



SALINAN

PUTUSAN
Nomor 8/PUU-XVIII/2020

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 : **Eliadi Hulu**
NIK : 1204040611970003
Alamat : Fadoro, RT/RW 002/001, Desa Ononamolo
Tumula, Kecamatan Alasa, Nias Utara, Sumatera
Utara

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

2. Nama : **Ruben Saputra Hasiholan Nababan**
NIK : 3175072101980006
Alamat : Jalan Bambu Kuning III No.492, RT/RW 010/008
Jakarta Timur

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

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

- [1.2]** Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon;
Memeriksa bukti-bukti para Pemohon;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 17 Januari 2020 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 9/PAN.MK/2020 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi

Perkara Konstitusi pada tanggal 21 Januari 2020 dengan Nomor 8/PUU-XVIII/2020, yang telah diperbaiki dan diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 17 Februari 2020, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Mendasarkan pada ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 *juncto* Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70) salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi adalah melakukan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD 1945);

Pasal 24C ayat (1) UUD 1945, antara lain, menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan hasil pemilihan umum”.

Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Mahkamah Konstitusi, antara lain menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final”:

- a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar;
- c. memutus pembubaran partai politik;
- d. memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum.

2. Bahwa Pasal 2 Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70) mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi merupakan salah satu lembaga negara yang melakukan kekuasaan kehakiman yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan, khususnya berkaitan dengan pengujian norma undang-undang yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945;

3. Bahwa Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076), selanjutnya disebut “UU KK” menyatakan:

“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. memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - c. memutus pembubaran partai politik;
 - d. memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum; dan
 - e. kewenangan lain yang diberikan oleh undang-undang.”
4. Bahwa Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) menyatakan “Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi”
5. Mahkamah Konstitusi dibentuk sebagai lembaga pelindung konstitusi (*the guardian of constitution*). Apabila terdapat undang-undang yang berisi atau terbentuk bertentangan dengan konstitusi (*insconstitutional*), maka Mahkamah Konstitusi dapat menganulirnya dengan membatalkan keberadaan undang-undang tersebut secara menyeluruh ataupun per-pasalannya;
6. Bahwa sebagai pelindung konstitusi, Mahkamah Konstitusi juga berhak memberikan penafsiran terhadap sebuah ketentuan pasal-pasal yang ada di undang-undang agar berkesesuaian dengan nilai-nilai konstitusi. Tafsir Mahkamah Konstitusi terhadap konstitusional pasal-pasal dari undang-undang tersebut merupakan tafsir satu-satunya (*the sole interpreter of constitution*) yang memiliki kekuatan hukum. Sehingga terhadap pasal-pasal yang memiliki makna ambigu, tidak jelas, dan/atau multi tafsir dapat pula dimintakan penafsirannya kepada Mahkamah Konstitusi;

7. Bahwa permohonan para Pemohon adalah menguji Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96), yang menjadi salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi, maka Mahkamah konstitusi berwenang untuk memeriksa dan mengadili permohonan *a quo*;

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) DAN KERUGIAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

1. Bahwa pengakuan hak setiap warga negara Indonesia untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan salah satu indikator perkembangan ketatanegaraan yang positif yang merefleksikan adanya kemajuan bagi penguatan prinsip-prinsip Negara Hukum;
2. Bahwa Pasal 51 ayat (1) UU Mahkamah Konstitusi mengatur 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.”

Selanjutnya Penjelasan Pasal 51 ayat (1) menyatakan:

“yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.”

3. Bahwa sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007 Mahkamah Konstitusi telah menentukan 5 (lima) syarat adanya kerugian konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2011 sebagai berikut:
 - a. Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945;

- b. Bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh para Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;
 - c. Kerugian hak konstitusional tersebut bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya-tidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
 - d. Ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian hak konstitusional dengan undang-undang yang dimohonkan pengujian;
 - e. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;
6. Bahwa para Pemohon adalah perorangan warga negara Indonesia yang dibuktikan identitas (**Bukti P-3**) yang hak-hak konstitusionalnya telah terlanggar dengan keberadaan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 7. Bahwa para Pemohon adalah Mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Mahasiswa (KTM) (**Bukti P-4**);
 8. Bahwa Pemohon I adalah Ketua Umum Unit Kegiatan Mahasiswa Forum Diskusi Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia (UKM FDIM FH UKI) yang bergerak dibidang penelitian dan kompetisi hukum seperti debat, *legal opinion*, dan karya tulis ilmiah, yang dibuktikan dengan SK kepengurusan (**Bukti P-5**);
 9. Bahwa dalam menjalankan aktivitasnya sebagai ketua umum UKM FDIM FH UKI yang pada dasarnya bergerak di bidang penelitian dan kompetisi hukum, Pemohon I memiliki tanggung jawab untuk menegakkan konstitusi dengan segala upaya yang sesuai dengan hukum dan peraturan perundang-undangan serta cara yang konstitusional, dimana salah satunya adalah uji materil ke Mahkamah Konstitusi;
 10. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mewajibkan kepada setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan;

Pasal 77 ayat (1):

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan”

Pasal 77 ayat (2):

“Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:

- a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
- b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum”.

11. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 80 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Surat izi Mengemudi terdiri atas lima (5) golongan.

Pasal 80:

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi:

- a. Surat Izin Mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- b. Surat Izin Mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- c. Surat Izin Mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, Kendaraan penarik, atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
- d. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor; dan
- e. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.

12. Bahwa Pemohon I, Eliadi Hulu telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Nomor 971107250042 dengan jenis Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan Golongan C yang berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor. Namun SIM tersebut telah disita oleh petugas lalu lintas yang melakukan penilangan terhadap Pemohon I (**Bukti P-6**);

13. Bahwa Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Nomor 980113050797 dengan jenis Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan Golongan C yang berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor (**Bukti P-7**);

KERUGIAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

14. Bahwa kerugian Pemohon I, Eliadi Hulu secara spesifik diuraikan sebagai berikut:

- a. Bahwa Pemohon I ketika hendak pergi ke kampus untuk mengikuti perkuliahan telah ditilang oleh Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) yang sedang bertugas di daerah Jl. DI. Panjaitan, Jakarta Timur pada hari senin tanggal 08 bulan juli tahun 2019 pukul 09.00 pagi WIB karena lampu utama sepeda motor yang dikemudikan oleh Pemohon I tidak menyala. Pemohon I disangkakan telah melanggar ketentuan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Pada waktu yang sama Pemohon I mengunduh/medownload Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna membaca ketentuan Pasal 293 ayat (2) yang terdapat dalam Undang-Undang *a quo*. setelah membaca ketentuan yang terdapat dalam Pasal tersebut, Pemohon I bingung terkait dengan frasa “wajib menyalakan lampu utama pada siang hari” yang menurut pemohon I kewajiban untuk menyalakan lampu utama sepeda motor hanyalah siang hari, sedangkan pada saat itu waktu masih menunjukan pukul 09.00 WIB pagi namun petugas Polisi Lalu Lintas tersebut tetap melakukan penilangan terhadap Pemohon I;
- c. Bahwa sebagai mahasiswa Fakultas Hukum yang merupakan generasi penegak hukum di republik ini dan juga sebagai ketua UKM FDIM FH UKI, maka sudah menjadi kewajiban pemohon untuk mengkritisi setiap norma atau pasal yang tidak menganut unsur kepastian hukum dan tidak sesuai dengan Undang-Undang Dasar serta berpotensi merugikan dan meresahkan masyarakat luas;
- d. Bahwa kerugian Pemohon I disebabkan oleh adanya ketidakpastian Hukum pada frasa “**siang hari**” yang terdapat dalam norma Pasal 107

ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Ergo*, kerugian konstitusional yang dialami Pemohon I adalah kerugian aktual;

15. Bahwa kerugian Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan secara Spesifik diuraikan sebagai berikut:
 - a. Bahwa Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan merupakan pengguna sepeda motor dan menggunakannya sebagai alat transportasi sehari-hari, termasuk ketika Pemohon II pergi ke kampus;
 - b. Bahwa Pemohon II sedang dibonceng oleh Pemohon I ketika Pemohon I ditilang oleh Polisi lalu lintas (Polantas) yang sedang bertugas di daerah Jl. DI. Panjaitan, Jakarta Timur oleh Sat Lantas wilayah Jakarta Timur;
 - c. Bahwa pasal yang disangkakan telah dilanggar oleh Pemohon I adalah Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemohon II merasa bahwa pasal yang disangkakan kepada Pemohon I tidak tepat karena pada saat dilakukan penilangan terhadap Pemohon I waktu masih menunjukkan pukul 09.00 WIB, yang artinya masih pagi hari.
 - d. Bahwa sebagai Pengguna sepeda motor dan digunakan sebagai alat transportasi sehari-hari, maka tidak tertutup kemungkinan kedepannya Pemohon II akan mengalami hal yang sama seperti yang dialami oleh Pemohon I yaitu ditilang dengan Pasal 107 ayat (2) yang ketentuan pidananya terdapat dalam Pasal 293 ayat (2) yang secara nyata tidak mengandung kepastian hukum dan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
 - e. Bahwa sebagai mahasiswa Fakultas Hukum yang merupakan generasi penegak hukum di republik ini maka sudah menjadi kewajiban pemohon untuk mengkritisi setiap norma atau pasal yang tidak menganut unsur kepastian hukum dan tidak sesuai dengan Undang-Undang Dasar serta berpotensi merugikan dan meresahkan masyarakat luas;
16. Dengan demikian terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian hak konstitusional pemohon dengan berlakunya pasal-pasal yang dimohonkan dalam perkara ini yang telah menyebabkan hak konstitusional

Para Pemohon atas “pengakuan, jaminan, perlindungan dan **kepastian hukum** yang adil” sebagaimana diberikan oleh Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 telah dirugikan;

17. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, menurut para Pemohon terdapat kerugian hak konstitusional para Pemohon dengan berlakunya Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena kerugian konstitusional yang telah dijabarkan telah nyata dialami para Pemohon, maka para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon Pengujian Undang-Undang dalam perkara *a quo* karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya dan syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana tertuang dalam Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007;

III. ALASAN-ALASAN PEMOHON MENGAJUKAN PERMOHONAN PENGUJIAN PASAL 107 AYAT (2) DAN PASAL 293 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. PARA PEMOHON BERHAK ATAS KEPASTIAN HUKUM

1. Bahwa sejak dilakukannya perubahan terhadap UUD 1945, telah terjadi perubahan yang mendasar dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (2) UUD 1945 bahwa kedaulatan tertinggi berada di tangan rakyat dan dilaksanakan menurut Undang-Undang Dasar dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, bahwa Indonesia adalah negara hukum. Adapun ciri sebagai negara hukum yaitu diakuinya hak-hak asasi manusia, termasuk adanya kesamaan di dalam hukum dan pemerintahan, hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan **kepastian** serta kemanfaatan hukum yang adil;
2. Bahwa secara yuridis UUD 1945 memberikan jaminan yang sangat kuat bagi pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia. Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 menyediakan instrument 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”;

3. Norma konstitusi di atas mencerminkan prinsip-prinsip negara hukum yang berlaku bagi seluruh manusia secara universal. Dalam kualifikasi yang sama, Para Pemohon tidak mendapat hak atas **kepastian hukum** akibat adanya ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Bahwa dalam Pasal 5 huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) menyatakan salah satu asas pembentukan peraturan perundang-undangan adalah adanya **kejelasan rumusan**;
5. Bahwa penjelasan pasal demi pasal atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) Pasal 5 huruf f bahwa yang dimaksud dengan “asas kejelasan rumusan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-Undang harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata, atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya. Namun ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) tidak mencerminkan asas kejelasan rumusan karena frasa “pada siang hari” tidak mudah dimengerti sehingga menimbulkan berbagai macam intrepretasi dalam pelaksanaannya;
6. Bahwa dalam Pasal 6 huruf l Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran

Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) bahwa materi muatan Peraturan Perundang-Undangan harus mencerminkan asas ketertiban dan **kepastian hukum**;

7. Bahwa penjelasan pasal demi pasal atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) Pasal 6 ayat (1) huruf l bahwa yang dimaksud dengan “asas ketertiban dan kepastian hukum” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-Undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum. Namun keberlakuan pasal-pasal yang dimohonkan tersebut telah nyata-nyata menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para Pemohon dan bagi masyarakat luas.
8. Bahwa penjelasan pasal demi pasal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 hanya berbunyi “cukup jelas” yang artinya tidak ada penjelasan lanjutan terkait dengan frasa “pada siang hari” sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum karena tidak ada kejelasan waktu mulai dari pukul berapa sampai pukul berapa;
9. Bahwa menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu. Bahwa dari pengertian pertama yaitu adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan tidak terpenuhi dalam ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena frasa “pada siang hari” tidak diketahui secara umum oleh masyarakat maksud dari frasa tersebut;

10. Bahwa salah satu sumber hukum adalah kebiasaan. Kebiasaan menurut R. Soeroso, S.H. dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum adalah perbuatan manusia yang dilakukan berulang-ulang mengenai hal tingkah laku kebiasaan yang diterima oleh suatu masyarakat yang selalu dilakukan oleh orang lain sedemikian rupa, sehingga masyarakat beranggapan memang harus berlaku demikian. Jika tidak berbuat demikian merasa berlawanan dengan kebiasaan dan merasa melakukan pelanggaran hukum. Salah satu contoh kebiasaan masyarakat dalam menggunakan istilah “siang hari” adalah dalam bentuk sapaan. Mungkinkah seseorang menyapa orang lain dengan sapaan selamat siang namun waktu menunjukan pukul 09.00 pagi? Dari definisi yang dikemukakan oleh R. Soeroso maka kebiasaan di dalam masyarakat mengenai penggunaan istilah “siang hari” tidak terserap oleh Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, padahal penyerapan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat merupakan salah satu kewajiban ketika suatu undang-undang dibuat;

KETIDAKSERAGAMAN PEMAHAMAN WAKTU SIANG HARI DALAM MASYARAKAT INDONESIA

11. Bahwa menurut penalaran wajar dan pemahaman umum masyarakat Indonesia siang hari ialah menunjukan pukul 11.00 – 14.00;
12. Bahwa menurut Wikipedia siang hari adalah waktu ketika jam berada pada posisi 12.01 siang dalam aktivitas sehari-hari adalah waktu yang berada di antara pukul 12.01 sampai pukul 14.00 (**Bukti P-8**);
13. Bahwa menurut salah satu portal media baca online yaitu “Beritatarld” yang sekarang telah berubah menjadi “LokadataId” Pernah memposting berita tentang pembagian waktu sapaan di Indonesia yang mengatakan sebagai berikut: Selamat pagi ialah pukul 04.00-10.00, Selamat siang ialah pukul 10.00-14.00, Selamat sore ialah pukul 14.00-18.30, Selamat malam ialah pukul 18.30-04.00, (**Bukti P-9**);
14. Bahwa penggunaan frasa siang hari sering digunakan masyarakat Indonesia seperti “**makan siang**”, “**tidur siang**”, “**selamat siang**” pada

pukul 11.00-14.00 sehingga menurut kebiasaan masyarakat Indonesia yang menggunakan pengertian “**siang hari**” bukanlah merujuk pada pengertian dari Matahari terbit hingga terbenam namun menunjukkan waktu ketika pukul 11.00-14.00

15. Bahwa dalam penalaran yang wajar, pemahaman para Pemohon terhadap pembagian satu hari ialah adanya pembagian tiga bagian yakni “pagi hari” sejak matahari terbit hingga matahari berada di atas kepala, “siang hari” sejak matahari di atas kepala hingga tenggelam dan “malam hari” sejak matahari tenggelam hingga matahari terbit.
16. Bahwa jika pembentuk undang-undang membagi hari di Indonesia hanya menjadi dua bagian yakni siang (sejak matahari terbit hingga matahari terbenam) dan malam (yaitu sejak matahari terbenam hingga matahari terbit), Sementara “siang” dan “malam” diwajibkan menyalakan lampu motor lalu mengapa tidak di rumuskan dengan menggunakan frasa “sepanjang hari” sehingga frasa tersebut lebih mengandung kepastian hukum;
17. Bahwa Presiden Joko Widodo yang juga merupakan calon presiden 2019-2024 pada saat itu, pada hari minggu 04 November 2018 pukul 06.20 pagi WIB, mengemudi sepeda Motor di Jalan Sudirman, Kebun Nanas, Tangerang, Banten dalam rangka kampanye dengan tidak menyalakan lampu utama sepeda motor yang dikemudikannya (Bukti P-10). Presiden Joko Widodo tidak menyalakan lampu utama pada saat itu karena waktu masih menunjukkan pukul 06.20 yang tergolong pagi yang artinya menurut penalaran para Pemohon Presiden Joko Widodo memiliki pemahaman yang sama dengan para Pemohon yaitu bahwa kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor hanya siang hari bukan pagi hari;
18. Bahwa jika mengacu maksud dari pemahaman siang hari ialah dari matahari terbit hingga matahari terbenam, maka saat Presiden Joko Widodo mengemudikan sepeda motor pada hari minggu, 04 November 2018 Pukul 06.20 yang *notabene*-nya matahari telah terbit, tidak dilakukan penilangan oleh petugas lalu lintas terhadap pelanggaran

tersebut sehingga hal ini telah melanggar asas kesamaan di mata hukum (*equality before the law*);

19. Bahwa dari beberapa alasan atau dalil di atas menunjukkan tidak adanya keseragaman pemahaman ditengah-tengah masyarakat Indonesia terkait dengan penggunaan frasa siang hari, oleh karena nya terhadap frasa “siang hari” menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para Pemohon dan bahkan bagi masyarakat luas dan secara nyata bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

IV. PETITUM

Bahwa dari seluruh dalil-dalil yang diuraikan di atas dan bukti-bukti terlampir, dengan ini para Pemohon memohon 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 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap frasa “**siang hari**” bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “**sepanjang hari**”;
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya

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

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-10 sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Identitas para Pemohon;

4. Bukti P-4 : Fotokopi Kartu Mahasiswa para Pemohon;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Surat Keputusan Kepengurusan Unit Kegiatan Mahasiswa Forum Diskusi Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Bukti Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu atas nama Eliadi;
7. Bukti P-7 : Fotokopi Surat Ijin Mengemudi atas nama Ruben Saputra Hasiholan Nababan;
8. Bukti P-8 : Cetak Laman <https://id.wikipedia.org/wiki/siang>;
9. Bukti P-9 : Cetak Laman <https://lokadata.id/artikel/apa-beda-selamat-sore-dan-selamat-petang-14167>;
10. Bukti P-10 : Cetak Laman <https://news.detik.com/berita/d-4286696/melihat-lagi-sunmori-jokowi-kok-lampu-depan-motornya-mati>;

[2.3] 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 Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada

tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstiusionalitas norma undang-undang, *in casu* 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 UUD 1945 maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstiusionalnya 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. ada tidaknya kerugian hak dan/atau kewenangan konstiusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam kedudukan sebagaimana dimaksud pada huruf a;

[3.4] Menimbang bahwa Mahkamah sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, telah berpendirian bahwa kerugian hak

dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh para 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 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 berdasarkan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.3]** dan Paragraf **[3.4]** di atas, Mahkamah selanjutnya mempertimbangkan kedudukan hukum para Pemohon sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya oleh para Pemohon dalam permohonan *a quo* adalah Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ, yang selengkapnya menyatakan sebagai berikut:

Pasal 107 ayat (2)

“pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”

Pasal 293 ayat (2)

“setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah).”

2. Bahwa para Pemohon, dalam kualifikasinya sebagai perseorangan warga negara Indonesia, merupakan mahasiswa Universitas Kristen Indonesia yang merasa dirugikan dengan berlakunya norma Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ. Pemohon I adalah pengendara sepeda motor yang pada tanggal 8 Juli 2019 pukul 09.00 WIB ditilang oleh Polisi Lalu Lintas (Polantas)

di Jalan D.I. Panjaitan, Jakarta Timur karena lampu utama sepeda motor yang dikemudikan oleh Pemohon I tidak menyala. Pemohon I disangkakan telah melanggar ketentuan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ. Sementara itu Pemohon II merupakan pengguna sepeda motor yang menjadi pembonceng sepeda motor Pemohon I pada saat terjadi penilangan oleh Polantas tanggal 8 Juli 2019 sebagaimana tersebut di atas. Menurut para Pemohon waktu penilangan yang dilakukan oleh Polantas kepada mereka, yaitu pukul 09.00 WIB, bukanlah termasuk siang hari, namun masih termasuk pagi hari, sedangkan menurut Polantas yang menilang pukul 09.00 WIB adalah siang hari. Para Pemohon selanjutnya menjelaskan ada ketidakpastian makna frasa “siang hari” yang terdapat dalam norma Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ dan oleh karenanya, menurut para Pemohon telah menyebabkan ketidakpastian hukum yang adil yang dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang kemudian menurut para Pemohon menimbulkan kerugian konstitusional;

[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan uraian pada paragraf **[3.5]** dikaikan dengan paragraf **[3.3]** dan paragraf **[3.4]** di atas, menurut Mahkamah, para Pemohon dalam kualifikasinya sebagai perorangan warga negara Indonesia yang merupakan pengguna sepeda motor pemegang Surat Ijin Mengemudi (vide bukti P-6 dan bukti P-7), telah dapat menjelaskan anggapan kerugian konstitusional yang dialaminya, yaitu para Pemohon mengalami ketidakpastian hukum yang adil sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, anggapan kerugian dimaksud memiliki keterkaitan atau hubungan kausalitas dengan berlakunya ketentuan norma dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ yang dimohonkan pengujian. Di samping itu para Pemohon telah menjelaskan pula bahwa kerugian konstitusional yang dianggapkan tersebut tidak akan terjadi lagi apabila permohonan para Pemohon dikabulkan. Oleh karena itu terlepas dari ada atau tidaknya persoalan inkonstitusionalitas norma yang didalilkan para Pemohon, menurut Mahkamah para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai para Pemohon dalam permohonan *a quo*.

[3.7] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo* dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok permohonan.

Pokok Permohonan

[3.8] Menimbang bahwa dalam mendalilkan inkonstitusionalitas norma Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ, para Pemohon mengemukakan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa para Pemohon mendalilkan tidak ada kepastian hukum karena makna frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ dinilai tidak jelas. Tidak adanya penjelasan lebih lanjut atas Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ telah menimbulkan ketidakpastian hukum karena tidak ada kejelasan kapan waktu dimulainya “siang hari”. Sedangkan di masyarakat sendiri terdapat ketidakseragaman pemahaman waktu “siang hari”;
2. Bahwa menurut para Pemohon berdasarkan Pasal 5 huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (selanjutnya disebut UU PPP), salah satu asas pembentukan peraturan perundang-undangan adalah adanya kejelasan rumusan di mana setiap peraturan perundang-undangan harus memiliki kejelasan bahasa hukum yang mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai interpretasi dalam pelaksanaannya. Selain itu, Pasal 6 ayat (1) huruf i UU PPP juga menentukan bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan asas ketertiban dan kepastian hukum.

Berdasarkan seluruh alasan-alasan tersebut di atas, para Pemohon memohon agar Mahkamah menyatakan frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 sepanjang tidak dimaknai “sepanjang hari”.

[3.9] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-10;

[3.10] Menimbang bahwa oleh karena pemasalahan permohonan para Pemohon telah jelas, tidak terdapat urgensi dan relevansinya bagi Mahkamah untuk meminta keterangan dan/atau risalah rapat yang berkenaan dengan permohonan para Pemohon kepada pihak-pihak sebagaimana yang dimaksudkan dalam Pasal 54 UU MK.

[3.11] Menimbang bahwa terhadap dalil permohonan para Pemohon sebelum Mahkamah mempertimbangkan lebih jauh, Mahkamah akan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa berdasarkan salah satu amanat dalam Pembukaan UUD 1945 yakni memajukan kesejahteraan umum, yang di antaranya adalah upaya melakukan pembangunan dan integrasi nasional. Terhadap amanat UUD 1945 ini, lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis, hal ini sebagaimana termaktub dalam konsiderans Menimbang UU LLAJ, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selain itu lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya sebagai bagian untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban. Karena dengan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, maka akan mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;

Bahwa lebih lanjut, lalu lintas dan angkutan jalan menjadi sarana vital dalam memajukan pembangunan dan meningkatkan integrasi nasional. Sebab, makin baik kondisi lalu lintas maka akan memudahkan mobilitas baik orang maupun barang yang berimplikasi terhadap peningkatan perekonomian masyarakat yang menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan terwujudnya integrasi nasional;

Bahwa secara universal yang dimaksud lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan sedangkan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan;

Dengan demikian maka lalu lintas dan angkutan jalan melingkupi berbagai pihak yang memiliki kepentingan di ruang lalu lintas jalan, yang masing-masing memiliki hak dan kebebasan untuk memanfaatkan lalu lintas dan angkutan jalan. Karena itulah pentingnya pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan agar pihak-pihak yang memanfaatkan ruang lalu lintas jalan dapat saling menjaga keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas;

2. Bahwa selain memajukan kesejahteraan umum, salah satu tujuan negara yang diamanatkan dalam Pembukaan UUD 1945 adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia. Jika dikaitkan dengan permohonan para Pemohon, perlindungan dimaksud memiliki arti yang sangat luas, salah satu bentuk perlindungan tersebut adalah bagaimana pemerintah menjamin terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 5 ayat (1) UU LLAJ bahwa negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah, yang diwujudkan dengan membentuk peraturan lalu lintas dan angkutan jalan yang terus mengalami perubahan dari waktu ke waktu mengikuti perkembangan teknologi dan perubahan zaman. Berkenaan dengan hal itu, UU LLAJ mengatur secara rinci perihal pembatasan-pembatasan yang harus dilakukan, boleh dilakukan, maupun tidak boleh dilakukan oleh pihak-pihak yang memanfaatkan lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Bahwa seiring dengan perkembangan teknologi, kepadatan penduduk, dan meningkatnya volume kendaraan di jalan, tak bisa dipungkiri bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi sangat tinggi yang tidak jarang menimbulkan jatuhnya korban jiwa. Oleh karena itu berbagai upaya harus dilakukan pemerintah untuk menciptakan ketertiban lalu lintas yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan semua pihak dalam sebuah sistem lalu lintas dan angkutan jalan;

Lebih lanjut UU LLAJ memberi perhatian khusus ihwal bagaimana menekan angka kecelakaan lalu lintas secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan,

sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi menajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas;

Bahwa berkenaan dengan tujuan dimaksud, Pasal 105 UU LLAJ mengatur setiap orang yang menggunakan jalan wajib: a) berperilaku tertib; dan/atau b) mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Pengaturan demikian menekankan kepada pengguna jalan untuk mengutamakan keselamatan dirinya sebagai pengguna jalan dan juga pengguna jalan lainnya. Keamanan dan keselamatan pengguna jalan menjadi cermin terwujudnya ketertiban berlalu lintas.

4. Bahwa pada dasarnya setiap orang berhak memanfaatkan dan menggunakan jalan-jalan publik baik menggunakan kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor serta melakukan aktifitas transportasi, maupun pengangkutan barang dan juga orang, sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun dalam menjalankan hak dan kebebasannya setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dalam undang-undang dengan maksud di antaranya untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 28J UUD 1945. Oleh karenanya kebebasan dalam berlalu lintas harus diikuti dengan sikap tertib dalam berlalu lintas, sehingga dapat mewujudkan keamanan dan keselamatan bersama;

[3.12] Menimbang bahwa setelah mempertimbangkan hal-hal sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.11]** di atas, terhadap dalil para Pemohon, persoalan konstitusional yang harus dipertimbangkan Mahkamah adalah apakah benar frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ menimbulkan ketidakpastian hukum sehingga harus dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945. Terhadap persoalan konstitusional tersebut Mahkamah mempertimbangkan:

[3.12.1] Bahwa angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi terus mengalami peningkatan, salah satu penyebabnya adalah sesama pengendara yang tidak dapat mengantisipasi keberadaan kendaraan satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu undang-undang mengatur mengenai pembatasan yang merupakan antisipasi bagi pengendara terhadap pengendara lain, seperti prasyarat kesehatan penglihatan bagi pengendara, lampu kendaraan, klakson, kaca spion, dan lain sebagainya. Adapun tujuan pengaturan dan pembatasan demikian tak lain adalah untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas;

Dalam kaitan ini, Pasal 107 UU LLAJ mengatur mengenai penggunaan lampu utama bagi pengendara kendaraan bermotor dan Pasal 293 UU LLAJ mengatur mengenai sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama. Lampu utama merupakan salah satu bagian dari seluruh sistem lampu dan alat pemantul cahaya dalam sebuah kendaraan sebagaimana disebutkan dalam Penjelasan Pasal 48 ayat (2) huruf a bagian i yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Khusus sepeda motor harus dilengkapi dengan lampu utama dekat dan lampu utama jauh paling banyak dua buah dan dapat memancarkan cahaya paling sedikit 40 (empat puluh) meter ke arah depan untuk lampu utama dekat dan 100 (seratus) meter ke arah depan untuk lampu utama jauh [vide Pasal 24 ayat (1) PP 55/2012].

[3.12.2] Bahwa di samping pengaturan tersebut di atas Pasal 107 UU LLAJ menyatakan:

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- (2) Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dengan demikian ketentuan yang terdapat dalam norma tersebut adalah bahwa bagi semua kendaraan bermotor tanpa terkecuali wajib menyalakan lampu utama pada malam hari dan pada kondisi tertentu [Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ], yang baik malam hari maupun kondisi tertentu merupakan kondisi yang gelap atau terbatasnya jarak pandang akibat kurangnya pencahayaan. Pada kondisi ini setiap kendaraan tanpa terkecuali harus menyalakan lampu utama, sehingga semua kendaraan yang berada di jalan satu sama lain dapat saling mengantisipasi kendaraan lain yang berada di sekitarnya dan yang akan melintas.

Sementara itu untuk siang hari, hanya sepeda motor yang diwajibkan untuk menyalakan lampu utama [Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ]. Kewajiban menyalakan lampu utama khusus sepeda motor pada siang hari, memiliki alasan keamanan tersendiri. Siang hari adalah saat yang terang, maka sesungguhnya setiap kendaraan bisa mengantisipasi kendaraan lain, termasuk kendaraan di belakangnya melalui kaca spion. Namun karena ukuran dan bentuk sepeda motor yang mudah melakukan akselerasi di jalan, serta bentuk sepeda motor relatif lebih kecil maka seringkali pengendara lain tidak bisa mengantisipasi keberadaan sepeda motor yang ada di belakangnya maupun dari depan dengan jarak yang masih relatif jauh. Lebih lanjut lagi sepeda motor dapat dengan mudah melintas maupun mendahului kendaraan di depannya. Dengan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari, maka pengendara kendaraan lain di depan motor tersebut dengan mudah dapat mengantisipasi keberadaan sepeda motor yang ada di sekitarnya atau yang sedang atau akan melintas. Di samping alasan tersebut, sinar lampu utama dari sepeda motor akan dipantulkan dari kaca spion kendaraan yang berada di depannya sehingga kendaraan bisa mengantisipasi adanya sepeda motor yang ada di belakangnya, dan dalam batas penalaran yang wajar, hal ini dapat menghindari terjadinya kecelakaan;

Bahwa jumlah pengendara sepeda motor semakin meningkat dan angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor juga semakin tinggi. Hal tersebut tidak hanya terjadi di Indonesia, tapi juga terjadi di pelbagai belahan dunia. Oleh karena itu aturan untuk menyalakan lampu kendaraan bagi pengendara sepeda motor pada siang hari juga diterapkan di negara lain, seperti di Malaysia, India, Canada, termasuk negara-negara Uni Eropa (bukan hanya negara Nordik). Penerapan aturan menyalakan lampu kendaraan pada siang hari (baik *daytime running light* ataupun *automatic headlamp on*) di pelbagai belahan dunia kini semakin digalakkan, dari tingkatan “himbauan” sampai dengan tingkatan “kewajiban”;

Dengan demikian berdasarkan *ratio legis* dari pengaturan penggunaan lampu utama pada siang hari yang diatur dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ, maka pentingnya menyalakan lampu sepeda motor adalah saat hari sedang terang, sehingga akan menegaskan adanya perbedaan pengaturan norma yang ada dalam Pasal 107 ayat (1) dengan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ, khususnya penekanan perbedaan pada keadaan gelap dan keadaan terang. Dalam keadaan

gelap (malam hari dan kondisi tertentu) semua pengendara kendaraan wajib menyalakan lampu utama, dan dalam keadaan terang hanya sepeda motor yang wajib menyalakan lampu utama. Dengan demikian menurut Mahkamah, maka makna “siang hari” haruslah dilekatkan dengan keadaan pada saat hari sedang terang. Oleh karena itu sesungguhnya dalam konteks norma *a quo* tidak diperlukan pembagian pagi-siang-petang/sore untuk memaknainya. Terlebih apabila makna “siang hari” harus dikaitkan dengan pembagian waktu sebagaimana yang didalilkan para Pemohon, maka implementasi Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ menjadi rancu, sebab pada waktu pagi dan petang sepeda motor tidak perlu menyalakan lampu utama (sebagaimana posita para Pemohon yang menganggap pukul 09.00 WIB bukanlah saat yang tepat untuk melakukan penilangan dengan menggunakan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ), padahal pentingnya sepeda motor menyalakan lampu utama pada saat terang, baik siang, pagi maupun petang adalah agar kendaraan lain bisa mengantisipasi gerak dari sepeda motor. Jika pagi dan petang dimaknai tidak termasuk dalam siang hari yang dimaksud oleh Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ dan kendaraan sepeda motor belum/tidak diwajibkan menyalakan lampu utama, maka kecelakaan akibat tidak dapat mengantisipasi adanya sepeda motor akan sering terjadi pada pagi dan petang. Dengan penegasan lain ketika hari sudah terang, yaitu sejak matahari terbit hingga matahari terbenam, diperlukan penanda yang jelas karena telah terkamuflasinya antara sinar matahari pada waktu hari sudah terang dengan fisik benda pengguna lalu lintas dalam hal ini sepeda motor yang bentuknya relatif kecil dan kadang dalam jumlah yang padat. Sehingga, menurut Mahkamah hal ini menunjukkan tidak ada relevansinya untuk mengelompokkan pembagian waktu siang hari dengan waktu pagi, siang dan sore/petang sebagaimana yang dimohonkan para Pemohon. Sebab hal fundamental yang menjadi esensi persoalan sesungguhnya bukan membedakan pagi hingga sore hari dengan pengelompokan waktu, akan tetapi semangatnya adalah frasa “siang hari” pada norma Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ tersebut yang dimaksudkan adalah hari sudah terang;

Bahwa secara doktriner maupun ilmu astronomi, berkenaan pembagian waktu hanya dikenal waktu siang dan malam, hal tersebut disebabkan adanya fenomena alam dengan mengikuti perputaran bumi dan matahari. Pada waktu siang sesungguhnya adalah waktu di mana ketika bumi berputar pada porosnya dan ketika itu wajah bumi berhadapan dengan matahari. Sedangkan, waktu malam

adalah di mana ketika itu wajah bumi membelakangi matahari. Oleh karena itu berdasarkan perputaran bumi terhadap matahari diperoleh adanya pembagian waktu siang dan malam yang esensinya adalah berasal dari keadaan waktu ketika bumi dalam keadaan gelap dan terang.

Lebih lanjut dapat dijelaskan berkaitan dengan pembagian waktu ini, untuk wilayah negara Indonesia hampir mendapatkan waktu yang sama antara siang dan malam, yaitu masing-masing kurang lebih 12 jam. Sementara itu sebutan atau istilah waktu pagi dan sore atau petang, sesungguhnya hanya menegaskan, bahwa waktu pagi adalah waktu mulainya siang dan waktu sore atau petang adalah waktu berakhirnya siang. Oleh karena itu pada hakikatnya waktu pagi maupun sore atau petang sebenarnya adalah merupakan bagian dari waktu siang hari;

Bahwa untuk memperkuat pertimbangan tersebut, penting bagi Mahkamah mempertimbangkan pula, oleh karena frasa “siang hari” ini berkaitan dengan norma yang mengatur tentang perintah dan sanksi apabila dilanggar, maka sebagai perbandingan relevan apabila dikaitkan dengan frasa “malam hari” sebagaimana yang terdapat dalam kualifikasi perbuatan pidana yang dilakukan pada “malam hari” yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Bahwa frasa “malam hari” dalam KUHP yang dimaksudkan adalah ketika antara matahari mulai terbenam hingga matahari terbit. Oleh karena itu frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ ekuivalen dengan frasa “malam hari” dalam KUHP. Dengan demikian dapat dimaknai siang hari adalah waktu ketika matahari terbit sampai matahari terbenam.

[3.12.3] Bahwa di samping pertimbangan hukum tersebut di atas, lebih lanjut dapat dipertimbangkan, apabila permohonan para Pemohon dikabulkan sebagaimana yang dikehendaki dalam petitumnya yang meminta agar frasa “siang hari” dimaknai sepanjang hari, maka menurut Mahkamah di samping tidak bersesuaian dengan kerugian konstitusional yang didalilkan para Pemohon juga dapat berdampak adanya ambiguitas terhadap pemberlakuan Pasal 107 UU LLAJ. Sebab, jika dibaca secara keseluruhan Pasal 107 UU LLAJ, baik pada ayat (1) maupun ayat (2), maka maksud pembentuk undang-undang memang memerintahkan kepada pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utama baik pada saat gelap maupun terang. Oleh karena itu jika para Pemohon mengartikan ke dalam *sequence* pembagian hari, maka memang secara faktual

bermakna lampu sepeda motor wajib dinyalakan sepanjang waktu, tanpa harus ada pembagian waktu. Hal ini yang kemudian secara faktual pula mendorong pabrikan sepeda motor memproduksi kendaraan sepeda motor dengan membuat lampu utama menyala secara otomatis saat motor dinyalakan, sehingga tidak lagi dibuat instrumen untuk menyalakan dan mematikan lampu utama sepeda motor saat motor dalam keadaan menyala. Namun apakah dengan demikian frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ perlu diubah menjadi “sepanjang hari” Menurut Mahkamah hal ini justru tidak tepat karena di samping menjadi ambigu sebagaimana telah dipertimbangkan di atas, juga akan terjadi tumpang tindih dengan norma yang ada dalam Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ.

Bahwa lebih lanjut penting dijelaskan, di samping terjadi ambiguitas dan tumpang tindih sebagaimana Mahkamah pertimbangkan tersebut di atas, juga akan terjadi redundansi pengaturan, jika frasa “siang hari” dalam Pasal 293 ayat (2) diganti menjadi frasa “sepanjang hari”. Dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ yang dimohonkan pengujian, mengatur mengenai sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama pada siang hari. Namun jika frasa “siang hari” diganti dengan frasa sepanjang hari, maka akan terjadi tumpang tindih dan redundansi serta saling tidak bersesuaian dengan norma Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ yang mengatur sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama pada saat gelap dan kondisi tertentu. Hal tersebut dikarenakan kata “sepanjang hari” sebagaimana yang dimohonkan para Pemohon dapat bermakna baik siang maupun malam, termasuk saat gelap dan kondisi tertentu, padahal pengaturan sanksi untuk pelanggaran penggunaan lampu utama saat gelap dan kondisi tertentu sudah diatur dalam Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ, yang mana baik kualifikasi pelanggarannya maupun ancaman sanksinya juga berbeda, yaitu sanksi dalam Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ lebih berat daripada sanksi yang ditentukan dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ.

Bahwa di samping pertimbangan hukum Mahkamah sebagaimana diuraikan di atas, hal yang amat krusial dapat terjadi adalah adanya kerancuan yang muncul saat aparat hendak melakukan penegakan hukum jika ada pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada malam hari. Sebab, terhadap pelanggaran demikian, maka aparat penegak hukum akan menemukan kesulitan berkenaan dengan kualifikasi pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor, apakah terhadapnya dapat dikenakan sangkaan melanggar Pasal 293 ayat

(1) UU LLAJ ataukah melanggar Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ karena disebabkan adanya redundansi pemaknaan “sepanjang hari” sebagaimana yang dikehendaki dan didalilkan para Pemohon, karena malam hari juga merupakan bagian dari sepanjang hari.

[3.12.4] Bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendirian, makna frasa “siang hari” sebagaimana yang termuat dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ telah jelas dan memberikan kepastian hukum. Sehingga jikalau masih ada pendapat yang menganggap pagi dan sore atau petang hari adalah berbeda dengan siang hari, hal demikian semata-mata hanya permasalahan anggapan yang didasarkan pada kelaziman istilah penyebutan saja, bukan permasalahan yang berdasarkan pada kajian teori, doktrin, dan argumentasi ilmiah. Oleh karena itu hal demikian menjadi jawaban bahwa sesungguhnya tidak terdapat persoalan konstitusionalitas norma terhadap Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ.

[3.13] Menimbang bahwa selain hal-hal yang telah dipertimbangkan pada pertimbangan hukum di atas, terhadap dalil-dalil para Pemohon selain dan selebihnya, oleh karena tidak ada relevansinya maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut;

[3.14] Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendapat bahwa dalil para Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

4. KONKLUSI

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

[4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

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

[4.3] Pokok permohonan 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), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 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, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Enny Nurbaningsih, Wahiduddin Adams, Arief Hidayat, dan Manahan M.P Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **empat belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni** tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan **pukul 10.40 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Enny Nurbaningsih, Wahiduddin Adams, Arief Hidayat, dan Manahan M.P Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Yunita Rhamadani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Anwar Usman

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.
Aswanto

ttd.
Suhartoyo

ttd.
Saldi Isra

ttd.
Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.
Wahiduddin Adams

ttd.
Enny Nurbaningsih

ttd.
Arief Hidayat

ttd.
Manahan M.P. Sitompul

PANITERA PENGGANTI,

ttd.
Yunita Rhamadani



Panitera
Muhidin - NIP 19610818 198302 1 001
Digital Signature

Jln. Medan Merdeka Barat No. 6 Jakarta Pusat 10110
Telp: 021-23529000 Fax: 021-3520177
Email: office@mkri.id

Keterangan:

- Salinan sesuai dengan aslinya
- Surat/dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan basah karena telah ditandatangani secara elektronik (*digital signature*) dengan dilengkapi sertifikat elektronik.