



SALINAN

**PUTUSAN**  
**Nomor 73/PUU-XXI/2023**

**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:

Nama : **Leon Maulana Mirza Pasha**  
Alamat : Jalan Bangka II-F Nomor 1, RT. 005/RW.013, Kelurahan  
Pela Mampang, Kecamatan Mampang Prapatan, Jakarta  
Selatan, DKI Jakarta

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 25 Juni 2023 memberi kuasa kepada **Zico Leonard Djagardo Simanjuntak, S.H.**, yang merupakan Advokat pada Kantor Hukum Leo & Partners yang beralamat di Jalan Aries Asri VI E16 Nomor 3, Meruya Utara, Kembangan, Jakarta Barat, DKI Jakarta, bertindak baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri untuk dan atas nama pemberi kuasa;

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

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

**2. DUDUK PERKARA**

**[2.1]** Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 3 Juli 2023 diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada 5 Juli 2023 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 71/PUU/PAN.MK/AP3/07/2023 dan dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 73/PUU-XXI/2023 pada 12 Juli 2023,

yang telah diperbaiki dan diterima Mahkamah pada 7 Agustus 2023, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

#### **I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI**

- 1) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (2) UUD 1945, menyatakan: “Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”.
- 2) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945, 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 tentang hasil pemilihan umum”.
- 3) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076) --- Selanjutnya disebut “UU Kekuasaan Kehakiman” --- menyatakan: “Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:
  1. Menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  3. Memutus pembubaran partai politik;
  4. Memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum; dan
  5. Kewenangan lain yang diberikan oleh undang-undang”.
- 4) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara

Nomor 4316) sebagaimana terakhir kali diubah dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6554) --- Selanjutnya disebut "UU MK" --- 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".

- 5) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5234) sebagaimana terakhir kali diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6801) --- Selanjutnya disebut UU PPP --- menyatakan: "Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi".
- 6) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang --- selanjutnya disebut PMK PUU --- menyatakan: "objek pengujian PUU adalah undang-undang dan Perppu".
- 7) Bahwa dalam perkara *a quo*, Pemohon mengajukan permohonan pengujian konstitusionalitas undang-undang yaitu: Pasal 5 ayat (3) huruf b dan e, Pasal 7 ayat (2) huruf b dan e, Pasal 64 ayat (4) dan (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan (3), Pasal 71 ayat (1)-(3), Pasal 75, Pasal 87 ayat (2)-(4), Pasal 88, Pasal 280, dan Pasal 288 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 8) Bahwa berdasarkan uraian sebagaimana tersebut di atas, telah nyata bahwa objek permohonan *a quo* memenuhi syarat sebagai objek permohonan pengujian materiil Undang-Undang terhadap UUD 1945. Oleh karenanya, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus konstusionalitas Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 dalam perkara *a quo* yang diajukan oleh Pemohon.

## II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PEMOHON

Bahwa setelah Pemohon menguraikan mengenai kewenangan Mahkamah Konstitusi dalam memeriksa, menguji, dan mengadili perkara *a quo*, selanjutnya Pemohon akan menguraikan kedudukan hukum (legal standing) dan kerugian konsitusional Pemohon sehubungan dengan berlakunya pasal-pasal *a quo* sebagai berikut:

- 1) Bahwa memperhatikan kriteria pihak yang dapat mengajukan permohonan pengujian UU terhadap UUD 1945 di Mahkamah Konstitusi sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan: “Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:
  1. Perseorangan warga negara Indonesia;
  2. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
  3. Badan hukum publik atau privat; atau
  4. Lembaga negara”.
- 2) Bahwa lebih lanjut sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (1) PMK PUU, menyatakan Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kerugian konstusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau perppu, yaitu:
  1. Perorangan warga negara Indonesia atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan yang sama;
  2. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
  3. Badan hukum publik atau badan hukum privat; atau

4. Lembaga negara.
- 3) Bahwa berdasarkan ketentuan tersebut, maka Pemohon dalam permohonan ini merupakan perseorangan Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk dengan Nomor Induk Kependudukan 2171063103980001 (**Bukti P-3**).
  - 4) Bahwa uraian sebagaimana disebutkan dalam poin 3) menegaskan Pemohon memenuhi dan memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai pemohon yang dapat mengajukan permohonan pengujian UU terhadap UUD 1945. Selanjutnya, Pemohon akan menguraikan kerugian konstitusional yang dialami sehubungan dengan berlakunya UU yang diujikan konstitusionalitasnya dalam perkara *a quo*.
  - 5) Bahwa dalam menguraikan kerugian konstitusional Pemohon, perlu diuraikan terlebih dahulu syarat dan kualifikasi kerugian konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (2) PMK PUU, Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005, dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, yaitu meliputi:
    1. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
    2. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian;
    3. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
    4. Ada hubungan sebab akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau perppu yang dimohonkan pengujian; dan
    5. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan terjadi.
  - 6) Bahwa terhadap 5 (lima) syarat kerugian konstitusional tersebut, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 27/PUU-VII/2009 tanggal 16 Juni 2010 terkait pengujian formil UU MA dan Putusan Nomor 009-014/PUU-III/2005 tanggal 13 September 2005 terkait pengujian Undang-

Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris, juga menegaskan bahwa

“ [3.9] ....

1. Dengan menerapkan syarat adanya kerugian konstitusional Pemohon yang selama ini digunakan oleh Mahkamah diterapkan pada pengujian materiil,
  - 1.a. Ketentuan Pasal 51 UU MK, ternyata tidak membedakan *legal standing* antara pengujian materiil dan pengujian formil. Artinya syarat legal standing yang berlaku untuk pengujian materiil mutatis mutandis juga berlaku dalam pengujian formil. Demikian juga dalam praktik Mahkamah 2003-2009, sebagaimana ditunjukkan dalam Putusan Perkara Nomor 009-014/PUU-III/2005, tanggal 13 September 2005 mengenai pengujian Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris.
    - Dari praktik Mahkamah (2003-2009), perorangan WNI, terutama pembayar pajak (*tax payer*; vide Putusan Nomor 003/PUU-I/2003) berbagai asosiasi dan NGO/LSM yang *concern* terhadap suatu Undang-Undang demi kepentingan publik, badan hukum, Pemerintah daerah, lembaga negara, dan lain-lain, oleh Mahkamah dianggap memiliki legal standing untuk mengajukan permohonan pengujian, baik formil maupun materiil, Undang-Undang terhadap UUD 1945 (lihat juga Lee Bridges, dkk. Dalam “Judicial Review in Perspective, 1995”).
- 7) Bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dijamin oleh UUD 1945 yang telah diatur dalam beberapa pasal yang digunakan sebagai dasar pengujian dalam perkara *a quo*, yaitu:
  - a) Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, menyatakan “Negara Indonesia adalah negara hukum”.
  - b) Pasal 17 ayat (3) UUD 1945, menyatakan “Setiap Menteri membidangi urusan tertentu dalam pemerintahan”.

- c) Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, menyatakan “Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya”.
  - d) Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, menyatakan “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”.
  - e) Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, menyatakan “Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum”.
- 8) Bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dijamin dalam UUD 1945 tersebut telah dirugikan dengan berlakunya beberapa pasal dalam UU LLAJ, sebagai berikut:
- a) Pasal 5 ayat (3) huruf b dan e UU LLAJ, yang menyatakan
    - “b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
    - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
  - b) Menyatakan Pasal 7 ayat (2) huruf b dan e UU LLAJ, yang menyatakan:
    - “b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
    - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta

pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

- c) Menyatakan Pasal 64 ayat (4) dan (6) UU LLAJ, yang menyatakan:  
 “(4) Registrasi Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui sistem manajemen registrasi Kendaraan Bermotor.  
 (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- d) Pasal 67 ayat (3) UU LLAJ, yang menyatakan “Mekanisme penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- e) Pasal 68 ayat (6) UU LLAJ, yang menyatakan “Ketentuan lebih lanjut mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- f) Pasal 69 ayat (2) dan (3) UU LLAJ, yang menyatakan:  
 “(2) Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia kepada badan usaha di bidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor Kendaraan Bermotor.  
 (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pemberian dan penggunaan Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- g) Pasal 71 ayat (1) dan (3) UU LLAJ, yang menyatakan:  
 “(1) Pemilik Kendaraan Bermotor Wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika: (a) bukti registrasi hilang atau rusak; (b) spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah; (c) kepemilikan Kendaraan Bermotor beralih; atau (d) Kendaraan Bermotor digunakan secara terus menerus lebih dari 3 (tiga) bulan diluar wilayah Kendaraan diregistrasi.

- (3) Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d disampaikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia di tempat Kendaraan Bermotor tersebut dioperasikan”.
- h) Pasal 75 UU LLAJ, yang menyatakan “Ketentuan lebih lanjut mengenai Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70, Pasal 73, dan Pasal 74 diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- i) Pasal 87 ayat (2)-(4) UU LLAJ, yang menyatakan:
- “(2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib menyelenggarakan sistem informasi penerbitan Surat Izin Mengemudi.
- (4) Setiap petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menaati prosedur penerbitan Surat Izin Mengemudi”.
- j) Pasal 88 UU LLAJ, yang menyatakan “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
- k) Pasal 280 UU LLAJ, yang menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.
- l) Pasal 288 ayat (1) UU LLAJ, yang menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5)

huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".

- 9) Bahwa dengan berlakunya pasal-pasal sebagaimana tersebut dalam poin 8), Pemohon telah mengalami kerugian konstitusional, baik yang bersifat spesifik (aktual) maupun potensial, sebagai berikut:
- a) Bahwa Pemohon merupakan perseorangan Warga Negara Indonesia yang memnuhi kewajiban membayar pajak kepada negara, yang seharusnya memperoleh jaminan akan kelancaran penggunaan fasilitas, sarana, dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Hak Pemohon tersebut dijamin pelaksanaannya dalam konsitusi sebagaimana disebutkan dalam poin (7) pada nyatanya telah dilanggar atau berpotensi dilanggar karena Pemohon setiap hari masih mengalami kemacetan di jalan raya. Kondisi tersebut secara langsung maupun tidak langsung telah merugikan Pemohon secara materiil maupun immaterial.
  - b) Bahwa penyebab utama kemacetan yang terjadi khususnya di Kota Jakarta yang telah berlangsung lama disebabkan oleh buruknya pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi. Tidak adanya keterpaduan dalam perumusan kebijakan hingga pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi disebabkan oleh diberikannya kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk mengurus dan mengelola registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.
  - c) Bahwa Pemohon yang merupakan karyawan swasta menggunakan kendaraan bermotor dalam kegiatan sehari-hari, memiliki SIM motor dan mobil dan STNK yang harus dibuat baru ataupun diperpanjang **(P-4)**. Pemohon pesimis dengan institusi kepolisian yang saat ini sedang dilanda berbagai isu negatif seperti kasus Sambo, Pemohon meragukan kinerja kepolisian yang menurut Pemohon tidak akan memberikan kinerja maksimal apabila Pemohon mengurus perpanjangan ataupun pembuatan baru SIM dan STNK Pemohon. Terlebih lagi, kebijakan institusi kepolisian terkait SIM dan STNK

sering kali berubah-ubah dalam waktu singkat sehingga tidak memberikan kepastian hukum. Contohnya dengan tiba-tiba dibuat test psikologi, dan sekarang sedang diwacanakan lagi untuk diubah sistem ujian prakteknya. Semua ini menunjukkan inkompetensi institusi kepolisian dalam membuat kebijakan yang berdasarkan pertimbangan dan kebijakan yang matang, sebab memang itu bukanlah expertise kepolisian. Karena Pemohon berpandangan bahwa dalam perspektif hukum dan good governance, Kepolisian Negara Republik Indonesia seharusnya tidak berwenang untuk yang begitu luas dalam pengelolaan kebijakan lalu lintas khususnya dalam pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

- d) Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia hanya sebatas penegakan hukum terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan, dan bukan pada ranah administratif pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.
- 10) Bahwa kerugian konstitusional yang dialami oleh Pemohon tidak dapat dilepaskan dengan pengaturan pasal-pasal *a quo* yang memberikan kewenangan yang begitu luas dalam bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi. Kegagalan memahami tugas dan fungsi lembaga negara masing-masing telah menyebabkan kekacauan pemahaman terhadap konsep penegakan hukum dan konsep pengurusan administratif registrasi kendaraan bermotor dan pengemudi sebagai bagian dari kebijakan pengelolaan lalu lintas sebagaimana telah diuraikan pada poin 9) akibat pasal-pasal *a quo* yang diuji, pada akhirnya telah merugikan hak konsitusional Pemohon dan warga negara lainnya sebagai pembayar pajak yang seharusnya memperoleh pelayanan lalu lintas yang baik dan professional. Atas dasar tersebut, maka dalam permohonan *a quo*, menurut Pemohon keberadaan pasal-pasal *a quo* yang diujikan konstitusionalitasnya menyebabkan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia tidak sesuai dan bertentangan dengan konsitusi sehingga pelaksanaan urusan keamanan dan ketertiban menjadi tidak maksimal.

Pelaksanaan tugas registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi tidak sejalan dengan fungsi menjaga keamanan dan ketertiban menurut UUD 1945 sehingga telah terjadi penyimpangan-penyimpangan norma yang dilakukan oleh UU *a quo*. Pemohon yang mengalami sekaligus mewakili kepentingan masyarakat telah dirugikan dengan keberadaan pasal-pasal *a quo*.

- 11) Bahwa apabila permohonan *a quo* dikabulkan oleh Mahkamah Konstitusi maka kerugian konstitusional Pemohon, baik yang bersifat aktual maupun potensial tidak terjadi atau tidak akan terjadi di masa yang akan datang, Dengan dikabulkannya permohonan *a quo*, hak-hak konstitusional Pemohon khususnya untuk menciptakan tata kelola dan pelaksanaan tugas dan fungsi lembaga negara dan lembaga pemerintahan dalam terwujud dalam rangka peningkatan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan negara berlandaskan konsitusi.
- 12) Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka telah jelas Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dan kerugian konstitusional untuk mengajukan permohonan pengujian UU terhadap UUD 1945 dalam perkara *a quo*.

### III. POKOK PERMOHONAN (POSITA)

#### A. Kewenangan Kepolisian dalam Bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi Bertentangan dengan Fungsi Keamanan dan Ketertiban Berdasarkan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

- 1) Bahwa dalam konsep negara hukum, seluh penyelenggaraan negara didasarkan pada hukum. Hal ini juga berlaku bagi penyelenggara negara dalam menjalankan tugas dan fungsi pemerintahan harus didasarkan pada hukum khususnya peraturan perundang-undangan yang berlaku. Meski demikian, konsep ber hukum Indonesia memiliki karakteristik tersendiri yang menempatkan Pancasila sebagai sumber segala sumber hukum dan UUD 1945 sebagai sebagai hukum dasar dalam peraturan perundang-undangan. Pengaturan ini dihubungkan dengan sistem hierarki peraturan perundang-undangan, menimbulkan

konsekuensi bahwa segala peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan UUD 1945.

- 2) Bahwa seluruh penyelenggara negara hanya memiliki kewenangan sepanjang diberikan oleh UUD 1945, baik yang didelegasikan kepada UU maupun diberikan secara atribusi kepada lembaga negara atau lembaga pemerintahan untuk urusan atau bidang tertentu. Terkadang beragam peraturan perundang-undangan yang ada, memberikan kewenangan kepada lembaga negara atau lembaga pemerintahan tertentu tanpa melakukan harmonisasi dan sinkronisasi sehingga menimbulkan kekacauan dalam pemberian kewenangan. Secara teoretis, kewenangan yang dapat diperoleh melalui 2 (dua) cara, yaitu:

- a) Atribusi kewenangan (*attributie van bevoegdheid* atau *attributie bestuursbevoegdheid*) yaitu pemberian kewenangan kepada badan, lembaga, atau pejabat negara tertentu berupa penciptaan wewenang dan tanggung jawab baru yang bersifat mandiri
- b) Delegasi kewenangan (*delegatie van bevoegdheid*) yaitu suatu penyerahan atau pelimpahan kewenangan melalui peraturan perundang-undangan yang lebih rendah kepada pemegang lembaga, badan, atau pejabat tertentu yang disertai dengan peralihan tugas dan tanggung jawab tertentu.

(Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-undangan 1: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, Cet. 5, (Yogyakarta: Kanisius, 2011), hlm. 55-56. Lihat I Gde Pantja Astawa dan Suprin Na'a, *Dinamika Hukum dan Ilmu Perundang-undangan di Indonesia*", Cet. 2, (Bandung: Alumni, 2019), hlm. 51-54).

- 3) Bahwa kewenangan yang diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan kewenangan atribusi berdasarkan UUD 1945, yang dimuat dalam Bab XII tentang Pertahanan dan Keamanan Negara khususnya Pasal 30 ayat (4) yang menjelaskan sebagai berikut:

Tabel 2. Kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia Berdasarkan UUD 1945

Keterangan	UUD 1945
Ketentuan Pasal 30 ayat (4)	Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum
Fungsi	Alat negara dalam menjaga ketertiban dan keamanan
Tugas	Melindungi masyarakat Mengayomi masyarakat Melayani masyarakat Menegakkan hukum

- 4) Bahwa apabila melihat konstruksi norma konstitusi tersebut, maka kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi bertentangan dengan maksud dan tujuan UUD 1945 terkait dengan eksistensi Kepolisian Negara Republik Indonesia. Seandainya Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki tugas melayani masyarakat maka hal tersebut harus dilakukan dalam koridor untuk menjaga keamanan dan ketertiban. Secara gramatikal, tidak terdapat celah yang memungkinkan Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan tugas-tugas lain kecuali yang ditetapkan dalam UUD 1945, sehingga apabila Kepolisian Negara Republik Indonesia yang menjalankan fungsi dan tugas diluar konstitusi maka perlu dipertanyakan konstitusionalitas kewenangan tersebut.
- 5) Bahwa pertanyaan berikutnya yang perlu dijawab adalah apakah urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi merupakan bagian dari fungsi pelayanan dalam hal menjaga ketertiban dan keamanan ataukah sebagai fungsi administrasi terhadap kendaraan bermotor dan pengemudi dalam

pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Terkait hal tersebut, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 89/PUU-XIII/2015, menyatakan:

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

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

*Bahwa pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, merupakan salah satu bentuk pelayanan administrasi negara dan administrasi pemerintahan yang penting dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara, yang salah satu wujudnya adalah terselenggaranya keamanan dan ketertiban berlalu lintas. Selain itu, para Pemohon dalam Petitum perbaikan permohonannya tidak menjelaskan lebih lanjut siapa dan atau lembaga mana yang memiliki kewenangan konstitusional dalam penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta kewenangan*

*memberikan Surat Ijin Mengemudi Kendaraan Bermotor. Sehingga dengan demikian, apabila permohonan para Pemohon dikabulkan maka akan terjadi kekosongan hukum yang justru sudah pasti menimbulkan ketidakpastian hukum bagi masyarakat dan administrasi pemerintahan;*

*Bahwa mengalihkan kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan 24 bermotor kepada instansi lain tidak menyelesaikan masalah, terlebih lagi tidak ada jaminan bahwa apabila lembaga lain atau lembaga baru yang diberikan kewenangan tersebut akan lebih baik kinerjanya. Dengan demikian, yang lebih penting untuk diperhatikan dan dilakukan adalah meningkatkan kualitas pelayanan oleh Kepolisian dalam hal registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pemberian surat izin mengemudi kendaraan bermotor, terutama tidak melakukan perbuatan yang menyimpang dan melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya dugaan tindakan-tindakan yang dapat diasosiasikan dengan perilaku penyalahgunaan kewenangan dan bersifat koruptif;*

- 6) Bahwa terhadap pertimbangan Mahkamah tersebut, terdapat beberapa hal yang perlu dipertegas yaitu:
  - a) Mahkamah Konstitusi pada pokoknya menyatakan bahwa urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor merupakan salah satu bentuk pelayanan administrasi negara dan administrasi pemerintahan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara. dengan memperhatikan bahwa urusan tersebut sebagai urusan administrasi pemerintahan maka sudah seharusnya kewenangan tersebut diberikan kepada lembaga pemerintahan yang dalam hal ini adalah Menteri yang bertanggung jawab untuk itu sebagai pembantu presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 17 ayat (4)

UUD 1945. Sementara Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan “alat negara” sehingga memiliki kedudukan sebagai lembaga negara yang seharusnya tidak menjalankan fungsi-fungsi administrasi.

- b) Mahkamah Konstitusi menekankan bahwa urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi sebagai bagian dari persoalan keamanan dan ketertiban dalam arti luas dan harus dilihat dari sisi relevansinya dalam bidang penegakan hukum khususnya kemampuan forensic. Apabila Mahkamah Konstitusi tetap berpegang bahwa urusan tersebut sebagai bagian dari pelaksanaan fungsi menjaga ketertiban dan keamanan dalam arti luas, maka bukan tidak mungkin tafsiran tersebut akan digunakan untuk menjalankan kewenangan-kewenangan lain hingga yang tidak dicantumkan dalam konstitusi sekalipun karena tafsir yang sangat luas dan tidak memiliki parameter yang jelas. Hal ini tentu akan menimbulkan permasalahan baru yang berkaitan dengan potensi penyalahgunaan kekuasaan dan kewenangan (*abuse of power*) oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia di masa mendatang. Sementara terkait dengan relevansinya dengan penegakan hukum bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki berbagai mekanisme dan prosedur dalam proses penegakan hukum sehingga apabila kewenangan tersebut dialihkan kepada menteri yang terkait maka tidak akan menghilangkan peran dan fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam bidang penegakkan hukum. Hal ini perlu dilakukan semata-mata dalam rangka penataan organisasi lembaga negara dan lembaga pemerintahan.
- c) Mahkamah Konstitusi juga menegaskan bahwa mengalihkan kewenangan *a quo* kepada instansi lain tidak menyelesaikan masalah dibandingkan dengan meningkatkan kualitas pelayanan. Permasalahan dalam permohonan *a quo* bukan semata-mata apakah mengalihkan kewenangan, tetapi lebih

luas daripada itu mengenai cara bernegara dan menjalankan pemerintahan yang sesuai kedudukan, tugas, dan fungsinya dalam menjalankan urusan negara dan pemerintahan. Selain itu, apabila menggunakan penafsiran yang sama secara *a contrario*, boleh saja dengan pengalihan kewenangan tersebut kepada instansi yang seharusnya akan secara efektif menyelesaikan atau setidaknya-tidaknya mengatasi permasalahan berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi khususnya dalam meningkatkan pelayanan dan kualitas kesadaran berkendara dari masyarakat.

- 7) Bahwa atas dasar uraian pada poin 6) tersebut, maka pertimbangan Mahkamah Konstitusi tidak lagi relevan untuk digunakan dalam permohonan *a quo*, dan oleh karenanya terdapat suatu urgensi bagi Mahkamah Konstitusi untuk melakukan pemeriksaan kembali terhadap permohonan *a quo* dalam rangka meneguhkan kembali konsep bernegara sekaligus memulihkan hak-hak konstitusional Pemohon sebagai warga negara.
- 8) Bahwa oleh karena pasal-pasal dalam UU LLAJ yang diujikan oleh Pemohon dalam perkara *a quo* telah memberikan atau menciptakan tugas-tugas baru diluar tugas dan fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana ditetapkan dalam UUD 1945, maka telah secara nyata dan jelas bertentangan dengan konsep ber hukum dan bernegara yang diatur dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 17 ayat (3), dan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, dan karenanya harus diberikan penafsiran konstitusional yang seharusnya.

**B. Praktik Pengelolaan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi di Negara-Negara Lain Tidak Memberikan Kewenangan tersebut Kepada Lembaga Kepolisian Melainkan Kepada Lembaga Pemerintahan yang Diberikan Kewenangan untuk Menyelenggarakan Urusan tersebut.**

- 1) Bahwa setelah memberikan dalil-dalil dalam perspektif hukum berdasarkan konstitusi yang menunjukkan bahwa kewenangan

Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi yang secara nyata bertentangan dengan UUD 1945, selanjutnya Pemohon perlu menunjukkan praktik-praktik yang terjadi di berbagai negara terkait dengan kewenangan tersebut.

- 2) Bahwa pentingnya melakukan suatu perbandingan hukum menurut Ehrmann (1976) sebagaimana dikutip oleh Peter de Cruz bahwa apabila hanya menganalisis satu macam budaya hukum saya akan memperlihatkan apa yang “kebetulan” sedang terjadi ketimbang apa yang dibutuhkan, apa yang sifatnya permanen ketimbang apa yang dapat berubah dalam norma-norma dan agensi-agensi hukum, serta apa yang mengkarakterisasikan berbagai keyakinan yang mendasari keduanya. Hukum dari budaya tunggal akan mengasumsikan teori etis tempat hukum tersebut diberlakukan (Peter de Cruz, *Comparative Law in a Changing World*, London: Cavendish Publishing Limited, 1999, diterjemahkan oleh Narulita Yusron, *Perbandingan Sistem Hukum: Common Law, Civil Law, dan Socialist Law*, Bandung: Nusamedia, 2020, hlm. 15). Pendapat tersebut penting untuk dipertimbangkan bahwa dalam konteks kebimbangan untuk menentukan pilihan mengenai model ber hukum, maka kajian perbandingan hukum akan dapat memberikan perspektif yang lebih luas mengenai praktik-praktik hukum yang lazim digunakan oleh berbagai negara dengan sistem hukumnya masing-masing
- 3) Bahwa sehubungan dengan melakukan perbandingan hukum, Hug (1922: 10-11) mengemukakan bahwa perbandingan hukum dapat dilakukan dalam 5 (lima) hal, yaitu:
  - a) Perbandingan sistem asing dengan sistem domestic dalam rangka menemukan persamaan dan perbedaan;
  - b) Perbandingan untuk menganalisis berbagai solusi secara objektif dan sistematis yang ditawarkan oleh berbagai sistem untuk suatu masalah hukum tertentu;

- c) Perbandingan untuk melakukan investigasi mengenai hubungan kausal antara sistem-sistem hukum yang berbeda;
- d) Studi untuk membandingkan tahap—tahap dari beberapa sistem hukum; dan
- e) Perbandingan untuk menemukan atau mengkaji evolusi hukum secara umum berdasarkan sistem dan periodenya.

(Peter de Cruz, *Comparative Law in a Changing World*, London: Cavendish Publishing Limited, 1999, diterjemahkan oleh Narulita Yusron, *Perbandingan Sistem Hukum: Common Law, Civil Law, dan Socialist Law*, Bandung: Nusamedia, 2020, hlm. 15).

- 4) Bahwa bangsa Indonesia dalam banyak hak dan kesempatan dalam melakukan pengembangan, pembaharuan, dan perubahan terhadap hukum yang berlaku (*ius constitutum*) atau akan berlaku (*ius constituendum*) kerap kali melakukan perbandingan hukum dan melakukan transplantasi sistem hukum lain terhadap sistem hukum yang berlaku di Indonesia. Oleh karenanya, penting kiranya untuk memberikan perspektif kajian perbandingan hukum sehubungan dengan permohonan *a quo*. Apabila mencermati kewenangan-kewenangan berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi, praktik yang lazim dilakukan oleh negara-negara di dunia ialah dilakukan oleh departemen atau lembaga pemerintah. Negara-negara (akan diuraikan di bawah) tidak memberikan kewenangan tersebut kepada Kepolisian dalam pengurusan registrasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi. Berikut beberapa perbandingan negara-negara yang mengatur kewenangan urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi sebagai berikut:

Tabel 3. Lembaga yang Memiliki Kewenangan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pemberian Surat Izin Mengemudi

Negara	Lembaga yang Berwenang
--------	------------------------

Amerika Serikat	Department of Motor Vehicle
Australia	Negara bagian dan teritori (melalui Departemen yang menjalankan tugas di bidang transportasi, perhubungan, dan atau dibentuk khusus kendaraan bermotor)
Malaysia	Department of Transportation
Thailand	Department of Land Transport
India	Region Transport Office
Jepang	Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism
Filipina	Land Transportation Office
Kanada	Regional and Teritorial Department of Motor Vehicle
Swedia	Transport Styrelsen (Swedish Transport Agency)
Belanda	Ministry of Infrastructure and Water Management (Netherlands Vehicle Authority/Rijksdienst voor het wegverkeer)

- 5) Bahwa beberapa negara sebagaimana dikemukakan di atas memberikan kewenangan untuk mendaftarkan dan mengidentifikasi nomor kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi kepada badan atau departemen atau kementerian di bidang transportasi, perhubungan, infrastruktur atau secara khusus bidang kendaraan bermotor. Hanya sedikit negara yang memberikan kewenangan tersebut kepada Kepolisian, seperti Singapura, China, Korea Selatan. Dengan memperhatikan ketentuan tersebut, maka dapat diketahui adanya kelaziman memberikan kewenangan tersebut kepada menteri bidang transportasi dan perhubungan, sehingga ide

dan gagasan tersebut sudah seharusnya juga diadopsi dan ditransplantasi dalam sistem hukum nasional Indonesia.

- 6) Bahwa apabila dalam putusan Mahkamah Konstitusi menjelaskan pemberian kewenangan tersebut sebagai untuk menjamin efektivitas penegakan hukum, maka menjadi pertanyaan lebih lanjut apakah negara-negara tersebut diatas yang memberikan kewenangan kepada kementerian atau departemen di bidang perhubungan atau transportasi menjadikan proses penegakan hukum terkait pelanggaran kendaraan bermotor menjadi tidak relevan? Jelas bahwa pertimbangan tersebut tidak lagi relevan untuk dipertimbangkan. Hal lebih lanjut yang perlu dipertegas atau setidaknya tidaknya dijelaskan oleh Mahkamah Konstitusi ialah perihal landasan filosofis, yuridis, dan sosiologis apa yang dipergunakan sebagai ratio legis untuk terus mempertahankan kewenangan bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia tetap relevan? Hal ini kiranya penting untuk memperoleh penafsiran lebih lanjut oleh Mahkamah Konstitusi sebagai pelindung dan penafsir tunggal konstitusi.
- 7) Bahwa selama ini pemberian kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemberian surat izin mengemudi tidak pernah didasarkan pada pertimbangan yang matang dan komprehensif melainkan hanya melanjutkan kelaziman yang ada sejak berlakunya Indonesia merdeka, yang dapat digambarkan dalam sejumlah peraturan perundang-undangan berikut:

Tabel 4. Perkembangan Kewenangan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pemberian Surat Izin Mengemudi

Peraturan	Kewenangan	Keterangan
Undang-Undang Nomor 7 tahun 1951 tentang Perubahan	Keterangan-keterangan mengemudi	Ini menjadi peraturan pertama yang memuat

<p>dan Tambahan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan (Wegverkeersordon antie, Stb 1933 No. 86)</p>	<p>diberikan oleh Kepala Kepolisian Karesidenan (SIM)</p> <p>Sedangkan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor diberikan kepada Kepala Residen (kepala daerah)</p>	<p>kewenangan tersebut bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>
<p>Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya</p>	<p>Surat izin mengemudi kendaraan bermotor, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor diberikan oleh instansi yang ditetapkan dengan peraturan pemerintah</p>	<p>Tidak disebutkan lembaganya secara spesifik dan peraturan pemerintah tidak pernah diterbitkan. Pada akhirnya kewenangan tersebut dilanjutkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>
<p>Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi</p>	<p>Kewenangan mengeluarkan surat izin mengemudi dan pendaftaran kendaraan bermotor dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>	
<p>Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>	<p>Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan penerbitan surat izin mengemudi dikeluarkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>	

- 8) Bahwa dengan memperhatikan perkembangan hukum tersebut maka dapat diketahui bahwa pemberian kewenangan urusan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan penerbitan surat izin mengemudi kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia hanya didasarkan pada penerusan kelaziman yang sudah berlangsung sejak lama tetapi bukan pada pertimbangan yang lebih kompleks terhadap tata kedudukan dan penyelenggaraan lembaga dan organ negara dan pemerintah. Sehingga dengan dalil-dalil yang telah diuraikan tersebut diatas menjadi salah satu cara untuk melakukan reformulasi kewenangan dalam penyelenggaraan urusan kendaraan bermotor dan pengemudi sebagaimana seharusnya. Disamping telah bertentangan dengan konstitusi, berbeda dari praktik kelaziman yang dilakukan oleh negara-negara di dunia, juga tidak didasarkan pada pertimbangan filosofis, yuridis, dan sosiologis.
- 9) Bahwa berdasarkan dalil dan uraian tersebut di atas, maka sudah seharusnya dan sewajarnya Mahkamah mempertimbangkan permohonan *a quo* dan membenarkan praktik-praktik penyelenggaraan negara yang selama ini keliru dan menyimpang dari konstitusi dengan memaknai kewenangan bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi kepada menteri atau kementerian yang bertanggung jawab dalam sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Atau apabila Mahkamah berpendapat bahwa pasal-pasal *a quo* yang diujikan oleh Pemohon telah sejalan dengan konstitusi, maka setidaknya-tidaknya Mahkamah dapat memberikan penafsiran berdasarkan pertimbangan filosofis, yuridis, dan sosiologis untuk tetap mempertahankan pasal-pasal *a quo* dibandingkan menguji dan mengabulkan permohonan *a quo*.

**C. Pengalihan Kewenangan Pengelolaan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi Kepada Menteri (Kementerian) yang Bertanggung Jawab dalam Urusan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sebagai Wujud Penataan**

### **Organisasi dan Lemabaga Negara dan Lembaga Pemerintahan Yang Baik.**

- 1) Bahwa karena berdasarkan uraian-uraian pokok permohonan pada poin A dan B menunjukkan pasal-pasal *a quo* telah secara nyata dan jelas bertentangan dengan prinsip negara hukum dan konstitusi, maka selanjutnya Pemohon akan menguraikan perspektif lain yang dapat dipertimbangkan oleh Mahkamah untuk mengabulkan permohonan *a quo*.
- 2) Bahwa pada konsepnya pemerintahan disusun sebagai suatu bangunan manajemen dan organisasi (pemerintahan) yang tersusun atas organ-organ atau jabatan-jabatan dan peralatannya yang dibebani tugas-tugas pemerintahan. Pemerintahan sebagai suatu organisasi, menurut Soehardjo berkaitan dengan susunan organisasi, termasuk didalamnya fungsi, penugasan, kewenangan, dan kewajiban masing-masing lembaga pemerintahan, badan-badan, instansi, serta dinas-dinas pemerintahan (Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Edisi Revisi, Cet. 14, Depok: Rajawali Pers, hlm. 30-31).
- 3) Bahwa dalam penyusunan dan pembentukan organisasi pemerintahan seringkali dihadapkan pada beberapa persoalan khususnya berkaitan dengan pembagian tugas dan fungsi. Beberapa isu yang bersifat *cross cutting* yang melibatkan banyak kepentingan dan/atau lembaga pemerintahan sering terjadi duplikasi kewenangan dimana masing-masing lembaga saling mengklaim kewenangan sehingga menimbulkan ketidakefektifan penyelenggaraan pemerintahan. Tumpang tindih dan duplikasi kelembagaan ini terjadi pada lembaga pemerintah pusat maupun daerah dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti (1) ketidaksinkronan regulasi; (2) ketidakkonsistenan pengelompokan urusan dimana sebagai dikelompokkan berdasarkan siklus manajemen sedangkan lainnya dikelompokkan berdasarkan objek kebijakan; dan (3) perebutan dan lempar tangan untuk urusan-urusan penyelenggaraan pemerintahan tertentu.

(Pusat Kajian Kinerja Kelembagaan, "Kajian Desai Kelembagaan Pemerintah Pusat (Arsitektur Kelembagaan Tahun 2014-2019)", *Laporan Akhir*, (Jakarta: Lembaga Administrasi Negara, 2013), hlm. 31).

- 4) Bahwa beberapa penyebab duplikasi dan konflik kelembagaan pemerintah dapat pula dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut:
  - a) Ketidadaan pemisahan tugas dan fungsi yang jelas antara lembaga yang berperan dalam pembentukan peraturan dan lembaga yang melaksanakan peraturan sehingga berdampak adanya hasil yang serupa oleh lembaga yang berbeda;
  - b) Penyelarasan tugas dan fungsi yang cenderung tumpang tindih yang menyebabkan adanya ketidakjelasan mengenai kedudukan lembaga pemerintah dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan.
  - c) Penambahan tugas dan fungsi yang belum terakomodasi akibat adanya dinamika organisasi dan tantangan pelaksanaan tugas yang semakin kompleks.
  - d) Perubahan-perubahan nomenklatur jabatan sesuai dengan kewenangan dan tanggung jawab organisasi yang menyebabkan perubahan dalam organisasi dan pelaksanaan urusan pemerintahan.
  - e) Kegagalan pengelompokan fungsi-fungsi yang sejenis untuk menciptakan kejelasan produk, kemudahan pengawasan dan pengendalian serta mudah untuk dievaluasi guna menghasilkan kinerja organisasi yang optimal.
- 5) Bahwa Ernes Dale menjelaskan bahwa suatu organisasi harus memuat: (1) daftar pekerjaan untuk mencapai tujuan organisasi; (2) pembagian jumlah beban kerja (*division of work*); (3) menggabungkan tugas-tugas dalam keadaan yang logis dan efisien; (4) menetapkan mekanisme untuk koordinasi; dan (4) memonitor efektivitas struktur organisasi dan melakukan penyesuaian sepanjang diperlukan (Hendro Witjaksono,

“Transformasi Organisasi Pemerintahan Melalui Penataan Struktur dan Pengembangan Budaya Kerja”, 15 Agustus 2016, <https://www.menpan.go.id/site/cerita-sukses-rb/transformasi-organisasi-pemerintahan-melalui-penataan-struktur-dan-pengembangan-badaya-kerja>, diakses pada 3 Juli 2023).

- 6) Kedudukan pemerintah sebagai organisasi kekuasaan dihubungkan dengan konsep organisasi yang dikemukakan oleh Etzioni, memiliki ciri-ciri sebagai berikut:
  - a) Adanya pembagian tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan kekuasaan yang direncanakan dalam rangka meningkatkan usaha untuk mencapai dan mewujudkan tujuan tertentu;
  - b) Adanya satu atau beberapa pusat kekuasaan yang berfungsi melakukan pengawasan, pengendalian, dan pengarahan atas usaha-usaha organisasi untuk mengkaji capaian organisasi dan menyusun pola-pola bagi efisiensi organisasi secara berkelanjutan;
  - c) Adanya penggantian mekanisme penggantian dalam hal tujuan organisasi tidak tercapai sebagaimana diharapkan, baik melakukan penggantian atau melakukan kombinasi dengan cara tertentu.

(Nasrul Helmi, “Desain Organisasi Sebagai Jawaban Terhadap Harmonisasi Tugas dan Fungsi Antar Satuan Kerja yang Sering Terlupakan”, 23 Mei 2019, <https://www.kemhan.go.id/pusbmn/2019/05/23/desain-organisasi-sebagai-jawaban-terhadap-harmonisasi-tugas-dan-fungsi-antar-satuan-kerja-yang-sering-terlupakan.html>, diakses pada 3 Juli 2023).

- 7) Dalam perkembangan tata keola organisasi modern, terdapat beberapa prinsip yang penting dalam mewujudkan organisasi yang ideal, yaitu:
  - a) Adanya perumusan tujuan dengan jelas untuk menyatukan berbagai kepentingan yang ada dalam organisasi;

- b) Pembagian kerja atau tugas untuk mencegah terjadinya tumpang tindih. Pembagian kerja pelaksanaan kekuasaan organisasi meliputi pula susunan atau struktur organisasi, tugas dan fungsi, serta hubungan dan wewenang masing-masing unit organisasi;
- c) Delegasi kekuasaan yang memberikan wewenang untuk memerintah, mengambil keputusan, menggunakan sumber daya dan wewenang lainnya dalam pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi.
- d) Rentang kekuasaan atau rentang kendali yang berkaitan dengan orang atau organ yang setepatnya dibutuhkan untuk membantu pimpinan dalam mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.
- e) Tingkat pengawasan yang berhubungan dengan proses komunikasi dalam struktur organisasi dalam tingkatan tertentu.
- f) Kesatuan perintah dan tanggung jawab (*unity of command and responsibility*) yang berhubungan dengan proses pemberian perintah antara pemimpin dengan orang atau organ yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi.
- g) Prinsip koordinasi menjadikan proses pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi tidak memisahkan diri dari kesatuan organisasi secara keseluruhan

(Nasrul Helmi, "Desain Organisasi Sebagai Jawaban Terhadap Harmonisasi Tugas dan Fungsi Antar Satuan Kerja yang Sering Terlupakan", 23 Mei 2019, <https://www.kemhan.go.id/pusbmn/2019/05/23/desain-organisasi-sebagai-jawaban-terhadap-harmonisasi-tugas-dan-fungsi-antar-satuan-kerja-yang-sering-terlupakan.html>, diakses pada 3 Juli 2023).

- 8) Dalam melakukan pembagian tugas dan fungsi dari masing-masing organisasi pemerintah, penting pula mempertimbangkan beberapa pendekatan yang dikemukakan oleh Mintzberg, sebagai berikut:

- a) *The strategic apex* yaitu organisasi atau kelembagaan dengan fungsi yang dimiliki pemimpin pusat sebagai penanggungjawab keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuannya;
- b) *The middle line*, yaitu organisasi atau kelembagaan dengan fungsi menerjemahkan kebijakan-kebijakan pemimpin pusat untuk disampaikan kepada unit pelaksana untuk ditindaklanjuti;
- c) *The supporting staf*, yaitu organisasi atau kelembagaan dengan fungsi pemberian dukungan untuk tugas organisasi secara keseluruhan;
- d) *The technostructure*, yaitu organisasi atau kelembagaan dengan fungsi merumuskan kebijakan-kebijakan pimpinan dengan mengkaji dan menyarankan berbagai pedoman atau standardisasi tertentu.
- e) *The operating core*, yaitu organisasi atau kelembagaan dengan fungsi pelaksana tugas pokok organisasi yang berkaitan dengan pelayanan langsung.

(Pusat Kajian Kinerja Kelembagaan, "Kajian Desai Kelembagaan Pemerintah Pusat (Arsitektur Kelembagaan Tahun 2014-2019)", *Laporan Akhir*, (Jakarta: Lembaga Administrasi Negara, 2013), hlm. 39-40).

- 9) Dalam penyusunan dan pembentukan organisasi pemerintahan yang menjalankan fungsi pemerintahan secara luas menimbulkan konsekuensi pembagian beban kerja dan tanggung jawab kelembagaan harus dilakukan secara spesifik, sederhana, dan mendetail. Pembagian tugas dan tanggung jawab tersebut ditujukan dalam rangka meningkatkan produktivitas, efektivitas, dan efisiensi penyelenggaraan tata kelola organisasi pemerintahan. Diperlukan adanya tata kelola organisasi pemerintahan yang lebih fleksibel dan efektif untuk mencapai tujuan-tujuan bernegara. Untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut maka, dalam pembenahan perlu dilakukan pada tingkat lembaga kementerian atau lembaga pemerintah non-kementerian sebagai berikut:

- a) Pada tingkat koordinasi antar sektoral, antar kementerian/lembaga, atau antar wilayah, diperlukan analisis yang bersifat “helicopter view” agar dapat memperoleh gambaran yang lebih menyeluruh tentang struktur yang ada. Perubahan, penambahan, penghapusan, dan/atau pengalihan sebagian atau seluruh tugas dan fungsi tertentu dari lembaga pemerintah memerlukan analisis kelembagaan untuk mencegah tumpang tindih dan ketidakefektifan pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan. Diperlukan telaahan mengenai struktur yang ada dan proses yang berlangsung. Analisis- analisis itu terutama yang terkait dengan sosial dan kultural, dan masalah-masalah yang terkait dengan masyarakat lainnya, baik dalam lingkup sosial, politik, ekonomi, maupun budaya.
- b) Pada tingkat kementerian, lembaga atau instansi, perlu mempelajari struktur, tugas, fungsi, dan proses tata kelola lembaga masing-masing maupun lembaga lain. Bahwa negara sebagai sebuah sistem yang kompleks, mengakibatkan interaksi kelembagaan tentu ada kaitannya dengan kelembagaan lainnya. Kelembagaan sebagai subsistem dari lembaga pemerintah haruslah tidak terfragmentasi, tidak kontradiksi atau saling meniadakan fungsi dan tugas, dan tidak berlebihan atau tidak redundant sehingga terintegrasi menjalankan tugas dan fungsi guna mencapai tujuan penyelenggaraan pemerintahan.
- 10) Bahwa pada akhirnya terkait dalam membenah tata kelola organisasi pemerintahan, penting kiranya untuk meminjam istilah yang digunakan oleh Steven Levitsky dan Deniel Ziblatt dalam menjaga tata pemerintahan bahkan negara diperlukan adanya sikap menahan diri secara kelembagaan (*institutional forbearance*) yaitu pengendalian diri untuk melakukan tindakan-tindakan yang mungkin saja dapat dibenarkan menurut hukum secara harafiah tetapi bertentangan dengan semangat hukum karena akan berpotensi mengacaukan dan mengancam sistem yang ada (dalam hal yang lebih luas berdampak terhadap masyarakat).

(Steven Levitsky dan Daniel Ziblatt, *Bagaimana Demokrasi Mati: Apa yang Diungkapkan Sejarah Tentang Masa Depan Kita*, Cet. 5, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2021), hlm. 86-87).

- 11) Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka terdapat suatu urgensi bagi Mahkamah untuk memberikan penafsiran atas pasal-pasal *a quo* guna memperbaiki praktik-praktik penyelenggaraan organisasi negara yang selama ini keliru dengan menafsirkan norma *a quo* agar kewenangan bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan penerbitan surat izin mengemudi dilakukan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan agar pengelompokan kewenangan menjadi utuh bagi efektifitas dan efisiensi pelayanan bagi kebutuhan masyarakat umum sebagai konsekuensi hidup bernegara.

#### **IV. PETITUM**

Berdasarkan dalil-dalil dan pokok permohonan sebagaimana telah Pemohon uraikan secara lengkap, maka Pemohon dalam perkara *a quo* memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili perkara berkenan untuk memutuskan dalam amar putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 5 ayat (3) huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
3. Menyatakan Pasal 5 ayat (3) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia

Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “urusan pemerintahan di bidang Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

4. Menyatakan Pasal 7 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
5. Menyatakan Pasal 7 ayat (2) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “urusan pemerintahan di bidang Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.
6. Menyatakan Pasal 64 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Registrasi Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui sistem manajemen registrasi Kendaraan Bermotor”.
7. Menyatakan Pasal 64 ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Ketentuan lebih lanjut mengenai registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan menteri yang

bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

8. Menyatakan Pasal 67 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Mekanisme penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap dikoordinasikan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
9. Menyatakan Pasal 68 ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Ketentuan lebih lanjut mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
10. Menyatakan Pasal 69 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor diberikan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada badan usaha dibidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor Kendaraan Bermotor”.
11. Menyatakan Pasal 69 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pemberian dan penggunaan Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan menteri yang

bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

12. Menyatakan Pasal 71 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Pemilik Kendaraan Bermotor Wajib melaporkan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jika: (a) bukti registrasi hilang atau rusak; (b) spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah; (c) kepemilikan Kendaraan Bermotor beralih; atau (d) Kendaraan Bermotor digunakan secara terus menerus lebih dari 3 (tiga) bulan diluar wilayah Kendaraan diregistrasi”.
13. Menyatakan Pasal 71 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c disampaikan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
14. Menyatakan Pasal 71 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d disampaikan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
15. Menyatakan Pasal 75 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Ketentuan lebih lanjut mengenai Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70, Pasal 73, dan Pasal 74 diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

16. Menyatakan Pasal 87 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.
17. Menyatakan Pasal 87 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib menyelenggarakan sistem informasi penerbitan Surat Izin Mengemudi”.
18. Menyatakan Pasal 87 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “setiap petugas kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menaati prosedur penerbitan Surat Izin Mengemudi”.
19. Menyatakan Pasal 88 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

20. Menyatakan Pasal 280 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".
21. Menyatakan Pasal 288 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".
22. Menyatakan keseluruhan Petitum di atas berlaku secara *mutatis mutandis* kepada peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
23. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara *a quo* berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

**[2.2]** Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, Pemohon mengajukan bukti surat atau tulisan yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-4 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 KTP Pemohon;
4. Bukti P- 4 : Fotokopi SIM dan STNK Pemohon.

**[2.3]** Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk Berita Acara Persidangan dan Risalah 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 terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554, 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 permohonan Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstitusionalitas 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 22/2009), sehingga Mahkamah berwenang menguji permohonan *a quo*.

**[3.3]** Menimbang bahwa meskipun Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*, namun sebelum mempertimbangkan kedudukan hukum dan pokok permohonan Pemohon, Mahkamah terlebih dahulu akan mempertimbangkan permohonan Pemohon sebagai berikut:

**[3.3.1]** Bahwa Mahkamah telah memeriksa permohonan Pemohon dalam persidangan Pendahuluan pada tanggal 26 Juli 2023. Majelis Panel sesuai dengan kewajibannya berdasarkan Pasal 39 ayat (2) UU MK dan Pasal 41 ayat (3) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 2/2021) telah memberikan nasihat kepada Pemohon untuk memperbaiki sekaligus memperjelas hal-hal yang berkaitan dengan permohonan Pemohon sesuai dengan sistematika permohonan sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) dan ayat (2) UU MK serta Pasal 10 ayat (2) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d PMK 2/2021.

**[3.3.2]** Bahwa Pemohon telah memperbaiki permohonannya sebagaimana diterima Mahkamah tanggal 7 Agustus 2023, yang pada pokoknya substansi perbaikan permohonan *a quo* adalah sama, serta telah diperiksa dalam sidang pendahuluan pemeriksaan perbaikan permohonan pada tanggal 8 Agustus 2023.

**[3.3.3]** Bahwa meskipun format perbaikan permohonan Pemohon sebagaimana dimaksud pada Sub-paragraf **[3.3.2]** pada dasarnya telah sesuai dengan format permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) dan ayat (2) UU MK serta Pasal 10 ayat (2) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d PMK 2/2021, namun pada bagian kedudukan hukum, setelah Mahkamah memeriksa secara saksama uraian Pemohon dalam menjelaskan anggapan kerugian hak konstitusionalnya, Pemohon tidak menguraikan adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian yang diderita Pemohon dengan berlakunya Pasal 5 ayat (3) huruf b dan huruf e, Pasal 7 ayat (2) huruf b dan huruf e, Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 71 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 87 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4), Pasal 88, Pasal 280, dan Pasal 288 ayat (1) UU 22/2009. Uraian pada bagian kedudukan hukum hanya menjelaskan kerugian Pemohon sebagai pembayar pajak (*tax payer*) yang telah memenuhi kewajibannya sebagai pembayar pajak kepada negara, sehingga menurut Pemohon seharusnya

berhak memperoleh jaminan atas kelancaran penggunaan fasilitas, sarana, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Pemohon menyatakan sebagai pengguna jalan raya yang mengendarai kendaraan bermotor masih mengalami kemacetan. Selanjutnya, menurut Pemohon kemacetan tersebut disebabkan oleh buruknya pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang berdasarkan pasal-pasal yang diajukan pengujian merupakan kewenangan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pemohon juga pesimis dan meragukan kinerja Kepolisian terutama dalam pembuatan maupun mengurus perpanjangan SIM dan STNK, karena menurut Pemohon kebijakan Kepolisian terkait SIM dan STNK sering kali berubah dalam waktu singkat sehingga tidak memberikan kepastian hukum. Menurut Pemohon hal ini menunjukkan inkompetensi institusi Kepolisian dalam membuat kebijakan yang berdasarkan pertimbangan dan kebijakan yang matang, sebab memang hal tersebut bukanlah merupakan *expertise* dari Kepolisian. Berdasarkan seluruh uraian di atas, Pemohon menyatakan memiliki hak konstitusional untuk mempersoalkan undang-undang *a quo*.

Terhadap uraian kedudukan hukum di atas, menurut Mahkamah, dengan menyatakan Pemohon adalah pembayar pajak (*tax payer*) tidak serta-merta Pemohon memiliki kedudukan hukum dalam mengajukan setiap permohonan pengujian undang-undang. Bahwa dalam perkembangannya putusan-putusannya, Mahkamah telah menegaskan pendiriannya bahwa terhadap pembayar pajak (*tax payer*) hanya dapat diberikan kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang di Mahkamah Konstitusi yang berhubungan dengan keuangan negara dan kerugian konstitusional itu harus bersifat spesifik dan merupakan kerugian aktual atau potensial yang mempunyai kaitan yang jelas dengan berlakunya undang-undang tersebut (vide Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 76/PUU-XII/2014, yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 22 September 2015 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 10/PUU-XVII/2019, yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 13 Maret 2019, Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 12/PUU-XVIII/2020 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 19 Mei 2020). Begitu juga dengan uraian mengenai dugaan kerugian konstitusional Pemohon atas kinerja Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diuraikan Pemohon hanyalah berdasarkan rasa pesimis dari Pemohon. Uraian yang

demikian tidak menunjukkan hubungan sebab-akibat (*causal verband*). Selanjutnya menurut Mahkamah, Pemohon juga belum dapat menjelaskan adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan *a quo*, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

**[3.4]** Menimbang bahwa sebelum Mahkamah menilai lebih lanjut berkaitan dengan kedudukan hukum Pemohon sebagaimana diuraikan dalam pertimbangan hukum pada Paragraf **[3.3]** di atas, penting bagi Mahkamah untuk mempertimbangkan pokok permohonan sebagai berikut:

**[3.4.1]** Bahwa setelah Mahkamah mempelajari secara saksama pokok Permohonan Pemohon telah ternyata terdapat beberapa hal yang tidak jelas karena Pemohon tidak menguraikan mengenai ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 78 PMK 2/2021, terkait pasal-pasal yang pernah diuji dalam perkara yang telah diputus oleh Mahkamah, bahwa terhadap beberapa pasal yang diajukan pernah diputus oleh Mahkamah yaitu terhadap Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 71 ayat (1) UU 22/2009, dalam Perkara Nomor 43/PUU-VIII/2010 yang telah diputus dalam sidang terbuka untuk umum pada tanggal 16 Juni 2011, walaupun telah diputus namun Mahkamah belum pernah menilai konstitusionalitas norma *a quo* karena permohonan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima. Sementara itu, terhadap Pasal 64 ayat (4) dan ayat (6), Pasal 67 ayat (3), Pasal 68 ayat (6), Pasal 69 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 75, Pasal 87 ayat (2), serta Pasal 88 UU 22/2009, Mahkamah telah menilai konstitusionalitas norma *a quo*, dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015. Terhadap hal ini telah dikonfirmasi kepada Pemohon pada saat Sidang Pendahuluan dengan agenda Pemeriksaan Perbaikan Permohonan pada tanggal 8 Agustus 2023 [vide Risalah Sidang Perkara Nomor 73/PUU-XXI/2023, Selasa, tanggal 8 Agustus 2023, hlm. 6-7] dan Pemohon tetap pada pendiriannya. Menurut Mahkamah, ketika Pemohon mengajukan pengujian pasal-pasal pada suatu undang-undang yang pernah diajukan sebelumnya, Pemohon seharusnya dapat menjelaskan bahwa pasal-pasal tersebut diajukan kembali dengan dasar pengujian atau alasan permohonan yang berbeda tanpa terhalang ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 78 PMK 2/2021.

**[3.4.2]** Bahwa pada bagian hal-hal yang diminta untuk diputus (*petitum*) pada permohonan *a quo*, *petitum* Pemohon tersebut adalah tidak jelas atau setidaknya

tidaknya tidak sesuai dengan kelaziman petitum dalam perkara pengujian materiil undang-undang. Ketidakjelasan petitum Pemohon terletak pada tidak dijelaskannya siapa atau lembaga mana yang memiliki kewenangan konstitusional dalam penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi. Oleh karena tidak disebutkan secara jelas kementerian mana yang menurut Pemohon paling tepat dalam menangani hal tersebut, maka apabila permohonan Pemohon dikabulkan, akan berakibat terjadinya ketidakpastian hukum ihwal lembaga mana yang akan menangani penyelenggaraan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

**[3.4.3]** Bahwa terhadap rumusan petitum Angka 22 yang dimohonkan Pemohon agar Mahkamah "Menyatakan keseluruhan petitum diatas berlaku secara mutatis mutandis kepada peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan", adalah rumusan petitum tambahan yang baru dimasukkan pada saat perbaikan permohonan. Menurut Mahkamah rumusan petitum *a quo* adalah rumusan petitum yang juga tidak mengandung kepastian hukum, karena Mahkamah hanya berwenang menguji undang-undang terhadap UUD 1945. Terhadap petitum ini telah dikonfirmasi kembali kepada Pemohon pada saat Sidang Pendahuluan dengan agenda Pemeriksaan Perbaikan Permohonan pada tanggal 8 Agustus 2023 [vide Risalah Sidang Perkara Nomor 73/PUU-XXI/2023, Selasa, tanggal 8 Agustus 2023, hlm. 5, 7-8] dan Pemohon tetap pada pendiriannya.

**[3.5]** Menimbang bahwa oleh karena Pemohon tidak menguraikan perihal ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 78 PMK 2/2021 dan konstruksi perumusan petitum-petitum sebagaimana dimaksud pada Sub-paragraf **[3.4.2]** dan Sub-paragraf **[3.4.3]**, tidak ada keraguan bagi Mahkamah untuk menyatakan permohonan Pemohon tidak jelas atau kabur.

**[3.6]** Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, berkenaan dengan kedudukan hukum Pemohon, oleh karena Pemohon tidak dapat menjelaskan adanya hubungan kausalitas antara anggapan kerugian hak konstitusional dengan berlakunya norma yang dimohonkan pengujian, Mahkamah berpendapat Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan

permohonan *a quo*. Andapun Pemohon memiliki kedudukan hukum, *quod non*, permohonan Pemohon adalah kabur.

**[3.7]** Menimbang bahwa terhadap hal-hal lain dan selebihnya tidak dipertimbangkan lebih lanjut karena dinilai tidak ada relevansinya.

#### **4. KONKLUSI**

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

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

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

**[4.3]** Andapun Pemohon memiliki kedudukan hukum, *quod non*, Permohonan Pemohon adalah kabur (*obscur*);

**[4.4]** Permohonan Pemohon tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554), 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:**

Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh delapan Hakim Konstitusi yaitu Saldi Isra, selaku Ketua merangkap Anggota, Manahan M.P. Sitompul, M. Guntur Hamzah, Daniel Yusmic P. Foekh, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, dan Wahiduddin Adams, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Rabu**, tanggal **sembilan**, bulan **Agustus**, tahun **dua ribu dua puluh tiga**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Selasa**, tanggal **lima belas**, bulan **Agustus**, tahun **dua ribu dua puluh tiga**, selesai diucapkan **pukul 14.57 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman, selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Manahan M.P. Sitompul, M. Guntur Hamzah, Daniel Yusmic P. Foekh, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, dan Wahiduddin Adams, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Ria Indriyani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Pemohon atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

**KETUA,**

**ttd.**

**Anwar Usman**  
**ANGGOTA-ANGGOTA,**

**ttd.**

**Saldi Isra**

**ttd.**

**Manahan M.P. Sitompul**

**ttd.**

**M. Guntur Hamzah**

**ttd.**

**Daniel Yusmic P. Foekh**

**ttd.**  
**Arief Hidayat**

**ttd.**  
**Enny Nurbaningsih**

**ttd.**  
**Suhartoyo**

**ttd.**  
**Wahiduddin Adams**

**PANITERA PENGGANTI,**

**ttd.**  
**Ria Indriyani**



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.