan konstitusional bersyarat atau inkonstitusional bersyarat tersebut dilakukan Mahkamah dengan pertimbangan bahwa ketiadaan pengaturan tersebut telah memunculkan suatu keadaan yang bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945, misalnya memunculkan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*). Yang artinya, secara *a contrario* bila ketiadaan aturan tersebut tidak memunculkan kondisi yang bertentangan

dengan Undang-Undang Dasar 1945, tidak ada alasan bagi Mahkamah untuk memunculkan norma baru, terlebih norma yang lama tidak dapat dikatakan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945, hanya dipandang tidak lengkap saja.

Menambal ketidaklengkapan norma tersebut, seharusnya adalah tugas pembentuk undang-undang DPR dan presiden, dan bukan kewajiban atau kewenangan Mahkamah. Sebab kalau tidak demikian, Mahkamah dapat menggantikan peran pejabat-pejabat yang dipilih oleh rakyat melalui pemilu, baik di legislatif maupun di eksekutif dalam menyerap aspirasi masyarakat untuk dinormakan dalam suatu ketentuan undang-undang (*legislate from the bench*) sering dikatakan begitu.

Bahwa pada dasarnya, norma yang diujikan dalam perkara *a quo* tergolong sebagai *open legal policy*, kebijakan hukum terbuka karena tidak diatur secara eksplisit dalam Undang-Undang Dasar 1945 yang berdasarkan Putusan Nomor 74/PUU-XII/2014, tanggal 18 Juni, menyatakan, “*Sewaktu-waktu dapat diubah oleh pembentuk undang-undang sesuai dengan tuntutan kebutuhan perkembangan yang ada.*”

Lebih lanjut, Mahkamah mengungkapkan hal tersebut sepenuhnya merupakan kewenangan pembentuk undang-undang yang apa pun pilihannya tidak dilarang dan selama tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945.

Apabila Mahkamah ingin mengintervensi ketentuan *a quo*, perlu mempertimbangkan kompleksitas pengaturannya, belajar dari pengalaman negara-negara Uni Eropa seperti Inggris, Finlandia, Swedia, Italia, Hungaria, Spanyol, dan Jerman, pengaturan mengenai taksi online bukan sekadar masalah legalitas, terdapat aspek lain yang perlu dikaji, misalnya bisnis model, sistem pengoperasian, perpajakan, perlindungan konsumen, dan status ketenagakerjaan pengemudi, vide EurWORK, “*Digitalisation And Working Life: Lessons From the Uber Cases Around Europe*”.

Mahkamah juga perlu mempertimbangkan dalam menyelesaikan polemik ini, apakah Mahkamah cukup mewakili berbagai kepentingan sosial serta memiliki kekuasaan yang luas untuk mengakomodasikan kebutuhan dan keinginan masyarakat dengan meninjau realitas di lapangan, ketimbang mendasari sekadar pertimbangan sekadar dengan prasangka dan pandangan-

pandangan pribadi yang muncul? Ini pendapat yang disampaikan Aileen Kavanagh, “*Deference or Defiance?: the Limits of the Judicial Role in Constitutional Adjudication.*”

Kemudian, ada juga pendapat-pendapat lainnya yang sering berpolemik seperti ini. Bahwa pada prinsipnya, keinginan Pemohon atas pengakuan eksistensinya sebenarnya telah diakomodasi melalui ketentuan Pasal 151 huruf b Undang-Undang LLAJ yang memuat frasa *angkutan orang dengan tujuan tertentu*, jadi bukan sama sekali tiada norma, tetapi sebenarnya ada norma yang kemudian diatur lebih lanjut.

Bahwa masuknya taksi aplikasi dengan berbasis online atau teknologi ke dalam rezim angkutan orang dengan tujuan tertentu karena sistem sewanya memuat kekhususan-kekhususan angkutan sewa khusus, antara lain meliputi pelat kendaraan bermotor warna dasar hitam dan pemesanannya melalui aplikasi berbasis *online* atau teknologi.

Bahwa kekhususan tersebut lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan khususnya Pasal 41 sampai Pasal 46 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, khususnya Pasal 26, Pasal 29.

Bahwa dengan demikian, meskipun tidak secara eksplisit disebut dalam Undang-Undang LLAJ, taksi berbasis *online* atau teknologi sesungguhnya telah diakomodasi dalam aturan pelaksana undang-undang dimaksud. Bila suatu saat taksi berbasis teknologi atau *online* ini ingin disebut secara eksplisit dalam undang-undang, hal tersebut dapat dilakukan dengan merevisi Undang-Undang LLAJ yang merupakan kewenangan pembentuk undang-undang dalam hal ini DPR dan Pemerintah.

2. Nurhasan Ismail

Bahwa hukum yang baik itu harus mengandung tiga nilai yang sekaligus itu menjadi tujuan antara dari hukum dalam rangka terciptanya ketertiban sosial, keharmonisan sosial, dan kesejahteraan sosial. Ketiga ide yang sekaligus menjadi tujuan antara dari hukum ini, pertama adalah kepastian hukum, dalam arti sebuah ketentuan hukum, itu tidak boleh mengandung multitafsir dan tidak boleh tumpang tindih.

Yang kedua adalah keadilan. Dalam pengertian dalam konteks ini, saya ingin memaknai keadilan itu sebagai pemberian kesempatan yang sama kepada semua orang untuk melakukan sesuatu atau untuk memperoleh sesuatu.

Dan yang ketiga adalah kemanfaatan. Dalam pengertian, semakin banyak orang yang memperoleh atau yang terlindungi ini kepentingannya di dalam pengaturan oleh hukum atau di dalam pelaksanaan hukum itu sendiri.

Kemudian, saya ingin mengutip atau menggunakan pemikiran dari almarhum Prof. Satjipto Rahardjo bahwa sebagai salah satu di antara sekian upaya untuk mewujudkan hukum yang baik itu dalam pengertian mengandung kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan, yaitu upaya untuk memadukan antara dunia fakta dan dunia ide. Dunia fakta itu menyediakan berbagai macam bahan yang dapat digunakan oleh pembentuk hukum di dalam merumuskan norma-norma. Tujuannya apa? Tujuannya supaya tidak ada kesenjangan antara norma itu dengan realitas sosial sebab saya berkeyakinan hukum yang baik itu adalah hukum yang merupakan refleksi dari budaya dari mana masyarakat itu dimana hukum itu berlaku.

Pengakomodasian dunia fakta menjadi penting dalam rangka mencegah kesenjangan itu yang otomatis. Kalau hukum itu mencerminkan budaya masyarakatnya, tentu keadilan dan kemanfaatan itu bisa diupayakan begitu juga memadukan dengan dunia ide. Ada fungsi untuk mengabstraksi dan mengklasifikasi fakta-fakta yang ada di dalam masyarakat yang menjadi bahan pembentukan hukum itu agar supaya hukum yang tercipta itu tidak multitafsir dan mengandung konsistensi, dalam konteks ini berarti kepastian hukum.

Kalau kita kembali kepada proses pembentukan Undang-Undang LLAJ, saya berada pada proses ketika pembentukan undang-undang itu dirumuskan di DPR. Undang-undang ini, terutama khususnya terkait dengan angkutan umum, sudah berupaya untuk memadukan antara dunia fakta dan dunia ide itu. Pada waktu Undang-Undang LLAJ itu dibentuk atau dalam proses perumusan, ada sejumlah fakta tentang eksistensi angkutan-angkutan umum yang sangat beragam. Ada angkutan umum dalam lingkungan atau antarlingkungan. Dalam lingkungan, itu berarti di dalam perkotaan. Antarlingkungan, itu dari kota yang satu ke kota yang lain, mungkin dalam suatu provinsi atau antarprovinsi.

Yang kedua, ada angkutan-angkutan umum yang memang tidak berangkat dari satu titik tertentu menuju kepada titik tujuan tertentu, tetapi ini lebih dinamis. Tetapi juga kalau kita lihat pada waktu itu, baik di terminal, stasiun, bandara, pelabuhan, ada pola-pola angkutan umum tertentu yang lebih mencerminkan hubungan-hubungan hukum tertentu seperti sewa.

Bahkan, pada waktu itu pembicaraan tentang ojek, angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor sudah menjadi bahan perbincangan di dalam perumusan undang-undang itu, tetapi pada waktu itu anggota DPR menolak untuk mengakomodasi angkutan umum dengan sepeda motor dengan pertimbangan keselamatan dan keamanan, baik bagi pengemudinya maupun bagi penumpang.

Fakta-fakta inilah yang kemudian diabstraksi, diklasifikasi, sehingga sampai pada satu tujuan, pada satu rumusan bahwa angkutan umum itu diberi pilihan, tetapi pilihannya terbatas atau limitatif. Itu yang ada dalam Pasal 142 maupun yang ada pada Pasal 151. Pasal 142 itu mengenai angkutan dalam trayek yang hanya dibatasi pada apa yang sudah dirumuskan di dalam Pasal 142. Begitu juga dengan angkutan umum tidak dalam trayek, ada pilihan, tetapi pilihan itu terbatas. Meskipun di dalam Pasal 151 huruf b-nya, angkutan umum tidak dalam trayek dengan tujuan-tujuan tertentu, itu terbuka untuk diisi. Tetapi pilihannya, terbatas kepada apa yang telah ditentukan di dalam Pasal 151.

Kenapa pilihan itu limitatif, Karena Undang-Undang LLAJ tidak menganut nilai-nilai liberalisme. Tetapi sebaliknya, menganut suatu bentuk adanya intervensi dari negara untuk mengatur pilihan-pilihan yang terbatas itu dan itu saya kira juga semangat dari konstitusi kita. Pilihan ada, tetapi terbatas. Konsekuensi implementatifnya tentu adalah semua kegiatan angkutan umum tidak bisa tidak, dia harus masuk ke dalam salah satu dari pilihan-pilihan yang sudah ditentukan di dalam, baik Pasal 142 maupun Pasal 151.

Jadi, kalau misalnya belakangan ada angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi yang kemudian menuntut adanya suatu norma baru, kalau kita kembalikan kepada semangat bahwa pilihan itu ada, tetapi limitatif, itu harus masuk ke dalam salah satu dari pilihan-pilihan yang ada. Dan kalau kita cermati sebenarnya, istilah dengan aplikasi berbasis teknologi, itu kan sama saja sebagai sebuah cara, cara orang untuk memperoleh taksi, untuk

memeroleh angkutan umum. Sama halnya aplikasi dengan berbasis teknologi itu, sama dengan kita telepon dalam kegiatan sehari-hari untuk memperoleh angkutan umum yang kita perlukan atau mungkin dengan menggunakan SMS. Jadi, itu bukan kategorisasi angkutan umum, tetapi itu hanya cara saja bagaimana antara konsumen dan penjual itu bertemu atau menyepakati apa yang akan dilakukan.

Tentang konsekuensi konstitusionalnya. Kalau pilihan-pilihan itu ada, dibuka oleh Pasal 151, tetapi sifatnya limitatif, maka pilihan jenis usaha angkutan umum tidak dalam trayek sudah sangat jelas diberikan, tetapi terbatas. Artinya, Pasal 151 sudah memberikan kepastian hukum tentang pilihan usaha angkutan umum yang boleh dimasuki oleh siapa pun. dengan kata lain, Pasal 151 harus ditempatkan sebagai penjabaran dari Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945. Yang kedua, ada kesempatan bagi siapa pun untuk bekerja, berusaha di sektor angkutan umum.

Pasal 151 tidak menutup adanya pihak-pihak yang kemudian muncul untuk berusaha, untuk bekerja di sektor angkutan umum, terbuka. Tetapi, harus dibatasi pada konsep-konsep yang ada di dalam Pasal 151. sama sekali tidak menutup. Silakan, siapa pun akan bekerja, berusaha di sektor angkutan umum, silakan, ada empat pilihan kalau itu adalah angkutan umum tidak dalam trayek. Pilihan itulah yang harus diambil oleh siapa pun yang akan berusaha atau bekerja di sektor angkutan umum. Dengan kata lain, tidak tepat kalau dikatakan bahwa Pasal 151 itu menutup adanya orang untuk memasuki kegiatan usaha di sektor angkutan umum. Itu dengan kata lain, ada kesesuaian dengan Pasal 27 ayat (2), bahkan kalau saya menyatakan termasuk Pasal 28D ayat (2) dari Undang-Undang Dasar 1945. Dan sekaligus itu pemberian kesempatan yang sama kepada siapa pun. Itu mencerminkan nilai keadilan dari Pasal 151. Di dalam bagian ini konsekuensi konstitusional, Pasal 151 dengan sifat limitatifnya itu menutup kemungkinan adanya penambahan norma baru. Karena ketentuan pasal itu sendiri, secara normatif, mengandung pilihan-pilihan tetapi sifatnya limitatif.

Dan terakhir, Bahwa apa pun pilihan kegiatan usaha di bidang angkutan umum, entah baik itu dalam trayek maupun tidak dalam trayek, semua angkutan umum itu harus memenuhi persyaratan yang ditentukan di dalam Undang-Undang LLAJ, harus diselenggarakan oleh badan hukum, gitu, wajib

memenuhi syarat teknis dan layak jalan melalui mekanisme-mekanisme tertentu yang diatur di dalam, baik di dalam Undang-Undang LLAJ-nya maupun di dalam peraturan pemerintah sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang LLAJ, termasuk pengemudi wajib memiliki kompetensi mengemudi angkutan umum dalam konteks ini SIM umum.

Mengapa harus dipenuhi, Karena bagaimanapun angkutan umum itu punya tanggung jawab menjaga, melindungi keselamatan warga masyarakat, dan itu juga tanggung jawab negara.

[2.4] Menimbang bahwa Mahkamah telah mendengar keterangan dari Dewan Perwakilan Rakyat pada persidangan tanggal 7 Februari 2018 yang kemudian menyerahkan keterangan tertulisnya yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 14 Februari 2018, yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. KETENTUAN UU LLAJ YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD 1945

Para Pemohon dalam permohonannya mengajukan pengujian atas Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Bahwa isi ketentuan Pasal 151 huruf a UU LLAJ adalah sebagai berikut: *“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas: a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;”*

B. HAK DAN/ATAU KEWENANGAN KONSTITUSIONAL YANG DIANGGAP PARA PEMOHON TELAH DIRUGIKAN OLEH BERLAKUNYA PASAL 151 HURUF a UU LLAJ

Para Pemohon dalam permohonannya mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan dan dilanggar oleh berlakunya Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang pada intinya bahwa para Pemohon adalah pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi dari berbagai aplikasi yang terdiri dari Go-Car, Grab-Car, dan Uber. Para Pemohon merasa dirugikan dengan pasal *a quo* karena pasal *a quo* belum mengakomodir taksi aplikasi berbasis teknologi. (vide Permohonan, halaman 3 dan halaman 9, nomor IIIA.10)

Bahwa pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan UUD 1945 yang berketentuan sebagai berikut:

Pasal 1 ayat (3), “Negara Indonesia adalah negara hukum.”

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

C. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam perbaikan permohonan, DPR RI dalam penyampaian pandangannya terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh para Pemohon sebagai Pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK yang menyatakan bahwa “*Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- 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.

Hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dimaksud ketentuan Pasal 51 ayat (1) tersebut, dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan “*hak konstitusional*” adalah “*hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*”. Ketentuan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) ini menegaskan, bahwa hanya hak-hak yang secara eksplisit diatur dalam UUD 1945 saja yang termasuk “*hak konstitusional*”.

Oleh karena itu, menurut UU MK, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai Para Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;

- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam “Penjelasan Pasal 51 ayat (1)” dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang *a quo*.

Mengenai batasan kerugian konstitusional, MK telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang harus memenuhi 5 (lima) syarat (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 011/PUU-V/2007) yaitu sebagai berikut:

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

Jika kelima syarat tersebut tidak dipenuhi oleh para Pemohon dalam perkara pengujian Undang-Undang *a quo*, maka Para Pemohon tidak memiliki kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai 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.

Dalam permohonan ini, para Pemohon menjelaskan kedudukan hukumnya bahwa para Pemohon adalah pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi dari berbagai aplikasi yang terdiri dari Go-Car, Grab-Car, dan Uber. Para Pemohon merasa dirugikan dengan pasal *a quo* karena pasal *a quo* belum mengakomodir taksi aplikasi berbasis teknologi. (Vide Permohonan, halaman 3 dan halaman 9, nomor IIIA.10).

Terhadap dalil-dalil yang dikemukakan para Pemohon *a quo* mengenai kedudukan hukum (*legal standing*), DPR RI memberikan penjelasan bahwa Pemohon dalam permohonan *a quo* berkedudukan sebagai Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi.

Dalam perkara *a quo*, para Pemohon mengajukan pengujian pasal 151 huruf a Undang-Undang *a quo* terkait dengan frasa yang mengatur “*angkutan orang dengan menggunakan taksi*”. Sehubungan dengan hal tersebut dipandang perlu untuk memahami ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disebut PM 108 Tahun 2017), dalam ketentuan Pasal 1 angka 15 didefinisikan bahwa “*angkutan orang dengan menggunakan taksi adalah angkutan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan*”. Bahwa selanjutnya dalam Pasal 7 PM 108 Tahun 2017 menyebutkan persyaratan angkutan orang dengan menggunakan taksi diantaranya seperti tulisan “TAKSI” yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan, dan sebagainya.

Bahwa terkait dengan pengaturan Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dapat dilihat pengaturannya dalam Pasal 26 sampai dengan Pasal 29 PM 108 Tahun 2017 yang mengatur tentang angkutan sewa khusus. Dalam ketentuan Pasal 26 PM 108 Tahun 2017 mengatur tentang persyaratan angkutan sewa khusus, maka *Go-Car*, *Grab-Car*, dan *Uber-Car* (Para Pemohon) termasuk dalam angkutan sewa khusus.

Bahwa terdapat perbedaan dalam PM 108 Tahun 2017 tersebut dalam hal antara angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan sewa khusus dalam Lampiran I PM 108 Tahun 2017. Artinya

bahwa para Pemohon bukan pengemudi angkutan orang dengan menggunakan taksi tetapi berkedudukan sebagai pengemudi angkutan sewa khusus, sehingga kerugian yang didalilkan para Pemohon bukan akibat dari berlakunya pasal *a quo*. Dengan demikian tidak ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang konstitusional yang didalilkan para Pemohon dengan berlakunya Undang-Undang *a quo* karenanya para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*).

Berdasarkan pada hal-hal yang telah disampaikan tersebut DPR RI berpandangan bahwa para Pemohon secara keseluruhan tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) karena tidak memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) dan Penjelasannya UU MK, serta tidak memenuhi persyaratan kerugian konstitusional yang diputuskan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu. Bahwa para Pemohon dalam permohonan *a quo* tidak menguraikan secara konkret mengenai hak konstitusionalnya yang dianggap dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak konstitusionalnya yang dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 011/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional.

2. Pengujian Atas Pasal 151 huruf a UU LLAJ Terhadap UUD 1945

- 1) Bahwa negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*machsstaat*). Dan jika dikaitkan dengan konsep negara Indonesia adalah negara hukum [Pasal 1 ayat (3) UUD 1945], maka undang-undang merupakan hukum yang harus dijunjung tinggi dan dipatuhi oleh setiap komponen masyarakat termasuk di dalamnya Pemohon dan juga negara dalam

menyelenggarakan negara dan pemerintahan. Gagasan negara hukum yang dianut UUD 1945 ini menegaskan adanya pengakuan normatif dan empirik akan prinsip supremasi hukum (*Supremacy of Law*) yaitu bahwa semua masalah diselesaikan dengan hukum sebagai pedoman tertinggi. Dalam perspektif supremasi hukum (*Supremacy of Law*) pada hakikatnya pemimpin tertinggi negara yang sesungguhnya adalah konstitusi yang mencerminkan hukum tertinggi.

- 2) Bahwa pada dasarnya Undang-Undang *a quo* memberikan pengaturan penting mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan lingkup pengaturan meliputi: pembinaan; penyelenggaraan; jaringan lalu lintas dan angkutan jalan; kendaraan, pengemudi; lalu lintas; angkutan; keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dampak lingkungan; pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; kecelakaan lalu lintas; perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit; sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan; sumber daya manusia; peran serta masyarakat; dan penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- 3) Bahwa pengangkutan selalu berhubungan dengan kegiatan pengangkutan dan alat angkutnya. Dalam Pasal 1 angka 3 UU LLAJ, "*angkutan didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan*". Sedangkan dalam Pasal 1 angka 7 definisi "*kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor*". Selanjutnya, Pasal 1 angka 10 "*kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran*".
- 4) Bahwa DPR RI tidak sependapat dengan dalil Para Pemohon yang beranggapan berlakunya pasal *a quo* telah menimbulkan kerugian berupa tidak mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan serta merasa terganggu keamanan dan kenyamanan hak untuk bekerja mencari mencari nafkah sebagai

pengemudi/*driver* angkutan dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi. Bahwa perlu dipahami oleh para Pemohon terkait frasa “*angkutan orang dengan menggunakan taksi*” dalam ketentuan pasal *a quo* tidak membatasi dan tidak menghalangi hak para Pemohon untuk mencari nafkah dengan angkutan yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi, karena justru makna dari kata “*taksi*” secara umum memberi payung hukum untuk angkutan umum taksi. Sedangkan angkutan dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi merupakan angkutan sewa khusus sebagaimana diatur dalam PM 108 Tahun 2017.

- 5) Bahwa menurut para Pemohon berlakunya pasal *a quo* tidak memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil bagi para Pemohon. Atas dasar hal tersebut maka DPR RI menyatakan hal tersebut merupakan pernyataan asumptif para Pemohon. Terhadap dalil para Pemohon tersebut DPR RI berpandangan bahwa justru pasal *a quo* memberikan pengakuan, jaminan, dan perlindungan bagi angkutan orang dengan taksi dengan mengatur tarif, wilayah operasi, perusahaan berbadan hukum, dan persyaratan angkutan orang lainnya. Hal ini bertujuan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Pemerintah juga telah merespon angkutan yang menggunakan fasilitas aplikasi berbasis teknologi dengan peraturan lebih teknis seperti PM 108 Tahun 2017. Dalam PM 108 Tahun 2017 tersebut Pasal 26 sampai dengan Pasal 29 mengatur tentang angkutan sewa khusus. Dengan demikian ketentuan pasal *a quo* tidak menghalangi para Pemohon untuk mencari nafkah sebagai pengemudi/*driver* transportasi aplikasi berbasis teknologi. Lebih lanjut, ketentuan pasal *a quo* memberikan pengaturan umum dan memberikan jaminan kepastian hukum terkait angkutan orang dengan menggunakan taksi. Oleh karena itu, dalil para Pemohon adalah tidak beralasan hukum apabila Para Pemohon mendalilkan bahwa pasal *a quo* UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

- 6) Bahwa pasal *a quo* yang mengatur mengenai angkutan orang dengan menggunakan taksi adalah norma hukum umum. Bahwa norma hukum umum merupakan pengaturan hal-hal yang bersifat umum. Bahwa menurut Marbun dan Mahfud MD, "*Peraturan merupakan hukum yang in abstracto atau general norms yang sifatnya mengikat umum (berlaku umum) dan tugasnya adalah mengatur hal-hal yang bersifat umum (general)*" (Marbun dan Mahfud MD, Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara, 2006: 94).
- 7) Bahwa pasal *a quo* mengatur tentang angkutan orang dengan menggunakan taksi, bukan mengatur tentang angkutan sewa khusus seperti *Go-car*, *Grab-car*, dan *Uber-car* seperti kategori yang diajukan oleh Para Pemohon. Apabila pasal *a quo* ditambahkan frasa "*dan taksi aplikasi berbasis teknologi*" seperti yang ditafsirkan oleh Para Pemohon menjadi tidak relevan, karena karakteristik angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan sewa khusus adalah hal yang berbeda jika kita merujuk pada peraturan teknis PM 108 Tahun 2017. Dalam Pasal 7 PM 108 Tahun 2017 diatur bahwa: (1) *Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:*
- a. *kendaraan yang dipergunakan meliputi:*
 1. *Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan/atau*
 2. *Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang;*
 - b. *tulisan "TAKSI" dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan;*
 - c. *dilengkapi tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan;*
 - d. *dilengkapi argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;*

- e. nama perusahaan dan/atau merek dagang, serta logo yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah, dengan susunan sebelah atas adalah logo perusahaan dan sebelah bawah adalah nama perusahaan dan/atau merek dagang;
- f. lampu bahaya berwarna kuning ditempatkan di samping kanan tanda taksi; g. identitas pengemudi ditempatkan pada kabin kendaraan, mudah terlihat jelas oleh penumpang, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan taksi; h. alat komunikasi sebagai penghubung antara pengemudi dengan pusat pengendali operasi dan/atau sebaliknya, baik secara audio, visual, atau data;
- g. keterangan tentang biaya awal, kilometer, waktu, dan biaya tambahan yang ditempatkan pada sisi bagian dalam pintu belakang;
- h. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah;
- i. nomor urut kendaraan dari setiap perusahaan Angkutan yang ditempatkan pada sisi kanan atau kiri kendaraan, bagian belakang, dan bagian dalam kendaraan; dan
- j. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang diletakkan pada bagian dalam dan/atau bagian luar kendaraan.

Dalam Pasal 26 dan Pasal 27 PM 108 Tahun 2017 diatur bahwa:

Pasal 26: Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Pasal 27

(1) *Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:*

- a. *menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik;*

- b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, tahun penerbitan kartu pengawasan, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;
- e. identitas pengemudi ditempatkan pada dashboard kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
- f. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah; dan
- g. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

(2) Ukuran tulisan dan identitas kendaraan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam contoh 7 Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- 8) Bahwa dalil-dalil kerugian konstitusional yang dikemukakan para Pemohon sama sekali tidak berhubungan dan bukan sebagai akibat dengan berlakunya pasal *a quo*, karena pasal *a quo* itu berlaku bagi angkutan orang dengan menggunakan taksi, sedangkan para Pemohon bukan termasuk pengemudi taksi tetapi pengemudi angkutan sewa khusus, sehingga persoalan yang didalilkan para Pemohon bukan persoalan konstitusionalitas norma pasal *a quo* tetapi merupakan persoalan penerapan norma UU *a quo*.
- 9) Bahwa terkait penambahan frasa “*dan taksi aplikasi berbasis teknologi*” sebagaimana diuraikan dalam petitum para Pemohon, DPR RI berpandangan bahwa penambahan frasa tersebut ialah termasuk perumusan norma baru dalam Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang merupakan kewenangan pembentuk undang-undang yaitu

DPR-RI dan Presiden. Bahwa seyogyanya para Pemohon mengajukan usul perubahan UU *a quo* kepada DPR RI.

- 10) Untuk merespon perkembangan atau kebutuhan hukum di masyarakat, Komisi V DPR RI saat ini sedang menyusun perubahan UU LLAJ yang diantaranya terkait dengan angkutan sewa khusus dengan aplikasi berbasis teknologi dan pengaturan aturan roda 2 (dua) menjadi kategori angkutan umum. Sehubungan dengan permohonan *a quo* dapat disarankan para Pemohon dapat menyampaikan aspirasinya kepada Komisi V DPR RI untuk mengkomodir pengaturan angkutan sewa khusus dengan aplikasi berbasis teknologi dalam perubahan UU LLAJ.

3. Bahwa selain pandangan secara konstitusional, teoritis, dan yuridis, sebagaimana telah diuraikan di atas, dipandang perlu untuk melihat latar belakang perumusan dan pembahasan pasal-pasal terkait dalam Undang-Undang *a quo* sebagai berikut:

- a. Terkait dengan “tujuan pemakaian teknologi pada taksi” Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 4 Mei 2009 Pemerintah/Sekjen Departemen Perhubungan, menyampaikan bahwa:

Kami di laut misalnya untuk kapal-kapal perintis yang kita bayar untuk melayari daerah-daerah tertentu sekarang ini kita pasang dengan teknologi *sifiracking*, dengan *siftracking* itu real time kita bisa tahu dimana kapal-kapal itu sekarang dan teknologinya murah sekali harganya sehingga kapal-kapal itu mengatakan bahwa kami sudah melayani sana itu akan bisa terbukti ketika kita buka diintemet kelihatan bahwa kapal itu memang saat ini sedang ada di misalnya di Miangas atau dimana itu bisa kita lihat. Teknologi-teknologi ini tentu sangat bagus misalnya untuk taksi-taksi kita pasang sehingga nanti kalau ada keluhan misalnya seseorang tidak diketahui dimana lalu kalau itu kita buka bisa kita ketahui posisinya. Ini antara lain yang dikaitkan dengan fasilitas keselamatan dan keamanan tadi. Berbagai contoh ini saya pikir kalau ini bisa kita rangkum didalam pasal-pasal yang lebih sesuai mohon maaf tentu saja kita siap apa yang

ditawarkan pemerintah bisa diubah disesuaikan sesuai dengan waktu kita bahas konteks yang lebih jauh dalam Panja sudah mengarah kepada sesuatu yang kita ingin kan bersama demikian pak untuk sementara. (vide Risalah Pembahasan Halaman 946-947)

- b. Terkait dengan pembahasan Pasal 151 huruf a Undang-Undang tentang 22 Tahun 2009 dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 4 Mei 2009

Ir. H. Husein Abdul Aziz, MT. (Fraksi Partai Demokrat), menyampaikan bahwa:

Mohon maaf, kalau Bapak tidak keberatan kita tanyakan dengan Ahli Bahasa. Kalau misalnya kita ganti angkutan orang itu dengan angkutan umum dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek, lalu yang Pasal 140 nya itu pelayanan angkutan umum dengan kendaraan bermotor, itu umumnya diganti, lalu poin a sampai dengan poin c itu diganti angkutan umum dengan menggunakan taksi. Karena kita sudah sepakat barangkali kalau taksi itu pasti mengangkut orang gitu, jadi untuk itu orangnya itu kami usulkan untuk diganti dengan kata umum jadi kita atau kami mengharapkan dengan seijin Pak Ketua, Ahli Bahasa bisa menjelaskan.” (vide Risalah Pembahasan Halaman 958)

Bahwa berdasarkan dalil-dalil tersebut di atas, DPR RI memohon agar kiranya, Ketua Majelis Hakim Konstitusi memberikan amar putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
- 2) Menolak permohonan *a quo* untuk seluruhnya atau setidaknya permohonan *a quo* tidak dapat diterima;
- 3) Menerima keterangan DPR RI secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan

- 5) Menyatakan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.

Apabila Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.5] Menimbang bahwa Mahkamah telah mendengar keterangan Pihak Terkait, Dewan Pimpinan Pusat Organisasi Angkutan Darat (DPP Organda), pada persidangan tanggal 7 Februari 2018 dan telah menyerahkan keterangan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 22 Januari 2018, yang pada pokoknya sebagai berikut:

Organda sebagaimana dinyatakan dalam Anggaran Dasar [bukti PT-5] memiliki tujuan untuk membina dan mengembangkan kemampuan serta profesionalisme para anggotanya, yaitu pengusaha angkutan agar usaha angkutan di jalan di Indonesia menjadi kuat, efektif, efisien, inovatif dan berdaya saing tinggi. dengan potensi keanggotaan setidaknya 1,5 juta yang terdiri dari pemilik perseorangan dan perusahaan angkutan dari berbagai jenis kendaraan umum penumpang dan barang.

Bahwa Organda adalah gabungan dari organisasi-organisasi pengusaha angkutan darat yang dibentuk pada tahun 1962 di Selecta, Kota Malang. Pemerintah melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata pada 17 Juni 1963 mengukuhkan Organda sebagai Organisasi Tunggal dalam bidang angkutan bermotor di jalan raya. Organda telah mampu menampilkan diri sebagai suatu wadah yang dapat menampung dan menyalurkan aspirasi para anggotanya, sehingga atas dasar pertimbangan tersebut maka Pemerintah melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata Nomor L. 25/1/18/1963 tanggal 17 Juni 1963 telah mengukuhkan Organda sebagai Organisasi Tunggal dalam bidang angkutan bermotor di jalan raya. dan terakhir Pemerintah kembali mengukuhkan keberadaan Organda melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 1/AJ.001/Phb-89 tanggal 25 Juli 1989.

Bahwa Pihak Terkait menolak segala dalil yang disampaikan para Pemohon dalam Permohonan dan Perbaikan Permohonan, kecuali yang secara tegas diakui

oleh Pihak Terkait. Adapun keterangan Pihak Terkait selengkapnya sebagai berikut:

I. DALAM EKSEPSI

I.1. PARA PEMOHON TIDAK MEMILIKI “LEGAL STANDING”

Bahwa para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dan kerugian konstitusional sebagai alasan untuk mengajukan permohonan pengujian *a quo*, karena para Pemohon **tidak dapat membuktikan** korelasi antara permohonan dengan latar belakang alasan untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang *a quo* sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 51 ayat (1) UU 24/2003 *juncto* Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 tanggal 11 Mei 2005 *juncto* Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi harus memenuhi lima syarat yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan 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 (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan 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;

Bahwa selama dua kali sidang pemeriksaan pendahuluan ternyata para Pemohon tidak berhasil membuktikan adanya *causal verband* antara ketentuan Pasal 151 huruf a UU 22/2009 dengan kerugian konstitusional para Pemohon sebagaimana dinyatakan Ketua Panel Hakim Konstitusi

perkara *a quo*, yaitu Wahiduddin Adams [vide Risalah Sidang I Perkara Nomor 97/PUU-XV/2017, halaman 4], dan juga dipersoalkan oleh Hakim Konstitusi Saldi Isra [vide Risalah Sidang I Perkara Nomor 97/PUU-XV/2017, halaman 7].

Bahwa dari nasehat Panel Hakim perkara *a quo* -- untuk memperlihatkan adanya “legal standing para Pemohon” -- gagal dijawab oleh para Pemohon [vide Risalah Sidang II Perkara Nomor 97/PUU-XV/2017, halaman 4], karena para Pemohon tidak menjabarkan apa kepentingan dan apa kerugian yang dihadapi oleh para Pemohon dikaitkan dengan ketentuan Pasal 151 huruf a UU 22/2009, tetapi para Pemohon hanya menyampaikan kliping berita unjuk rasa supir angkot di Malang sebagai latar belakang permohonan *a quo*. Kliping berita unjuk rasa seharusnya tidak dapat dijadikan sandaran bagi justifikasi pengajuan permohonan *a quo* yang disampaikan oleh para Pemohon. Seharusnya para Pemohon mempertajam argumentasi “*legal standing*”-nya yang dipersoalkan Panel Hakim.

Berdasarkan fakta hukum tersebut, beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Mahkamah Konstitusi menyatakan Permohonan tidak dapat diterima.

I.2. PERMOHONAN KABUR (*Obscuur Libel*)

Bahwa Permohonan yang diajukan para Pemohon tidak jelas arahnya atau kabur (*obscuur libel*), karena para Pemohon tidak memiliki argumentasi yang kuat. Lebih dari itu, para Pemohon tidak membaca Putusan Mahkamah Konstitusi terkait pengujian konstitusionalitas Pasal 139 ayat (4) UU 22/2009 [vide Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016], di mana dalam Paragraf [3.12] “Bagian Pertimbangan Hukum” Mahkamah menyatakan, “Menimbang bahwa menurut Mahkamah, sebuah perusahaan aplikasi penyedia jasa angkutan umum meskipun hanya menjual aplikasi *online* bagi masyarakat tentunya harus juga didukung oleh Perusahaan Angkutan Umum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang juga berbadan hukum...”.

Dengan fakta hukum tersebut, maka beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Majelis Hakim menolak permohonan *a quo* atau setidaknya permohonan tidak dapat diterima.

II. DALAM POKOK PERMOHONAN

Bahwa para Pemohon telah salah memahami ketentuan Pasal 151 huruf a UU 22/2009 dengan mengaitkan pengaturan hak-hak konstitusional warganegara dalam UUD 1945. Para Pemohon telah salah memahami hak-hak konstitusional sebagaimana dikutip dalam permohonan *a quo*, yaitu:

II.1. Bahwa para Pemohon telah salah memahami dan mendudukkan persoalan hak konstitusionalnya untuk “mendapatkan pekerjaan yang layak” [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 8], dengan melupakan syarat administratif dalam pengelolaan usaha angkutan orang sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek [selanjutnya disebut Permenhub 108/2017, PT-6].

Hak konstitusional dalam implementasinya tetap harus bersandarkan pada pengaturan administratif, yaitu dalam hal ini kewajiban berbadan hukum bagi usaha angkutan orang tidak dalam trayek harus berbadan hukum sebagaimana diamanatkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 78/PUU-XIV/2016. Kewajiban mendaftarkan sebagai badan hukum bagi angkutan orang tidak dalam trayek akan memudahkan identifikasi untuk dimintai pertanggung jawaban ketika terjadi suatu persoalan hukum antara penyelenggara angkutan tidak dalam trayek dengan konsumen. Dalam hubungan keperdataan antara penyelenggara jasa dengan masyarakat pengguna jasa mungkin saja terjadi suatu persoalan hukum, karena kedudukan dan kepentingan kedua belah pihak berbeda, misalnya perbedaan tarif angkutan yang awalnya telah disepakati ataupun konsumen tidak mendapatkan layanan yang baik, sehingga muncul gugatan perbuatan melawan hukum, tetapi kepada siapa gugatan harus ditujukan, karena gugatan perdata harus ditujukan kepada pihak yang jelas domisili dan status hukumnya.

Bahwa implementasi “hak konstitusional” sebagaimana didalilkan oleh para Pemohon tetap haruslah diatur secara administratif melalui peraturan perundang-undangan, yaitu dalam hal ini melalui Pasal 151 huruf a UU 22/2009 *juncto* Pasal 36 dan Pasal 37 Permenhub 108/2017. Bila tidak ada aturan demikian, maka akan terjadi kekacauan (*chaos*) yang merugikan masyarakat.

Pasal 151 huruf a UU 22/2009 menyatakan, “*Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:*

a.. Angkutan orang dengan menggunakan taksⁱ”.

Permenhub 108/2017 mengatur persoalan perijinan bagi kendaraan angkutan orang tidak dalam trayek diatur agar berbadan hukum sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 36 dan Pasal 37.

Pasal 36 Permenhub 108/2017 menyatakan: (1). *Untuk menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum wajib memiliki ijin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.*

(2). *Pemberian ijin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dikenakan biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau dapat dikenakan retribusi daerah.*

Pasal 37 ayat (1) Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 menyatakan, “*Perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1), harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*”

Bahwa kemudian para Pemohon menghendaki perubahan frasa Pasal 151 huruf a UU 22/2009 yang awalnya menyatakan “*Angkutan orang dengan menggunakan taksⁱ”* menjadi “*Angkutan orang dengan menggunakan taksⁱ dan taksi aplikasi berbasis teknologi,*” agar kepentingannya diakomidir tanpa lagi mengikuti keharusan berbadan hukum bagi usahanya. Permohonan yang demikian tersebut telah memberikan keistimewaan kepada para Pemohon, karena para Pemohon dalam menjalankan usahanya tidak lagi tunduk pada kaidah-kaidah hukum administrasi sebagaimana diatur dalam UU 22/2009 *juncto* Permenhub 108/2017.

Dengan fakta hukum tersebut, maka beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Majelis Hakim menolak permohonan *a quo* atau setidaknya permohonan tidak dapat diterima.

II.2. Bahwa para Pemohon telah salah memahami ketentuan hak konstitusional “*Pengakuan, Jaminan Perlindungan, dan Kepastian Hukum Yang Adil Dalam Negara Hukum*” sebagaimana dinyatakan dalam “Perbaikan Permohonan” [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 10], ditambah lagi ketidakjelasan kalimat-kalimat dalam halaman 11 “Perbaikan Permohonan”, sehingga membuat tidak jelas arah permohonan *a quo*.

Berikut ini kekacauan berpikir para Pemohon setidaknya dapat dilihat dari pemaparan berikut ini [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 11, alinea kedua]:

“...Norma konstitusi di atas [Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 *sich!*] mencerminkan prinsip-prinsip hak asasi manusia yang berlaku bagi seluruh manusia secara universal. Dalam kualifikasi yang sama, setiap manusia, termasuk di dalamnya Pemohon; Namun pada kenyataannya, undang-undang tentang hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum tidak ada yang khusus, karena setiap orang sama di hadapan hukum, pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil sebagaimana dimaksud di atas juga mencakup pengakuan, jaminan, dan perlindungan atas asas-asas hukum yang berlaku universal. Salah satu asas hukum yang diakui eksistensinya dalam system hukum Indonesia adalah perlindungan bagi setiap warga negara Indonesia tanpa kecuali”.

Bahwa bermaksud untuk memperkuat dalil-dalil permohonannya, para Pemohon mengutip pendapat sarjana-sarjana terkemuka (*scholars*) [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 12-13], yaitu Satjipto Rajardjo dan Roscoue Pound tanpa elaborasi yang dikaitkan dengan substansi permohonan *a quo*, sehingga kutipan-kutipan tersebut tidak jelas relevansinya dengan dalil-dalil permohonan *a quo*.

Dengan fakta hukum tersebut, maka beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Majelis Hakim menolak permohonan *a quo* atau setidaknya permohonan tidak dapat diterima.

II.3. Bahwa para Pemohon telah salah memahami ketentuan hak konstitusional yang dikaitkan dengan masalah Pasal 151 huruf a UU 22/2009, dengan menjadikan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28 UUD 1945 sebagai titik tolak berpikir [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 11-13]. Para Pemohon tidak mengelaborasi ketentuan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 dengan dalil-dalil permohonan *a quo*.

Para Pemohon juga tidak menjelaskan korelasi antara ketentuan Pasal 28 UUD 1945 dengan Pasal 151 huruf a UU 22/2009 sebagai objek permohonan *a quo*, di mana Pasal 28 UUD 1945 menyatakan, “Kemerdekaan berserikat dan berkumpul, mengeluarkan pikiran dengan lisan dan tulisan dan sebagainya ditetapkan dengan undang-undang.”

Namun, para Pemohon justru mengutip Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 tanpa menjelaskan korelasinya dengan Pasal 151 huruf a UU 22/2009 sebagai objek permohonan *a quo*, di mana Pasal 28J ayat (2) menyatakan: “Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.”

Dengan fakta hukum tersebut, maka beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Majelis Hakim menolak permohonan *a quo* atau setidaknya tidaknya permohonan tidak dapat diterima.

II.4. Bahwa para Pemohon juga telah secara salah mengajukan argumentasi bahwa “D. PASAL 151 huruf a UU Nomor 22 Tahun 2009 menjadi inskonstitusional jika tidak memiliki penafsiran yang pasti, karena sudah ketinggalan jaman, kalau ini dijalankan [Dijalankan, *sich* !] Akan Berbenturan Dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2)” [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 17], karena para Pemohon tidak mengajukan argumen pendukung dalil *a quo*.

Bahwa Pihak Terkait tidak menemukan argumen penunjang bagi dalil para Pemohon yang menyatakan “1. Bahwa akibat perbedaan penafsiran terhadap pasal *a quo*, telah terjadi pelanggaran terhadap UUD 1945

sebagaimana diuraikan di atas.” [vide Perbaikan Permohonan, tanggal 29 Desember 2017, halaman 17].

Para Pemohon tidak menjelaskan lebih jauh apa yang dimaksudkan dengan “akibat perbedaan penafsiran” karena tidak pernah menguraikan satu tafsir terhadap tafsir yang lain.”

Dengan fakta hukum tersebut, maka beralasan hukum Pihak Terkait memohon agar Majelis Hakim menolak permohonan *a quo* atau setidaknya permohonan tidak dapat diterima.

III. PETITUM

Berdasarkan segenap uraian tersebut di atas, Pihak Terkait memohon agar Mahkamah Konstitusi menjatuhkan Putusan yang amar putusannya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi

- Menerima eksepsi Pihak Terkait;
- Menyatakan Permohonan para Pemohon tidak dapat diterima;

Dalam Pokok Permohonan

- Menolak Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya, atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*et aquo et bono*).

[2.6] Menimbang bahwa untuk menguatkan keterangannya, Pihak Terkait telah mengajukan alat bukti surat/tulisan disahkan dalam persidangan dan diberi tanda bukti PT-1 sampai dengan bukti PT-6 sebagai berikut;

1. Bukti PT-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Bukti PT-2 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti PT-3 : Fotokopi Keputusan Musyawarah nasional XV Organda Nomor SKEP.008/Munas XV Organda/VI/2015, tanggal 10 Juni 2015 tentang Penetapan Ketua Umum Dewan Pimpinan Pusat Organda Periode 2015-2020;
4. Bukti PT-3A: Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) Adrianto Djokosoetono;

5. Bukti PT-4 : Fotokopi Dewan Pimpinan Pusat Organda Nomor Skep.001/K/DPP/VI/2015 tanggal 30 Juni 2015 tentang Susunan Pengurus dan Personalia Dewan Pimpinan Pusat Organda Periode 2015-2020.;
6. Bukti PT-4A : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) a.n. Ir. Ateng Aryono Setyanto.;
7. Bukti PT-5 : Fotokopi Akta perubahan dan penyempurnaan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan (Organda) Nomor 01, tanggal 30 September 2015 yang dibuat oleh Notaris Sri Bhirawati, SH;
8. Bukti PT-6 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

[2.7] Menimbang bahwa para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait telah menyampaikan kesimpulan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah masing-masing pada tanggal 13 Februari 2018 dan 15 Februari 2018, yang pada pokoknya para pihak tetap pada pendirian semula;

[2.8] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam berita acara persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini.

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan ketentuan 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 disingkat 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 Mahkamah adalah berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena yang dimohonkan oleh para Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas norma Undang-Undang *in casu* Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yang menjadi salah satu kewenangan Mahkamah maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) para Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang, 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 terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;

- b. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;

[3.4] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005, dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007, serta putusan-putusan selanjutnya, 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 konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan sebagai perseorangan warga negara Indonesia yang masing-masing berprofesi sebagai pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi. Menurut para Pemohon taksi aplikasi berbasis teknologi adalah angkutan kendaraan bermotor umum beroda empat dengan sistem transaksi menggunakan aplikasi *online*;

Bahwa menurut para Pemohon, para Pemohon merasa telah dirugikan oleh berlakunya Pasal 151 huruf a UU LLAJ terhadap hak konstitusionalnya untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak serta untuk mendapatkan jaminan kepastian hukum sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan dalil tersebut di atas, maka maksud dari permohonan *a quo* adalah para Pemohon menghendaki agar Pasal 151 huruf a UU LLAJ dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945;

Bahwa terhadap uraian dalil dan permohonan para Pemohon tersebut di atas, apabila dikaitkan dengan kualifikasi para Pemohon untuk dapat atau tidaknya diberikan kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

Bahwa para Pemohon adalah pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi yakni angkutan kendaraan bermotor umum beroda empat dengan sistem transaksi menggunakan aplikasi *online* hal mana dibuktikan dengan adanya kartu anggota (bukti P-4). Bahwa dengan adanya Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi merupakan sarana lapangan kerja bagi para Pemohon untuk mendapatkan penghidupan yang layak dimana sebagai warga negara yang berhak untuk mendapatkan hidup yang layak dengan penghasilan dan pekerjaan. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 27 ayat (2) *juncto* Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, "*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*". Hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh para Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Pasal 151 huruf a UU LLAJ terhadap kehidupan yaitu pekerjaan yang layak sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

Bahwa dengan uraian pertimbangan tersebut di atas, oleh karena kerugian konsitusional tersebut bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya potensial menurut penalaran yang wajar dan dipastikan akan terjadi, dan adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dimaksud dan berlakunya norma undang-undang yang dimohonkan pengujian. Oleh karena itu, Mahkamah berpendapat para Pemohon mempunyai kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[3.7] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo* dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk bertindak sebagai Pemohon, maka selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok permohonan;

Pokok Permohonan

[3.8] Menimbang bahwa sebagaimana telah disinggung pada bagian Duduk Perkara, masalah konstusionalitas yang dijadikan alasan permohonan untuk pengujian Undang-Undang *a quo* adalah ihwal berlakunya norma Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang tidak memuat keberadaan taksi aplikasi berbasis teknologi. Dalam hal ini, para Pemohon menilai bahwa hak konstusionalnya untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak serta hak untuk mendapatkan kepastian perlindungan hukum terlanggar dengan adanya atau berlakunya norma *a quo*. Agar pelanggaran hak konstusional tersebut tidak terus terlanggar, para Pemohon meminta agar norma Pasal 151 huruf a dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 sepanjang tidak dimaknai "*Angkutan orang dengan menggunakan taksi dan taksi aplikasi berbasis teknologi*". Dalam arti, norma tersebut ditambah dengan frasa "*dan taksi aplikasi berbasis teknologi*". Dengan demikian, para Pemohon pada dasarnya bukanlah hendak mempersoalkan inkonstitusionalitas seluruh norma yang ada, melainkan mempersoalkan rumusan norma yang menurut para Pemohon tidak memuat atau belum mengakomodasi "taksi aplikasi berbasis teknologi". Berdasarkan alasan tersebut, para Pemohon meminta agar Mahkamah menafsirkan "rumusan yang belum/tidak ada" tersebut agar menjadi bagian dari norma Pasal 151 huruf a UU LLAJ. Terhadap alasan permohonan para Pemohon, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

- A. Bahwa tidak lengkapnya pengaturan undang-undang atau tertinggalnya undang-undang dalam menghadapi laju perkembangan sosial kemasyarakatan tidak dengan sendirinya menyebabkan undang-undang tersebut bertentangan dengan UUD 1945. Suatu undang-undang tidaklah dapat mengatur segala sesuatunya secara sempurna, terlebih jika hal tersebut merupakan suatu perkembangan yang baru ada setelah undang-undang tersebut dibuat. Undang-undang sebagai aturan hukum yang bersifat tertulis acapkali mengandung kelemahan-kelemahan, misalnya tidak dapat mengikuti perkembangan sosial dan mengakomodasikan aspirasi yang berkembang dalam masyarakat yang bersifat dinamis. Pengaturan yang demikian tidak dengan sendirinya dapat dinyatakan inkonstitusional sepanjang materi muatannya memang tidak bertentangan dengan UUD 1945. Terlebih, masih terdapat ruang penafsiran yang dapat dilakukan, atau pengaturan terhadap hal

yang tidak ada tersebut dapat dilakukan dalam peraturan pelaksana dari undang-undang dimaksud;

- B. Bahwa pembentukan UU LLAJ merupakan tuntutan kebutuhan perkembangan masyarakat yang secara tidak langsung sesungguhnya juga terkait dengan tujuan menciptakan ketertiban dan memajukan kesejahteraan umum sesuai dengan amanat Alinea Keempat Pembukaan UUD 1945;

[3.9] Menimbang bahwa sehubungan dengan persoalan konstitusionalitas norma UU LLAJ sebagaimana dipersoalkan para Pemohon tersebut, pertanyaan pokok yang harus dijawab adalah:

1. Apakah dengan tidak diaturnya atau tidak dimuatnya materi tertentu dalam norma suatu undang-undang dapat dijadikan sebagai alasan untuk menyatakan bahwa norma undang-undang yang ada bertentangan dengan UUD 1945?
2. Apakah sarana transportasi yang diistilahkan dengan “taksi aplikasi berbasis teknologi” merupakan salah satu jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, sehingga harus diatur tersendiri?

Terkait masalah tersebut, Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

Pertama, bahwa dengan mempertimbangkan dalil para Pemohon yang menyatakan Pasal 151 huruf a UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, di mana menurut para Pemohon norma tersebut telah tidak melindungi hak tiap-tiap warga negara atas pekerjaan dan penghidupan yang layak, dalam batas-batas penalaran yang wajar, cara pandang demikian sesungguhnya belum tentu berakibat adanya kerugian konstitusional. Sebab, norma yang termuat dalam pasal tertentu sama sekali tidak mengandung pengertian lain selain yang secara tegas termuat dalam pasal dimaksud. Pada saat yang sama, juga tidak terdapat ketidakjelasan atau multitafsir yang menyebabkan norma tersebut potensial bertentangan dengan undang-undang lain yang dapat berujung pada terjadinya ketidakpastian hukum;

Bahwa masalah sesungguhnya yang dipersoalkan oleh para Pemohon adalah berhubungan dengan terjadinya kondisi yang dinilai oleh para Pemohon sebagai kekosongan hukum. Dalam hal ini, sekalipun terjadi

kekosongan hukum, *quod non*, akibat tertinggalnya hukum dari perkembangan masyarakat, namun Mahkamah tidak sepenuhnya berwenang melakukan pengisiannya jika hal itu melibatkan perumusan norma secara positif yang merupakan kewenangan pembentuk undang-undang. Dalam hal ini, pembentuk undang-undanglah yang seharusnya melakukan perubahan melalui proses legislasi. Bagaimanapun, pemenuhan terhadap kebutuhan hukum dalam masyarakat adalah tugas pembentuk undang-undang. Pemenuhan kebutuhan hukum masyarakat merupakan salah satu alasan bagi pembentuk undang-undang untuk mengubah ataupun membentuk undang-undang baru. Adapun Mahkamah hanya dapat memberikan putusan dalam rangka mengisi kekosongan hukum dalam hal norma suatu undang-undang saling bertentangan, multitafsir atau mengandung ketidakpastian hukum melalui penafsiran;

Bahwa terkait dalil para Pemohon yang menyatakan Pasal 151 huruf a UU LLAJ mengandung ketidakpastian hukum, para Pemohon sama sekali tidak menjelaskan ketidakpastian hukum seperti apa yang terjadi akibat keberlakuan norma *a quo*. Apabila norma dalam Pasal 151 huruf a UU LLAJ dibaca secara saksama, sama sekali tidak terdapat ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum. Rumusan normanya jelas, maksud dan tujuannya juga jelas, dalam arti, tidak terdapat sesuatu yang terkait angkutan orang dengan taksi yang tidak tercakup dalam norma tersebut. Begitu pula, pada saat yang bersamaan, norma tersebut juga tidak mengandung pertentangan dengan norma lain yang potensial menyebabkan ketidakpastian hukum;

Kedua, bahwa dalam petitumnya, para Pemohon meminta agar Mahkamah menyatakan Pasal 151 huruf a UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 secara bersyarat. Terhadap masalah tersebut, Mahkamah sesungguhnya telah menyatakan pendiriannya terkait permohonan pengujian undang-undang yang berhubungan dengan permintaan agar Mahkamah menyatakan suatu norma bertentangan dengan UUD 1945 secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*). Mahkamah hanya menjatuhkan putusan demikian dalam hal terdapat ketidakjelasan atau multitafsir, ketidakpastian hukum, dan potensial menimbulkan pertentangan dengan norma lainnya. Selain itu, juga mungkin terjadi apabila suatu norma belum mencakup keadaan lain yang menjadi

bagian tak terpisahkan dari norma itu, namun tidak terumuskan secara jelas dalam norma tersebut;

Terkait hal itu, dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 132/PUU-XIII/2015, bertanggal 5 April 2017, halaman 51-52, Mahkamah menyatakan:

“Suatu norma undang-undang hanya akan dinyatakan bertentangan secara bersyarat dengan UUD 1945, antara lain, apabila suatu norma dengan memperhatikan rumusannya berdasarkan suatu penafsiran hukum yang relevan, seharusnya mencakup hal atau keadaan lain yang menjadi bagian tak terpisahkan dari norma itu namun ternyata tidak terumuskan secara jelas dalam norma tersebut; atau, suatu norma undang-undang dirumuskan sedemikian rupa sehingga menimbulkan penafsiran yang berbeda-beda tatkala dipraktikkan; atau, suatu norma dirumuskan sedemikian rupa sehingga terdapat potensi pertentangan dengan norma lain, baik yang terdapat dalam undang-undang yang sama, maupun dalam undang-undang yang berbeda. Dalam keadaan demikianlah antara lain Mahkamah, dengan tidak mengambil alih kewenangan pembentuk undang-undang, akan menyatakan suatu norma undang-undang bertentangan secara bersyarat dengan UUD 1945 melalui suatu penafsiran hukum dan penafsiran konstitusi yang telah diakui keberlakuannya dan validitasnya”;

Bahwa merujuk pertimbangan Mahkamah dalam putusan tersebut, Pasal 151 huruf a UU LLAJ sama sekali tidak menimbulkan penafsiran berbeda ketika dilaksanakan. Sebab, maksud norma tersebut jelas ditujukan bagi angkutan orang menggunakan taksi. Selain itu, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, juga tidak berpotensi untuk bertentangan dengan UUD 1945 maupun norma undang-undang lainnya. Oleh karena itu, tidak terdapat alasan hukum bagi Mahkamah untuk menyatakan norma tersebut bertentangan dengan UUD 1945 secara bersyarat sebagaimana dimohonkan oleh para Pemohon;

Bahwa selain dua alasan hukum sebagaimana diuraikan di atas, para Pemohon juga mendalilkan bahwa menjadi pengemudi “taksi aplikasi berbasis teknologi” merupakan pekerjaan untuk penghidupan yang layak bagi para Pemohon, sementara para Pemohon mendapatkan perlakuan yang menghambat berjalannya pekerjaan dimaksud. Menurut Mahkamah, Pasal 151 UU LLAJ sama sekali tidak mengandung substansi ketentuan yang menghambat siapapun untuk bekerja atau berusaha di sektor angkutan umum. Bahkan sebaliknya, substansi ketentuan Pasal 151 UU LLAJ justru telah

membuka kesempatan bagi siapapun untuk bekerja dan berusaha di sektor angkutan umum;

Bahwa selain itu, walaupun misalnya para Pemohon sebagai pengemudi “taksi aplikasi berbasis teknologi” merasa pekerjaannya terhambat, dalam batas-batas tertentu, hal demikian bukan disebabkan oleh keberadaan Pasal 151 huruf a UU LLAJ. Sebab, sesuatu yang baru tentu tidak selalu akan diterima secara mulus atau mudah. Akan terjadi dinamika dalam dunia transportasi dengan hadirnya taksi dengan aplikasi berbasis teknologi. Dalam konteks ini, dibutuhkan pengaturan sedemikian rupa agar kebutuhan transportasi masyarakat tetap dapat terpenuhi secara baik dan perlu diatur agar terjadi persaingan yang sehat antar angkutan yang ada. Di sinilah peran negara untuk mengatur agar angkutan orang tidak dibiarkan berjalan dalam ruang yang sangat bebas, sehingga dibutuhkan campur tangan negara untuk mengaturnya. Proses pengaturan tersebut merupakan ranah atau kewenangan Pemerintah dan/atau pembentuk undang-undang. Sementara Mahkamah sama sekali tidak dapat ikut campur terkait apa yang menjadi ranah kewenangan Pemerintah maupun pembentuk undang-undang tersebut;

Ketiga, bahwa selain alasan permohonan agar suatu norma yang belum dimuat dalam suatu undang-undang bukan kewenangan Mahkamah untuk mengadopsinya melalui proses pengujian undang-undang, apa yang dimohonkan para Pemohon sesungguhnya juga memiliki persoalan tersendiri secara konseptual. Hal mana, dari dalil yang dikemukakan para Pemohon dapat dipahami bahwa “taksi aplikasi berbasis teknologi” dikonsepsikan para Pemohon sebagai satu jenis angkutan tersendiri yang berbeda dengan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a UU LLAJ. Apakah memang demikian?

Bahwa norma Pasal 151 UU LLAJ menentukan terdapat empat jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, yaitu angkutan orang dengan menggunakan taksi, angkutan orang dengan tujuan tertentu, angkutan orang untuk keperluan pariwisata, dan angkutan orang di kawasan tertentu. Dengan adanya limitasi ihwal jenis angkutan orang dimaksud, apakah “taksi aplikasi berbasis teknologi” merupakan sesuatu yang berbeda dari salah satu dari empat jenis angkutan tersebut sehingga harus dinormakan tersendiri atau

justru dapat masuk menjadi salah satu dari empat jenis angkutan orang yang telah ada;

Bahwa “taksi aplikasi berbasis teknologi” sesungguhnya dapat menjadi bagian dari salah satu jenis angkutan orang yang diatur dalam Pasal 151 UU LLAJ. Bisa menjadi bagian dari angkutan orang dengan menggunakan taksi atau angkutan orang dengan tujuan tertentu. Sebab, “taksi aplikasi berbasis teknologi” merupakan angkutan dengan ciri atau karakter yang dimiliki taksi dan angkutan orang untuk tujuan tertentu. Misalnya pelayanan dilakukan dari tempat asal ke tempat tujuan atau pelayanan dari pintu ke pintu sesuai dengan permintaan pengguna jasa angkutan, pelayanan dilakukan dengan angkutan mobil penumpang umum, pelayanan juga dapat dilakukan dalam wilayah operasi yang lebih dinamis, dan beberapa ciri lainnya dari dua jenis angkutan orang tersebut;

Bahwa apabila “taksi aplikasi berbasis teknologi” dijadikan sebagai bagian dari norma Pasal 151 huruf a UU LLAJ, tentunya ia akan menjadi jenis angkutan tersendiri. Seandainya menjadi jenis tersendiri, bagaimana membedakan antara taksi dengan “taksi aplikasi berbasis teknologi”. Bukankah terdapat banyak persamaan antara keduanya, atau antara “taksi aplikasi berbasis teknologi” dengan angkutan orang dengan tujuan tertentu. Bukankah juga terdapat ciri angkutan orang dengan tujuan tertentu yang dimiliki “taksi aplikasi berbasis teknologi”. Jika demikian, “taksi aplikasi berbasis teknologi” dapat saja digolongkan menjadi bagian dari taksi atau menjadi bagian dari angkutan orang dengan tujuan tertentu. Pada jenis yang lebih tepat digolongkan, hal itu didasarkan pada karakter mana yang lebih banyak dari dua jenis angkutan orang tersebut yang dimiliki oleh “taksi aplikasi berbasis teknologi”. Dengan terpenuhinya kriteria jenis angkutan orang yang telah diatur dalam Pasal 151 UU LLAJ, tentunya apabila permohonan para Pemohon dikabulkan, maka akan terjadi kekaburan konsep mengenai angkutan orang sebagaimana telah diatur dalam UU LLAJ;

Bahwa lebih jauh, istilah “aplikasi berbasis teknologi” bukanlah sesuatu yang menunjukkan pada penentuan jenis angkutan, melainkan bagaimana cara pengguna jasa angkutan memperoleh atau memesan layanan jasa angkutan. Cara bagaimana pelanggan memperoleh jasa angkutan tentu tidak dapat dijadikan alasan untuk menentukan bahwa “taksi aplikasi berbasis

teknologi” merupakan jenis tersendiri dari salah satu jenis angkutan orang, sehingga harus pula diatur secara tersendiri sebagaimana dimohonkan para Pemohon. Lagi pula, realitas hari ini menunjukkan bahwa angkutan orang dengan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a UU LLAJ juga telah menggunakan aplikasi berbasis teknologi. Hal ini menunjukkan bahwa sesungguhnya “taksi aplikasi berbasis teknologi” bukanlah jenis yang terpisah dari jenis angkutan yang telah diatur. Aplikasi berbasis teknologi hanyalah sebuah metode pemesanan layanan angkutan semata;

Bahwa berdasarkan uraian argumentasi tersebut di atas, keberadaan Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang memang belum atau tidak memuat norma tentang “taksi aplikasi berbasis teknologi” sebagaimana yang dikehendaki oleh para Pemohon, akan tetapi menurut Mahkamah tidak serta-merta pasal tersebut bertentangan dengan UUD 1945. Sebab, ketika suatu norma tidak/belum mengakomodir aspirasi atau perkembangan masyarakat yang begitu dinamis, norma dimaksud tetap tidak dapat dengan sendirinya dinilai bertentangan dengan UUD 1945. Terkait dengan pandangan tersebut, melalui Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 46/PUU-XIV/2016, bertanggal 6 Desember 2017, Mahkamah menegaskan dalam paragraf [3.12] halaman 441 bahwa:

Lagi pula, hanya karena materi muatan suatu norma undang-undang tidak lengkap atau tidak sepenuhnya mampu mengakomodasikan aspirasi yang berkembang dalam masyarakat tidaklah dengan sendirinya berarti norma undang-undang itu bertentangan dengan UUD 1945”;

[3.10] Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan tersebut di atas, Mahkamah berpendapat permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum;

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum tersebut di atas, Mahkamah berkesimpulan:

[4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan para Pemohon;

[4.2] Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[4.3] 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,

Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, I Dewa Gede Palguna, Arief Hidayat, Manahan M.P Sitompul, Maria Farida Indrati, Wahiduddin Adams, Suhartoyo, dan Saldi Isra, masing-masing sebagai Anggota pada hari **Rabu**, tanggal **dua puluh tiga**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu delapan belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **tiga puluh satu**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu delapan belas**, selesai diucapkan pukul **13.35 WIB** oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, I Dewa Gede Palguna, Arief Hidayat, Manahan M.P Sitompul, Maria Farida Indrati, Wahiduddin Adams, Suhartoyo, dan Saldi Isra, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Saiful Anwar sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh para Pemohon/kuasanya, Presiden atau yang mewakili, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Pihak Terkait/kuasanya.

KETUA,

ttd.

Anwar Usman

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Aswanto

ttd.

Suhartoyo

ttd.

I Dewa Gede Palguna

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Manahan MP Sitompul

ttd.

Wahiduddin Adams

ttd.

Maria Farida Indrati

ttd.

Saldi Isra

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Saiful Anwar

**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**