



**MAHKAMAH KONSTITUSI  
REPUBLIK INDONESIA**

**IKHTISAR PUTUSAN  
PERKARA NOMOR 8/PUU-XVIII/2020**

**Tentang**

**Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Sepeda Motor pada Siang Hari Tidak  
Memberikan Kepastian Hukum Yang Adil**

<b>Pemohon</b>	: <b>Eliadi Hulu dan Ruben Saputra Hasiholan Nababan</b>
<b>Jenis Perkara</b>	: Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945).
<b>Pokok Perkara</b>	: Kata “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan jaminan perlindungan kepastian hukum dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 UUD 1945;
<b>Amar Putusan</b>	: Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya
<b>Tanggal Putusan</b>	: Kamis, 25 Juni 2020.
<b>Ikhtisar Putusan</b>	:

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). 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 tersebut. Menurut para Pemohon penilangan yang dilakukan oleh Polantas pada pukul 09.00 WIB kepada mereka tidak tepat, karena masih termasuk pagi hari. Menurut para Pemohon 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;

Terhadap kewenangan Mahkamah, oleh karena permohonan untuk menguji konstitusionalitas norma undang-undang, *in casu* Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap UUD 1945 maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan Pemohon;

Mahkamah memandang permohonan Pemohon telah cukup jelas maka berdasarkan Pasal 54 UU MK tidak ada urgensi dan relevansinya bagi Mahkamah untuk meminta keterangan dan atau risalah rapat yang berkenaan dengan permohonan Pemohon kepada pihak-pihak sebagaimana yang dimaksudkan dalam Pasal 54 UU MK;

Terhadap kedudukan hukum para Pemohon, Mahkamah berpendapat bahwa para Pemohon sebagai pengguna sepeda motor 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*;

Terhadap pokok permohonan Pemohon, Mahkamah mempertimbangkan 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. 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. Ketentuan yang terdapat dalam norma Pasal 107 UU LLAJ 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, 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. 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;

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 perbedaan pengaturan norma dalam Pasal 107 ayat (1) dengan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ adalah pada keadaan gelap dan keadaan terang. Dengan demikian menurut Mahkamah, 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. Dengan penegasan lain ketika hari sudah terang, yaitu sejak matahari terbit hingga matahari terbenam, diperlukan penanda yang jelas karena telah terkamufilasnya 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;

Dalam ilmu astronomi 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. Untuk wilayah Indonesia waktu siang dan malam masing-masing kurang lebih 12 jam. Sedangkan sebutan 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;

Jika dibandingkan 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;

Kemudian, jika permohonan para Pemohon dikabulkan sebagaimana petitum permohonan para Pemohon, 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. Menurut Mahkamah hal ini justru tidak tepat karena akan terjadi tumpang tindih dengan norma yang ada dalam Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ. Di samping itu akan terjadi redundansi pengaturan, jika frasa “siang hari” dalam Pasal 293 ayat (2) diganti menjadi frasa “sepanjang hari”. 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 pelanggaran maupun ancaman sanksinya juga berbeda;

Dengan demikian Mahkamah berpendirian, makna frasa “siang hari” sebagaimana yang termuat dalam Pasal 107 ayat (2) 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;

Berdasarkan pertimbangan hukum tersebut di atas, Mahkamah berpendapat bahwa dalil para Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya. Sehingga dalam amar putusannya Mahkamah menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.