



**PUTUSAN
Nomor 43/PUU-VIII/2010**

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara permohonan 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:

[1.2] Nama : **M. Husain Umajohar;**
Tempat/Tanggal Lahir : Sidrap, Sulawesi Selatan, 10 Desember 1950;
Pekerjaan : Wiraswasta;
Alamat : Jalan Haji Dilun Nomor 1 RT 01/RW 07 Kelurahan
Ulujami, Kecamatan Pasanggrahan, Jakarta
Selatan, 12250;

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

[1.3] Membaca permohonan dari Pemohon;
Mendengar keterangan dari Pemohon;
Mendengar dan membaca keterangan tertulis dari Pemerintah;
Membaca keterangan tertulis dari Dewan Perwakilan Rakyat;
Memeriksa dengan saksama bukti-bukti dan keterangan ahli dari Pemohon;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 6 Juni 2010 yang diterima dan terdaftar di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 16 Juni 2010 dengan registrasi Perkara Nomor 43/PUU-VIII/2010, yang telah diperbaiki dan

diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 13 Juli 2010, menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. Kewenangan Mahkamah Konstitusi

Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut 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*";

Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU MK) menyatakan, "*menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*";

Oleh karena permohonan Pemohon terkait dengan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945, maka Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa permohonan Pemohon;

II. Kedudukan Pemohon (*Legal Standing*)

Bahwa menurut ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK, salah satu yang dapat mengajukan permohonan adalah perorangan warga negara Indonesia yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya telah dirugikan akibat berlakunya Undang-Undang;

Bahwa penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan, "yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak yang diatur dalam UUD 1945";

Bahwa Pemohon mendalilkan memiliki *legal standing* dalam perkara pengujian Undang-Undang dan Pemohon menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya telah dirugikan akibat diundangkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ);

III. Norma-Norma Yang Diajukan Untuk Diuji

A. Norma Materiil

Sebanyak 11 (sebelas) norma UU LLAJ, yaitu:

1. Pasal 6 ayat (4) yaitu "Urusan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam melakukan pembinaan lalu-lintas dan angkutan jalan meliputi: huruf c

“pengawasan terhadap pelaksanaan lalu-lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota.”

2. Pasal 7 ayat (2) huruf e yaitu *“urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen lalu-lintas serta pendidikan berlalu-lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”*
3. Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i yaitu *“Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi:*
 - a. *pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor;*
 - b. *pelaksanaan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor;*
 - c. *pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;*
 - d. *pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;*
 - g. *pendidikan berlalu lintas;*
 - h. *pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan*
 - i. *pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.*
4. Pasal 60 ayat (4) yaitu:

Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapatkan izin dari Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
5. Pasal 71 ayat (1) huruf b yaitu:

Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika:

 - b. *spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah.*
6. Pasal 96 ayat (3) yaitu:

Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggungjawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf f, huruf g.

“inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas” dan huruf i, Pasal 94 ayat (3) huruf c, dan Pasal 94 ayat (5).

7. Pasal 96 ayat (4):

Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

8. Pasal 96 ayat (5):

“Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”

9. Pasal 96 ayat (6):

“Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”

10. Pasal 134:

Pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut: huruf g. “konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

11. Pasal 175 ayat (2):

Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

B. Norma UUD 1945 Sebagai Alat Uji

Sebanyak 9 (sembilan) norma, yaitu:

1. Pasal 18 ayat (2):

“Pemerintah daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan”.

2. Pasal 18 ayat (5):

“Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan pemerintah pusat.”

3. Pasal 27 ayat (1):

“Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.”

4. Pasal 28C ayat (2):

“Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya.”

5. Pasal 28D ayat (1):

“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”

6. Pasal 28G ayat (1):

“Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.”

7. Pasal 28I ayat (2):

“Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu.”

8. Pasal 28l ayat (4):

“Perlindungan, pemajuan, penegakan dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah.”

9. 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.”

IV. ALASAN-ALASAN PEMOHON:

Dengan diberlakukannya UU LLAJ yang bertentangan dengan UUD 1945;

1. Bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), Pasal 96 ayat (6) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 18 ayat (2), Pasal 18 ayat (5), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945.

Alasan:

Bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ telah membuka peluang bagi pemerintah kabupaten/kota untuk mengabaikan pembinaan lalu-lintas jalan di jalan provinsi dan jalan negara yang ada di daerah kabupaten/kota, dan membuka peluang bagi pemerintah provinsi untuk mengabaikan pembinaan lalu-lintas jalan di jalan-jalan negara yang ada di daerah provinsi, padahal saat ini pemerintah tidak memiliki aparat yang berada di daerah kabupaten/kota, yang ada adalah aparat pemerintah daerah kabupaten/kota, karena kewenangan pemerintah telah diatur dalam Pasal 10 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Melalui Pasal 6 ayat (4), dan Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), dan Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ tersebut aparat kabupaten/kota akan mengabaikan tanggung jawab terhadap hak asasi rakyat untuk mendapatkan pelayanan lalu-lintas dan angkutan jalan di jalan provinsi dan jalan negara di daerah kabupaten/kota, dan pemerintah provinsi akan mengabaikan pembinaan lalu-lintas jalan di jalan-jalan negara yang ada di daerah provinsi. Hal ini bertentangan dengan Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945. Dengan demikian terbuka peluang terjadi kekosongan pembinaan dan pelayanan angkutan di daerah kabupaten/kota yang akan menurunkan pelayanan di bidang lalu-lintas dan angkutan jalan. Dengan demikian Pemohon menganggap bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ telah melanggar hak konstitusional Pemohon yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, yaitu untuk mendapatkan perlindungan diri pribadi dan keluarga, harta benda dari ancaman ketakutan, dan hak asasi pengguna jasa lainnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, mengingat situasi lalu lintas dan angkutan sekarang ini

yang sudah tidak nyaman dan menakutkan. Pemohon dan keluarga Pemohon sangat takut dan tidak nyaman untuk berlalu lintas di jalan. Sebagai salah satu contoh alasan yang sangat menakutkan Pemohon dan keluarga Pemohon adalah tingkat kecelakaan yang sangat tinggi, masalah kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi tersebut diberitakan juga oleh harian Pikiran Rakyat pada website <http://www.pikiran-rakyat.com/node/113518#comment-form> "**Sebanyak 110 orang di Jawa Barat menjadi korban kecelakaan lalu lintas setiap harinya, dengan 45 orang di antaranya menjadi korban kecelakaan sepeda motor. Dari jumlah tersebut, 80 persen korban kecelakaan lalu lintas adalah warga kelompok usia produktif**". Ketidaknyamanan juga dirasakan Pemohon dan keluarga Pemohon dengan kemacetan lalu lintas yang banyak terjadi khususnya di tempat tinggal Pemohon di Jakarta dan di kota-kota lain di Indonesia pada umumnya, maka dengan permasalahan lalu lintas yang sudah sangat menakutkan dan sangat meresahkan pengguna jalan tersebut. Seharusnya peran pemerintah daerah dioptimalkan untuk memenuhi hak asasi Pemohon dan pengguna jalan lainnya untuk menikmati lalu lintas angkutan yang nyaman dan selamat, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 18 ayat (2), Pasal 18 ayat (5), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945, bukan malah direduksi melalui ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ, Pemohon berhak memperjuangkan sebagaimana hak konstitusional Pemohon yang tercantum dalam Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, agar lembaga negara termasuk pemerintah daerah dapat melaksanakan amanat UUD 1945 secara murni dan konsekuen;

2. Bahwa ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf I, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945;

Alasan:

- a. Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf i UU LLAJ memberikan kewenangan kepada

- Polri untuk melakukan tugas yang tidak sesuai dengan tugas Polri berdasarkan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, kewenangan itu di antaranya adalah untuk mengurus “urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, operasional manajemen lalu lintas serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.” meliputi: a. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor; b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor; c. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; g. pendidikan berlalu lintas; h. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan i. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas”;
- b. Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk mengatur bengkel umum “Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapatkan izin dari Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia”. Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ tersebut menjadikan Polri semakin jauh dari tugas pokoknya yang diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;
- c. Pasal 71 ayat (1) huruf b UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk mengurus urusan pemerintahan yang berkaitan dengan teknik kendaraan bermotor yang tidak ada hubungannya dengan tugas pokok Polri sesuai dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, kewenangan dimaksud adalah untuk mengatur spesifikasi teknik kendaraan bermotor, bunyi Pasal 71 ayat (1) huruf b UU LLAJ “Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika: b. spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah”
- d. Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk mengurus urusan pemerintahan yang berkaitan dengan tugas perencanaan teknik sipil yang sangat jauh dari tugas Polri sesuai Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, yaitu kewenangan untuk melakukan inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas. Pengertian analisis

dampak lalu lintas menurut Wikipedia bahasa Indonesia ensiklopedia bebas, yang dapat dibaca di alamat *website* http://id.wikipedia.org/wiki/Analisis_dampak_lalu_lintas adalah: “Analisis Dampak Lalu Lintas, untuk selanjutnya disebut Andalalin adalah Studi/Kajian mengenai dampak lalu lintas dari suatu kegiatan dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau perencanaan pengaturan lalu lintas. Hal ini dikaitkan bahwa setiap perubahan guna lahan akan mengakibatkan perubahan di dalam sistem transportasinya. Mall yang besar, atau stadion ataupun kawasan pemukiman yang baru akan mempengaruhi lalu lintas yang ada di sekitar kegiatan baru tersebut. Dengan andalalin maka dapat diperhitungkan berapa besar bangkitan perjalanan baru yang memerlukan rekayasa lalu lintas dan manajemen lalu lintas untuk mengatasi dampaknya;

Bunyi Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ, “Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf g. “inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas”. Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ tersebut memberikan kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melaksanakan tugas teknik sipil di luar tugas Kepolisian yang diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

- e. Kewenangan yang diberikan kepada Polri tersebut jauh dari tugas pokok Polri yang diamanatkan kepada Polri melalui ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ merupakan kewenangan di luar tugas pokok kepolisian sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Pemohon berpendapat bahwa kewenangan tambahan tersebut berpotensi menjadikan Polri melakukan tugas yang semakin jauh dari tugas pokoknya dan berpotensi memberatkan Polri untuk mengemban amanat Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 secara profesional, karena Polri memiliki keterbatasan, di antaranya adalah keterbatasan sumber daya manusia dan kelembagaan;

Menurut catatan Hari Setiyowanto yang dapat dibaca di *website* <http://hari.radiodfm.com/?p=7>:

”Betapa tidak idealnya rasio polisi dan warga masyarakat di Indonesia. Di Indonesia rasio polisi: masyarakat (1:1.200). Artinya, 1 orang polisi melayani 1.200 orang. Sekadar contoh perbandingan, di Brunei Darussalam rasio polisi: masyarakat 1:200, Hong Kong 1:220, Singapura 1:250, Malaysia 1:400, Jepang 1:400, Filipina 1:500, Thailand 1:550, Korea Selatan 1:563, Vietnam 1:650, Kamboja dan India masing-masing 1:700, serta China 1:750. Saran PBB, rasio polisi: warga masyarakat 1:500.”

Kekurangan SDM Polri juga dilaporkan dalam majalah MARKA edisi V Tahun 2007: ”sesuai data Polri hingga tahun 2005 jumlah personil Polri dibanding jumlah penduduk Indonesia 1 : 1200, yang idealnya 1 : 300. Di samping itu, dalam menghitung kekuatan Polri dibanding jumlah penduduk tidak cukup, sebagai contoh Polda Kalimantan Timur memiliki rasio 1 : 467 (mendekati ideal), tetapi tidak cukup bila dibanding dengan luas wilayah, 1 : 43 Km persegi”.

Keterbatasan lain adalah masalah kelembagaan, sebagaimana ditulis oleh Bambang Widodo Umar pada harian Kompas halaman 7 edisi Kamis 1 Juli 2010: “Di bidang penegakan hukum, seluruh jenis tindak pidana dalam KUHP menjadi beban Polri, belum lagi dalam hal perlindungan dan pengayoman masyarakat serta pelayanan masyarakat dibidang SIM, STNK, BPKB. Pertanyaannya, ”apakah Polri memiliki kapasitas kelembagaan yang memadai untuk menjalankan seluruh fungsi yang dimandatkan?”

Dengan kondisi keterbatasan sebagaimana tersebut di atas Polri sulit untuk melaksanakan tugas pokoknya sesuai amanat Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, maka kewenangan yang dibebankan kepada Polri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ, yang seharusnya sudah menjadi kewenangan daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945. Merupakan sesuatu yang tidak patut dan dapat mengorbankan kepentingan Pemohon dan pengguna jalan pada umumnya (pengemudi, pejalan kaki, pengguna jasa angkutan umum);

Pemberian kewenangan oleh UUD 1945 tersebut di atas, di samping akan melemahkan kinerja Polri juga berpotensi membuat terjadinya tumpang tindih kewenangan. Dengan terjadinya tumpang tindih kewenangan antara lembaga negara tersebut maka akan berpotensi mengorbankan hak konstitusional Pemohon dan pengguna jalan pada umumnya (pengemudi, pejalan kaki, pengguna jasa angkutan umum), sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945. Maka Pemohon berharap agar kewenangan Kepolisian dikembalikan kepada tugas pokoknya sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, sehingga Kepolisian dapat melayani rakyat secara optimal sesuai dengan tugas pokok yang menjadi tanggung jawab dan kewajibannya. Oleh karena itu, berdasarkan hak konstitusional Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, maka Pemohon memiliki hak dan kewajiban memperjuangkan agar lembaga negara termasuk Kepolisian dapat melaksanakan amanat UUD 1945 secara murni dan konsekuen;

3. Bahwa ketentuan yang diatur dalam Pasal 134 huruf g UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28 I ayat (2) UUD 1945.

Alasan:

Ketentuan Pasal 134 UU LLAJ, yaitu:

“Pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut: huruf g. “konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia“

Ketentuan tersebut telah membuka peluang terjadinya diskriminasi dan penyalahgunaan kewenangan oleh petugas Kepolisian. Diskriminasi dan penyalahgunaan kewenangan dimaksud sering terjadi di jalan setiap hari. Rakyat termasuk Pemohon dipaksa antri dalam kemacetan lalu lintas, sementara orang-orang tertentu yang telah “dipertimbangkan” oleh kepolisian sesuai dengan Pasal 134 huruf g UU LLAJ tersebut, seperti rombongan penganten, rombongan wisata, rombongan keluarga orang kaya dan lainnya yang bisa “menyewa” polisi, dapat menikmati pengawalan (*voorrijder*) petugas polisi untuk melewati antrian pengguna jalan lain dan

melanggar hak pengguna jalan lainnya untuk diperlakukan sama sebagai pengguna jalan. Penyalahgunaan kewenangan dalam pengawalan lalu lintas tersebut telah menjadi topik bahasan dalam acara “Dialog” di Metro TV pada hari Rabu tanggal 7 Juli 2010 pukul 19.30 WIB dengan tema “*Voorrijder Mencederai Hati Rakyat*”. Kondisi tersebut sangat menyakiti hati rakyat, maka Pemohon dan pengguna jalan pada umumnya (pengemudi, pejalan kaki, pengguna jasa angkutan umum) merasa diperlakukan diskriminatif atas muatan materi ketentuan dalam Pasal 134 huruf g UU LLAJ, yang bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945;

4. Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945;

Alasan:

Pemegang izin trayek yang bermaksud **memperpanjang** izin trayeknya harus dilindungi dan diprioritaskan, dan tidak harus melalui **pelelangan** yang merugikan pemegang izin. Pemohon berpendapat Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ membuka peluang terjadinya pelanggaran hak konstitusional yang diatur dalam Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945;

V. Petitum

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (3), Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945;
3. Menyatakan bahwa ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945;
4. Menyatakan bahwa ketentuan Pasal 134 huruf g UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
5. Menyatakan bahwa ketentuan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
6. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara sebagaimana mestinya.

Apabila Majelis Mahkamah Konstitusi berpendapat lain mohon putusan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon mengajukan bukti-bukti surat/tulisan yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-5 yang telah disahkan dalam persidangan hari Senin, tanggal 26 Juli 2010, sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Tulisan Hasil Telaahan Pemohon atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Rekomendasi Hasil Rapat Kerja Nasional Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (APEKSI) 2009;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Kliping Koran Harian Kompas, 7 Juli 2010.

Selain mengajukan alat bukti surat/tulisan Pemohon juga mengajukan seorang Ahli, Drs. H. Syaidina Ali, Dipl. ALL., M.Si., yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Ahli memberikan keahliannya berdasarkan pendidikan dan pengalamannya sebagai Kepala Dinas di Kota Palembang dan berdasarkan penglihatan, masukan, seminar, pengetahuan, serta aplikasi di lapangan;
- Ahli adalah Alumni dari Lalu Lintas (sekarang menjadi Sekolah Tinggi Transportasi Bekasi) [*sic!*];
- Ahli menerangkan bahwa pada kenyataan di lapangan, terkait Pasal 6 dan lain-lain, bahwa terhadap pengawasan pelaksanaan lalu lintas di lapangan, Pemerintah seakan-akan tidak boleh berada di lapangan untuk melakukan penindakan-penindakan pada kasus-kasus yang sifatnya *tempiring* [*sic!*]. Kedua, pemerintah dalam hal ini tidak melihat bahwa pemerintah daerah mempunyai ahli transportasi yang banyak tersebar di mana-mana, akibatnya tidak berdaya dengan adanya Undang-Undang *a quo*. Ketiga, pada Pasal 12 dan lain-lain, terkait rekayasa lalu lintas, pada kenyataannya kepolisian tidak pernah memiliki ahli di bidang tersebut;
- Terkait posisi rekayasa ahli lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Otonomi Daerah Nomor 38 [*sic!*] bahwa kewenangan pemerintah daerah sudah jelas

yaitu tidak menangani masalah politik luar negeri, pertahanan-keamanan, yustisi, moneter, dan lain-lain. Sementara itu, kewenangan yang sudah diberikan pada pemerintah daerah untuk membuat peraturan perundang-undangan atau peraturan daerah, sudah tidak berlaku lagi di daerahnya dengan adanya Undang-Undang Lalu-Lintas sehingga banyak aset ataupun personil petugas di daerah yang tidak berfungsi;

- Pemerintah daerah selama ini bisa mengatur kondisi lalu lintas terkoordinasi dengan pihak kepolisian, tetapi kenyataannya, dengan berlakunya Undang-Undang *a quo*, pemerintah daerah sudah tidak diperkenankan lagi untuk mengatur, sedangkan aset dan personilnya juga banyak di daerah;
- Terkait adanya opini di media cetak Kompas bahwa polisi tidak sanggup mengatasi kesulitan lalu lintas di Jakarta, ahli berpendapat bahwa opini-opini tersebut di daerah sangat menyebar sehingga ada pembiaran permasalahan-permasalahan lalu lintas di daerah yang kewenangan-kewenangannya ditarik oleh pusat yang tidak sesuai dengan perundang-undangan yang ada sekarang;
- Terkait kecelakaan-kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun termasuk kemacetan-kemacetan yang terjadi di kota-kota besar seperti Jakarta akibat dari minimnya personal Polri untuk menangani peraturan, termasuk penindakan secara konsisten, ahli menyatakan bahwa petugas yang ahli di bidang lalu lintas yang dimiliki oleh pemerintah daerah tidak berdaya untuk dimanfaatkan untuk mengatasi persoalan-persoalan tersebut di atas, sehingga seperti penanganan lalu lintas hanya sifatnya satu instansi saja tidak melibatkan instansi lain. Padahal, pemecahan masalah-masalah lalu lintas harus diselesaikan secara keseluruhan;
- Semua Undang-Undang atau peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penyelenggaraan lalu lintas angkutan jalan memiliki visi dan misi, yaitu mengutamakan keselamatan dan kenyamanan berlalu-lintas, namun menurut ahli, pada kenyataannya berbeda dengan aplikasi di lapangan;
- Ketika ahli menjabat sebagai Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, ahli tidak melakukan tugas-tugas yang dibebankan kepada Dinas Perhubungan sebagai penyidik Pegawai Negeri Sipil yang oleh KUHAP diberikan wewenang untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas dan tidak melakukan rekayasa lalu lintas serentak pada saat terjadi kemacetan mendadak. Hal tersebut terjadi, menurut ahli, karena ada satu persepsi yang

berbeda dari pihak kepolisian ketika menyidik pelanggar lalu lintas yang sifatnya langsung di lapangan saat tertangkap tangan. Sesuai dengan kewenangan dari penyidik sendiri tidak diperkenankan harus dalam koordinasi kecuali di dalam operasi penertiban. Tetapi untuk kasus tertangkap tangan, tidak boleh oleh pihak kepolisian di lapangan. Berdasarkan pengalaman ahli di lapangan selama beberapa tahun harus berkoordinasi dengan kepolisian sehingga kewenangan-kewenangan penyidik juga harus terbatas;

- Terkait ada-tidaknya pertentangan norma Undang-Undang *a quo* dengan Undang-Undang Dasar ataukah terdapat kekurangsempurnaan implementasi Undang-Undang *a quo* di lapangan, ahli menyatakan bahwa ahli melihat tidak adanya koordinasi. Di sisi lain, ahli di dalam penanganan kasus di bidang kecelakaan lalu lintas sangat terbatas. Ahli juga melihat antara kenyataan di lapangan dengan keilmuannya bahwa semua pemecahan permasalahan, jika melihat implementasi berdasarkan aturan yang berlaku, aturan yang berlaku inilah yang akan memecahkan satu permasalahan-permasalahan secara keseluruhan. Yang menjadi permasalahan adalah aturan-aturan tersebut ada implementasi yang tidak memihak kepada beberapa sisi. Kedua, aturan harus diatur secara tegas sehingga di lapangan tidak terjadi kerancuan-kerancuan di dalam operasional. Untuk menangani kemacetan lalu lintas tidak dapat hanya satu instansi dan tidak dapat hanya satu institusi tetapi secara keseluruhan, serta pembagian kewenangan-kewenangan harus diperjelas;

[2.3] Menimbang bahwa untuk menanggapi dalil-dalil permohonan Pemohon, pemerintah menyampaikan *opening statement* baik lisan dan tertulis pada persidangan hari Kamis, tanggal 17 Februari 2011, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Pokok Permohonan Pemohon

1. Bahwa Pemohon yang berkedudukan sebagai perseorangan warga negara Indonesia, sebagai pemakai jalan dan/atau pengguna jasa kendaraan umum merasa khawatir atas keselamatan dan kenyamanan diri pribadi, keluarga, sanak saudara, famili, dan kerabatnya, serta pengguna jasa dan pemakai jalan lainnya di jalan raya, akibat penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sangat sentralistik sebagaimana diatur dalam UU LLAJ, hal tersebut ditandai dengan permasalahan lalu lintas dan tingkat kecelakaan

yang tinggi (setiap hari diperkirakan meninggal 250 orang, dan kerugian material diperkirakan Rp 41 triliun per tahun);

2. Bahwa menurut Pemohon ketentuan *a quo*, juga dianggap memarjinalkan peranan pemerintah daerah yang semestinya mempunyai tanggung jawab yang besar dalam mengelola dan mengatur daerahnya sebagaimana diamanatkan oleh konstitusi, karena itu semestinya pemerintah daerah diberikan tanggung jawab dan kewenangan yang luas untuk menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan dalam koridor otonomi daerah [lihat Pasal 18 ayat (2) UUD 1945];
3. Bahwa menurut Pemohon, secara umum Undang-Undang *a quo* jika diimplementasikan akan semakin menambah ruwetnya sistem penyelenggaraan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang pada akhirnya berdampak terhadap sistem kesematan transportasi nasional, khususnya di sub bidang lalu lintas dan angkutan jalan raya;
4. Bahwa Pemohon berharap agar permasalahan lalu lintas yang sudah sangat mengerikan dengan korban jiwa yang sangat besar dan kemacetan lalu lintas di mana-mana dapat ditangani secara serius oleh pemerintah khususnya pemerintah daerah yang memang secara langsung bersentuhan dengan rakyat di daerah, dengan harapan pemakai jalan dapat berlalu lintas dengan lancar, nyaman dan selamat;
5. Singkatnya, Undang-Undang *a quo*, khususnya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, menurut Pemohon telah menimbulkan ketidaknyamanan, kekhawatiran, dan ketidaknyamanan dalam berlalu lintas, juga telah mengesampingkan prinsip-prinsip penyelenggaraan otonomi daerah, karena itu menurut Pemohon ketentuan *a quo* dianggap bertentangan dengan Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) UUD 1945.

Tentang Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

Uraian tentang kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon akan dijelaskan secara lebih rinci dalam keterangan Pemerintah secara lengkap. Selanjutnya, Pemerintah melalui Yang Mulia Ketua/Majelis Mahkamah Konstitusi memohon kiranya pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan-ketentuan yang saat ini dimohonkan untuk diuji, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak dan/atau

kewenangan konstitusionalnya yang dirugikan atas berlakunya ketentuan tersebut di atas;

Dari seluruh uraian permohonan Pemohon, terkait dengan anggapan adanya sentralistik kewenangan pemerintah pusat terhadap pemerintah daerah dengan memarjinalkan peranan pemerintah daerah sehingga menimbulkan permasalahan dalam sistem penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang merugikan hak konstitusional Pemohon sebagai pengguna jasa lalu lintas dan angkutan jalan atas keselamatan dan kenyamanan diri pribadi maupun keluarga, menurut Pemerintah dalam UU LLAJ, pemerintah daerah justru telah diberikan peran yang besar dan telah tertampung kewenangannya secara proporsional antara lain menyangkut pembinaan transportasi jalan, perizinan angkutan, manajemen serta rekayasa lalu lintas, dan penyelenggaraan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;

Namun demikian, Pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilainya apakah permohonan Pemohon terhadap pasal-pasal UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945, sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 51 ayat (1) UU MK;

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya;

Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan yang dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:

- 1) urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan;
- 2) urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- 3) urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- 4) urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan

- 5) 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.

Kewenangan Kepolisian Negara RI dalam UU LLAJ

1. Terhadap materi muatan Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf l, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ yang dianggap bertentangan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, dapat dijelaskan sebagai berikut:

Pertama, Pemohon hanya sekedar membaca dan memahami kedua pasal UU LLAJ dan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 secara tekstual namun tidak memahaminya dari aspek kontekstual dan semangat yang terkandung di dalamnya;

Kedua, Pemohon hanya memahami ketentuan UU LLAJ secara parsial atau bagian per bagian dan tidak mencoba memahami secara komprehensif. Konsekuensinya, pemahaman secara parsial telah mendorong pada kesimpulan yang salah mengenai hubungan antara ketentuan UU LLAJ yang dimohonkan uji materi dengan ketentuan UUD 1945;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Penyerahan kewenangan melakukan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengujian dan penerbitan surat izin mengemudi kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf a dan huruf b UU LLAJ didasarkan pada pertimbangan, yaitu:

- 1) Secara yuridis, kewenangan tersebut merupakan penjabaran dari tugas. Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melindungi, mengayomi, melayani, dan menegakkan hukum dalam rangka terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat sebagaimana ditentukan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Istilah perlindungan dan pengayoman mengandung makna adanya rasa tentram dan nyaman bagi masyarakat. Rasa tenteram dan nyaman tercipta jika di antaranya masyarakat terbebas dari ancaman tindak kriminal terhadap harta benda dan jiwa-raga. Perlindungan dan

pengayoman oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap harta benda di antaranya dapat berupa pemberian jaminan legitimasi dan kepastian hukum atas kepemilikan kendaraan bermotor yang dipunyai warga masyarakat. Upaya untuk memberikan perlindungan dan pengayoman terhadap kepemilikan harta benda berupa kendaraan bermotor dilakukan melalui kegiatan *registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor (Regident Ranmor)*;

Perlindungan dan pengayoman oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia terhadap *jiwa-raga* warga masyarakat, di antaranya dapat berupa jaminan bagi setiap pengguna jalan yaitu pengemudi dan penumpang Ranmor serta pesepeda dan pejalan kaki di jalan untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan serta terhindar dari ancaman kematian atau luka berat, sedang, dan ringan sebagai akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Upaya memberikan perlindungan dan pengayoman jiwa-raga warga masyarakat selama berlalu lintas di jalan terutama dari ancaman terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kompetensi pengemudi, di antaranya dilakukan melalui pemberian legitimasi terhadap kompetensi seseorang untuk mengemudi Ranmor;

Dengan demikian, ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e serta Pasal 12 huruf a dan huruf b UU LLAJ yang memberikan kewenangan *Regident Ranmor* dan penerbitan SIM kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat dimaknai sebagai penjabaran dari fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai penjaga keamanan masyarakat melalui tugas pemberian perlindungan dan pengayoman sebagaimana ditentukan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

2) Secara historis-sosiologis

Secara politik, pendistribusian kewenangan negara kepada alat perlengkapannya termasuk di bidang eksekutif atau pemerintahan sepenuhnya tergantung pada kebijakan dan keputusan dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan/atau Presiden sebagai Kepala Pemerintahan. Berkenaan dengan kewenangan penyelenggaraan *Regident Ranmor* dan penerbitan SIM, DPR sudah mengambil kebijakan dan keputusan untuk menyerahkannya kepada Kepolisian

Negara Republik Indonesia yang dituangkan dalam 2 (dua) undang-undang yaitu: Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyerahan kedua kewenangan tersebut kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia oleh DPR, di samping tentunya secara implisit didasarkan pada logika hukum hubungan antara hakikat dari kewenangan tersebut dengan kontekstual dan semangat Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

- b. Penyerahan kewenangan penyelenggaraan pendidikan berlalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf g UU LLAJ dapat ditempatkan sebagai jabaran dari tugas penegakan hukum Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka terciptanya ketertiban sebagaimana diatur Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Di antara tugas penegakan hukum itu dilakukan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan agar tercipta ketertiban dan kelancaran lalu lintas;

Dari uraian di atas, penyerahan kewenangan pendidikan berlalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai salah satu Pembina LLAJ dapat ditempatkan sebagai jabaran dari tugas penegakan hukum preventif di bidang lalu lintas. Hal ini sesuai dengan kedudukan polisi lalu lintas sebagai pengatur, penjaga, dan penegak hukum lalu lintas serta polisi-kemasyarakatan. Oleh karenanya, ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf g masih mempunyai keterkaitan dengan tugas penegakan hukum dalam rangka terciptanya ketertiban masyarakat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

- c. Penyerahan kewenangan pengumpulan/pengolahan/penyajian data LLAJ, pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi LLAJ, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan manajemen operasional lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf c, huruf d, huruf h, dan huruf i UU LLAJ dapat ditempatkan sebagai bagian dari tugas pelayanan dalam rangka

terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat khususnya di jalan dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai Pembina LLAJ serta sehari-hari sebagai pengatur dan penjaga lalu lintas di jalan serta penegak hukum pelanggaran lalu lintas, juga diberi kewenangan:

- 1) mengumpulkan, mengolah, dan menyajikan data LLAJ berkenaan situasi kekinian arus lalu lintas, lokasi rawan kemacetan dan kecelakaan, waktu rawan kemacetan dan kecelakaan, angka kecelakaan beserta jumlah korban, dan penyebab terjadinya kecelakaan;
 - 2) Hasil olahan data tersebut disajikan untuk diinformasikan dan dikomunikasikan kepada Pembina LLAJ lainnya dan masyarakat melalui Pusat Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ yang dibentuk di Kepolisian. Secara internal, hasil olahan data tersebut berfungsi sebagai dasar untuk:
 - a) pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam bentuk penempatan petugas polisi lalu lintas dan penyediaan sarana yang diperlukan untuk menciptakan keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas serta mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan;
 - b) Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas dalam bentuk pengembangan tindakan pengaturan dan penjagaan langsung arus kekinian lalu lintas;
 - 3) Mengelola Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ yaitu suatu lembaga yang berfungsi tempat pendokumentasian semua hasil olahan data dari Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, dan Kepolisian sendiri serta penginformasiannya kepada sesama pembina dan masyarakat;
- d. Pemberian kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk memberikan rekomendasi dalam rangka pemberian Izin kepada Bengkel Umum yang akan ditunjuk sebagai Penguji Berkala Ranmor Angkutan Umum sebagaimana diatur dalam Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ dapat ditempatkan sebagai penjabaran dari tugas penegakan hukum

serta perlindungan dan pengayoman masyarakat sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Pemohon memahami secara salah ketentuan Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ dengan menyatakan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia ikut serta mengatur Bengkel Umum. Pasal 60 ayat (4) tersebut harus dipahami secara cermat dan kontekstual kaitannya dengan Pasal 60 ayat (2) UU LLAJ. Jika ayat (2) dan ayat (4) Pasal 60 tersebut dipahami secara utuh, maka kewenangan yang diberikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia hanyalah memberikan **rekomendasi** sebagai dasar pertimbangan bagi Pemerintah Daerah dalam pemberian izin kepada Bengkel Umum yang akan ditunjuk sebagai pelaksana Uji Berkala Ranmor Angkutan Umum. Pemberian rekomendasi bukan untuk pemberian izin Bengkel Umum Ranmor, namun sekali lagi rekomendasi bagi pemberian izin kepada Bengkel Umum yang akan ditunjuk sebagai pelaksana Uji Berkala Ranmor Angkutan Umum. Sebuah rekomendasi bukan faktor penentu namun hanya mengandung pertimbangan yang dapat diterima atau ditolak yang sepenuhnya tergantung pada Pemerintah Daerah sebagai pemberi izin;

Uji Berkala merupakan salah satu kewajiban dari setiap Ranmor yang digunakan sebagai angkutan umum yang dilakukan dalam setiap rentang waktu tertentu. Tujuannya agar Ranmor sebagai angkutan umum tetap memenuhi **persyaratan teknis dan laik jalan** sehingga menjamin perlindungan keamanan dan keselamatan baik bagi penumpang dan awak Ranmor maupun pengguna jalan lainnya. Uji Berkala sebenarnya menjadi kewenangan pemerintah khususnya di bawah UPTD yang membidangi perhubungan darat namun dalam UU LLAJ ini dibuka kemungkinan bagi penyelenggara Bengkel Umum untuk menjadi Pelaksana Uji Berkala Ranmor Angkutan Umum setelah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang industri, mendapatkan izin penunjukan dari Pemda setelah dilakukan akreditasi dan penilaian kualitas kinerjanya serta mendapat rekomendasi dari kepolisian;

Dengan memperhatikan uraian pertimbangan diperlukannya rekomendasi dari kepolisian di atas, maka kewenangan tersebut masih dapat

ditempatkan sebagai penjabaran dari tugas penegakan hukum serta perlindungan dan pengayoman kepada masyarakat sebagai penumpang dan pengguna jalan;

- e. Adanya kewajiban pemilik Ranmor yang melakukan perubahan spesifikasi teknis dan fungsi Ranmor untuk melaporkan kepada Kepolisian sebagaimana diatur dalam Pasal 71 ayat (1) UU LLAJ dapat dimaknai sebagai konsekuensi dan bagian dari kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang *Regident Ranmor* sehingga masih dapat ditempatkan sebagai bagian tugas perlindungan dan pengayoman Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Pemohon mempunyai pemahaman terhadap Pasal 71 ayat (1) huruf b secara terbatas dengan hanya menempatkan perubahan spesifikasi teknis dan fungsi Ranmor sebagai perubahan teknis Ranmor. Pemohon tidak memahami bahwa perubahan spesifikasi teknis dan fungsi Ranmor berkaitan dengan administrasi perubahan data fisik dan identitas Ranmor;

Perubahan spesifikasi teknis Ranmor berkaitan dengan pergantian mesin dan susunan Ranmor seperti rangka mobil, sistem pembuangan, sistem penerus roda, sistem roda-roda, suspensi, sistem rem, dan lain-lain. Perubahan spesifikasi teknis Ranmor tersebut mempunyai konsekuensi terjadinya perubahan data fisik atau identitas Ranmor seperti nomor mesin atau nomor rangka atau kemampuan daya tariknya (CC);

Perubahan fungsi Ranmor berkaitan dengan pergantian peruntukan Ranmor dari semula sebagai angkutan perseorangan (pribadi) untuk orang atau barang menjadi angkutan umum untuk orang atau barang atau sebaliknya dari angkutan umum menjadi angkutan perseorangan (pribadi). Perubahan fungsi Ranmor tersebut juga mempunyai konsekuensi terjadinya perubahan data fisik atau identitas Ranmor;

- f. Pemberian kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk terlibat dalam proses inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN) sebagaimana diatur dalam Pasal 96 ayat (3) *juncto* Pasal 94 ayat (1) huruf g UU LLAJ berkaitan dengan kedudukan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai penyelenggara LLAJ di bidang

pengaturan-penjagaan-pengawalan-patroli lalu lintas (TURJAWALI) dan penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 12 huruf e dan huruf f UU LLAJ. Oleh karenanya, kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 96 ayat (3) *juncto* Pasal 94 ayat (1) huruf g termasuk dalam tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

Pemohon menilai bahwa ketentuan Pasal 96 ayat (3) *juncto* Pasal 94 ayat (1) huruf g telah memberikan kewenangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terlibat dari perencanaan teknik sipil yang bertentangan dengan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Hal ini menjadi bukti penguat bahwa pemohon tidak mempunyai pemahaman yang utuh terhadap Pasal 96 ayat (3) itu sendiri maupun pemahaman secara komprehensif terhadap ketentuan UU LLAJ;

Untuk memahami Pasal 96 ayat (3) *juncto*. Pasal 94 ayat (1) huruf g harus dipahami juga ketentuan Pasal 99 dan Pasal 100 UU LLAJ yang mengatur rincian Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN). ANDALALIN harus dilakukan sebagai syarat pemberian izin oleh pemerintah atau pemerintah daerah kepada setiap pembangunan pusat kegiatan seperti mal atau permukiman yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Keterlibatan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam pemberian persetujuan tersebut didasarkan pada pertimbangan bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia khususnya Polisi Lalu Lintas memahami kondisi keseharian arus lalu lintas di lokasi yang akan dilakukan pembangunan pusat kegiatan atau permukiman. Polisi lalu lintas sesuai dengan kewenangan mengatur dan menjaga lalu lintas serta menegakkan hukum pelanggaran lalu lintas sangat memahami dan memperkirakan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas jika nantinya dilakukan pembangunan pusat kegiatan atau permukiman;

Dengan memahami pertimbangan tersebut di atas, pelibatan Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam pemberian persetujuan terhadap hasil ANDALALIN terkait dengan tugas keseharian Polisi lalu lintas dalam

melakukan TURJAWALI dan penegakan hukum pelanggaran lalu lintas. Oleh karenanya, Pasal 96 ayat (3) *juncto* Pasal 94 ayat (1) huruf g merupakan kelanjutan dan konsekuensi logis dari tugas TURJAWALI dan penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 12 huruf e dan huruf f UU LLAJ;

2. Materi muatan Pasal 134 huruf g UU LLAJ yang mengatur pemberian hak utama didahulukan kepada pengguna jalan berupa konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian RI dianggap bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945, dapat disampaikan penjelasan sebagai berikut:

Ketentuan Pasal 134 UU LLAJ mengandung prinsip pemberian perlakuan khusus bagi kelompok pengguna jalan tertentu, yang secara berurutan terdiri atas:

- a. kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
- b. ambulans yang mengangkut orang sakit;
- c. kendaraan bermotor untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas;
- d. kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
- e. kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- f. iring-iringan pengantar jenazah; dan
- g. konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas kepolisian. Dalam Penjelasan Pasal 134, yang dimaksud dengan: "untuk kepentingan tertentu" adalah konvoi dan/atau kendaraan yang digunakan untuk melaksanakan kepentingan yang memerlukan penanganan segera, yaitu:
 - 1) penanganan ancaman bom;
 - 2) pengangkutan pasukan;
 - 3) penanganan huru-hara; dan
 - 4) penanganan bencana alam.

Jadi petugas polisi lalu lintas dalam memberikan pertimbangan untuk diberikan hak utama didahulukan tetap dibatasi pada kriteria bahwa kepentingan tersebut termasuk pada kepentingan yang perlu kesegeraan

penanganan dan kepentingan masyarakat banyak serta bukan kepentingan individu perseorangan;

Jika mencermati ketentuan yang termuat dalam norma Pasal 134 maupun yang tertuang dalam Penjelasannya, maka ada suatu prinsip yang sama yaitu kegiatan penggunaan jalan yang diberi perlakuan khusus untuk didahulukan mengandung sifat kepentingan umum. Ada beberapa kategori atau kelompok kepentingan umum yang terkandung dalam Pasal 134 di atas, yaitu:

Pertama, kendaraan yang digunakan untuk melaksanakan kepentingan negara atau tugas negara yaitu kendaraan yang digunakan oleh pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia serta pimpinan dan pejabat negara asing atau lembaga internasional yang menjadi tamu negara, dan pengangkutan pasukan;

Kedua, kendaraan yang digunakan untuk keselamatan masyarakat atau publik yaitu pemadaman kebakaran, penanganan ancaman bom dan huru-hara;

Ketiga, kendaraan yang digunakan untuk tugas kemanusiaan yaitu pengangkutan orang sakit, pengangkutan jenazah, pemberian pertolongan pertama kecelakaan lalu lintas, dan penanganan bencana alam.

Dari seluruh uraian tersebut di atas, menurut Pemerintah, permohonan Pemohon atas UU LLAJ dikarenakan Pemohon tidak memahami Undang-Undang *a quo* secara benar dan komprehensif, atau dengan perkataan lain permohonan Pemohon tidak jelas, tidak tegas dan kabur (*obscuur libel*), utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional atas ketentuan-ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut;

Berdasarkan penjelasan di atas, Pemerintah memohon kepada Yang mulia/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, memutus, dan mengadili permohonan pengujian UU LLAJ terhadap UUD 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menolak permohonan pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
2. Menerima keterangan pemerintah secara keseluruhannya;
3. Menyatakan ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 7 ayat (2), Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 93 ayat (3), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6),

Pasal 134, Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ **tidak bertentangan** dengan ketentuan Pasal 18 ayat (2), ayat (5), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan ayat (4) dan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945.

Namun demikian, apabila Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang bijaksana dan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.4] Menimbang bahwa untuk menanggapi dalil-dalil permohonan Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat telah menyampaikan keterangan tertulis yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada hari Kamis 24 Februari 2011 dan Selasa 22 Maret 2011, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

A. Ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) yang dimohonkan pengujian terhadap UUD 1945

Pemohon dalam permohonan *a quo* mengajukan pengujian atas UU LLAJ terhadap UUD 1945 yaitu:

- **Pasal 6 ayat (4) huruf c UU LLAJ yang berbunyi:**

"Urusan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam melakukan pembinaan lalu-lintas dan angkutan jalan meliputi: c. Pengawasan terhadap pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota"

- **Pasal 7 ayat (2) huruf e UU LLAJ yang berbunyi:**

"Urusan Pemerintah di bidang registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia"

- **Pasal 12 huruf a, b, c, d, g, h, i UU LLAJ yang berbunyi:**

"Penyelenggaraan di bidang registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi:

- a. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan bermotor;*
- b. pelaksanaan registrasi dan indentifikasi Kendaraan Bermotor;*

- c. *pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan;*
 - d. *pengeolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan angkutan jalan;*
 - g. *pendidikan berlalu lintas;*
 - h. *pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan*
 - i. *pelaksanaan manajemen operasional.*
- **Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ yang berbunyi:**
"Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapatkan izin dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia".
 - **Pasal 71 ayat (1) huruf b UU LLAJ yang berbunyi:**
"Pemilik kendaraan bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika:
b. spesifikasi teknis dan/atau fungsi kendaraan bermotor diubah.
 - **Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ yang berbunyi:**
"Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf f, huruf g, dan huruf i, Pasal 94 ayat (3) huruf c dan Pasal 94 ayat (5)".
 - **Pasal 96 ayat (4) UU LLAJ yang berbunyi:**
"Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait".
 - **Pasal 96 ayat (5) UU LLAJ yang berbunyi:**
"Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

- **Pasal 96 ayat (6) UU LLAJ yang berbunyi:**

"Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dan instansi terkait".

- **Pasal 134 huruf g UU LLAJ yang berbunyi:**

"Pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut; huruf g. "konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia".

- **Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi :**

"Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

B. Hak Konstitusional yang dianggap Pemohon telah dirugikan oleh Berlakunya UU LLAJ

Pemohon dalam permohonan *a quo*, mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ yaitu sebagai berikut:

1. Bahwa menurut Pemohon ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ telah membuka peluang bagi pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota untuk mengabaikan pembinaan lalu lintas jalan di jalan provinsi dan jalan negara yang ada di daerah provinsi dan kabupaten/kota serta akan mengabaikan tanggung jawab terhadap hak asasi rakyat untuk mendapat pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan provinsi dan jalan negara di daerah provinsi, kabupaten dan kota yang akan menurunkan pelayanan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang berakibat Pemohon dan keluarganya merasa sangat takut dan tidak nyaman berlalu lintas di jalan. Pemohon juga beranggapan peran pemerintah daerah tidak optimal untuk memenuhi hak asasi Pemohon dan pengguna jalannya lainnya sebagaimana diamanatkan Pasal 18 ayat (2), Pasal 18 ayat (5), Pasal 28D ayat (1) Pasal 28G ayat (1) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945;
2. Pemohon juga berpendapat peran pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota dalam pembinaan lalu lintas jalan telah

direduksi melalui ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ;

3. Bahwa menurut Pemohon ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk melakukan tugas yang tidak sesuai dan tidak ada hubungannya dengan tugas pokok Polri sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, yang menjadikan Polri semakin jauh dari tugas pokoknya dan berpotensi memberatkan Polri untuk mengemban amanat Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 secara profesional, karena Polri memiliki keterbatasan sumber daya manusia dan kelembagaan;
4. Bahwa menurut Pemohon kewenangan Polri sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ, seharusnya menjadi kewenangan pemerintah daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945 dengan demikian terjadi tumpang tindih kewenangan antar lembaga negara yang berpotensi mengorbankan hak konstitusional Pemohon dan pengguna jalan pada umumnya sebagaimana diatur dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945;
5. Bahwa Pemohon berpendapat ketentuan Pasal 134 huruf g UU LLAJ yang memberikan kewenangan pada Petugas Kepolisian untuk menentukan/mempertimbangkan pengguna jalan (konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu) memperoleh hak utama untuk didahulukan, telah membuka peluang terjadinya diskriminasi dan penyalahgunaan wewenang, sehingga rakyat termasuk Pemohon dipaksa antri dalam kemacetan lalu lintas;
6. Bahwa ketentuan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ, menurut pendapat Pemohon telah merugikan Pemegang izin trayek, karena pemegang izin trayek yang bermaksud memperpanjang izin harus dilindungi dan diprioritaskan serta tidak harus melalui pelelangan. Pemohon beranggapan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ membuka peluang terjadinya

pelanggaran hak konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945.

C. Keterangan DPR RI

Terhadap permohonan Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonan *a quo*, DPR menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh Pemohon sebagai pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disingkat Undang-Undang Mahkamah Konstitusi), yang menyatakan bahwa, "*Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang, yaitu:*

- a. *perorangan warga negara Indonesia;*
- b. *kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;*
- c. *badan hukum publik atau privat; atau*
- d. *lembaga negara."*

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

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

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

- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam "**Penjelasan Pasal 51 ayat (1)**" dianggap telah dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang.

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

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

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

Menanggapi permohonan Pemohon *a quo*, DPR berpandangan bahwa Pemohon harus dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji.

Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon, DPR berpendapat sebagai berikut:

1. Dalam permohonan *a quo*, Pemohon tidak menjelaskan secara jelas dan konkrit kerugian dan/atau potensi kerugian konstitusional yang dideritanya sebagai akibat dari berlakunya ketentuan Pasal-pasal UU LLAJ. Bahwa anggapan Pemohon yang menyatakan ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ telah membuka peluang bagi pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota mengabaikan pembinaan lalu lintas jalan di jalan provinsi dan jalan negara yang ada di daerah provinsi dan kabupaten/kota dengan alasan pemerintah tidak memiliki aparat di daerah, adalah bukan persoalan konstitusionalitas norma ketentuan *a quo*, melainkan persoalan penerapan norma Undang-Undang *a quo*;
2. Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ adalah ketentuan mengenai tanggung jawab Pemerintah Daerah yaitu gubernur, dan bupati/walikota untuk *melakukan pembinaan lalu-lintas dan angkutan jalan serta melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jalan provinsi, jalan kabupaten/jalan desa, dan jalan kota*. Atas dasar ketentuan tersebut, jelas ketentuan Undang-Undang *a quo* yang dimohonkan pengujian tidak terkait langsung dengan hak dan atau kewenangan konsitusional Pemohon. Bahwa pemerintah daerah yang menurut Pemohon berpotensi mengabaikan dan tidak dapat optimal melaksanakan tanggung jawabnya sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ adalah semata-mata hanya merupakan asumsi atau anggapan Pemohon;
3. Terhadap anggapan Pemohon yang menyatakan kewenangan Polri sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU Lalu lintas, seharusnya menjadi kewenangan pemerintah daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945 dengan demikian terjadi tumpang tindih kewenangan antar lembaga negara, DPR berpandangan hal tersebut adalah merupakan

asumsi atau anggapan Pemohon saja dan bukan merupakan hak konstitusional Pemohon, karenanya dalil Pemohon *a quo* bukan persoalan konstitusionalitas norma.

4. Dalam permohonan *a quo* Pemohon beranggapan ketentuan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ telah merugikan pemegang izin trayek, karena pemegang izin trayek yang bermaksud memperpanjang izin harus dilindungi dan diprioritaskan serta tidak harus melalui pelelangan. Terhadap anggapan Pemohon tersebut tentunya terlebih dahulu perlu dipersoalkan apakah Pemohon mempunyai kepentingan hukum langsung sebagai pemegang izin trayek untuk mengajukan perpanjangan izinnya, sedangkan dalam permohonan *a quo*, Pemohon adalah wiraswata dan tidak dijelaskan bahwa pemohon sebagai pemegang izin trayek. Dengan demikian sudah jelas bahwa Pemohon dalam pengujian Undang-Undang *a quo* sesungguhnya tidak memiliki kepentingan hukum langsung dengan ketentuan Pasal 175 ayat (2) Undang-Undang *a quo*, dengan demikian Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*).

Berdasarkan Keterangan tersebut, DPR berpandangan bahwa Pemohon selain tidak menjelaskan kerugian atau potensi kerugian konstitusionalnya secara jelas dan konkrit, dan juga tidak memiliki kepentingan hukum langsung terhadap ketentuan Undang-Undang *a quo* yang dimohonkan pengujian, serta bukan merupakan hak konstitusional Pemohon, maka Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana dipersyaratkan dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan Putusan Mahkamah Konstitusi Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 011/PUU-V/2007. Oleh karena itu, DPR mohon kepada Majelis Hakim yang mulia menyatakan bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam perkara *a quo*, sehingga permohonan Pemohon dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

2. Pengujian UU LLAJ

Terhadap permohonan pengujian Pasal-pasal UU LLAJ yang diajukan oleh Pemohon, DPR menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Pengaturan lalu-lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dapat mewujudkan keamanan,

kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi, **otonomi daerah** dan akuntabilitas penyelenggara negara. Untuk mewujudkan hal tersebut maka pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan bersama-sama oleh instansi terkait baik Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah maupun Kepolisian Republik Indonesia;

2. Kebersamaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tentu perlu dilakukan pengaturan terutama berkaitan dengan pembagian kewenangan. Pembagian kewenangan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab masing-masing instansi terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien serta dapat dipertanggungjawabkan dan tidak terjadi tumpang tindih di antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Hal-hal tersebut diatur secara tegas di dalam Pasal 6 ayat (4), Pasal 7 ayat (2), Pasal 12, Pasal 96 ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ;
3. Pemberian kewenangan kepada Petugas Kepolisian untuk menentukan/mempertimbangkan pengguna jalan (konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu) memperoleh hak utama untuk didahulukan mempunyai alasan yang kuat yaitu adanya kepentingan yang memang sangat mendesak atau untuk kepentingan umum seperti pengamanan konvoi kendaraan untuk penanganan ancaman bom, kendaraan pengangkut pasukan, kendaraan untuk penanganan huru-hara, dan kendaraan untuk bencana alam. Pengutamaan seperti ini bukan merupakan bentuk perlakuan diskriminasi, hal inilah yang diatur dalam Penjelasan Pasal 134 huruf g UU LLAJ;
4. Dalam permohonannya, Pemohon mendalilkan bahwa kewenangan Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ seharusnya menjadi kewenangan Pemerintah Daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945 dengan demikian terjadi tumpang tindih kewenangan antar

lembaga negara. Selanjutnya Pemohon beranggapan dengan terjadinya tumpang tindih kewenangan antar lembaga negara maka akan berpotensi mengorbankan hak konstitusional Pemohon dan pengguna jalan lainnya.

5. Terhadap dalil permohonan tersebut DPR berpandangan jika anggapan Pemohon demikian maka Pemohon yang beranggapan terjadinya tumpang tindih kewenangan antara lembaga negara tersebut menurut DPR hal ini bukan persoalan konstitusionalitas, karena terkait dengan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ, tidak ada relevansinya dengan Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) UUD 1945. Dengan demikian keliru dan tidak berdasar jika ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ dipertentangkan dengan Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) UUD 1945;
6. Dalam Permohonan *a quo* Pemohon beranggapan bahwa ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri yang tidak ada hubungannya dengan tugas pokok Polri sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Terhadap anggapan Pemohon tersebut DPR berpandangan bahwa ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ yang dipertentangkan dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 tidak mengatur hak konstitusional Pemohon melainkan merupakan pengaturan kewenangan konstitusional Polri, sehingga tidak tepat dan tidak berdasar jika Pemohon selaku wiraswata dalam permohonan *a quo* mengajukan pengujian Pasal-pasal *a quo* UU LLAJ terhadap Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Selain itu ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ yang mengatur kewenangan Polri sama sekali tidak ada *causal*

verband dengan kerugian yang didalilkan Pemohon sehingga tidak dapat dipertentangkan dengan Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945.

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, DPR RI memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, memutus, dan mengadili Perkara *a quo*, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
2. Menolak permohonan pengujian Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
3. Menerima Keterangan DPR RI secara keseluruhan;
4. Menyatakan ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 7 ayat (2), Pasal 12, Pasal 60 ayat (2), Pasal 96 ayat (3) Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), dan Pasal 96 ayat (6), Pasal 134 huruf g, dan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5), Pasal 27 Ayat (1), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28I ayat (2) dan ayat (4), dan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;
5. Menyatakan ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 7 ayat (2), Pasal 12, Pasal 60 ayat (2), Pasal 96 ayat (3) Pasal 96 ayat (4), Pasal 96 ayat (5), dan Pasal 96 ayat (6), Pasal 134 huruf g, dan Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat;

Namun demikian apabila Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang bijaksana dan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

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

3. PERTIMBANGAN HUKUM

[3.1] Menimbang bahwa maksud dan tujuan permohonan Pemohon adalah mengenai pengujian materiil Pasal 6 ayat (4), Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), Pasal 96 ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6), Pasal 134 huruf g,

dan Pasal 175 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 Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945);

[3.2] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan pokok permohonan, Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Mahkamah) akan mempertimbangkan terlebih dahulu hal-hal berikut:

- a. kewenangan Mahkamah untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan *a quo*;
- b. kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon;

Terhadap kedua hal tersebut, Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

Kewenangan Mahkamah

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 yang disebutkan lagi dalam 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 Republik Indonesia Nomor 4316, selanjutnya disebut UU MK) dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945;

[3.4] Menimbang bahwa permohonan *a quo* adalah mengenai pengujian Undang-Undang *in casu* UU LLAJ terhadap UUD 1945, sehingga Mahkamah berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasan, yang dapat bertindak sebagai Pemohon dalam pengujian suatu Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak

dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian, yaitu:

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

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

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

[3.7] Menimbang bahwa berdasarkan uraian di atas, untuk menilai apakah Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) menurut Pasal 51 ayat (1) UU MK, Mahkamah harus mempertimbangkan dua hal, yaitu:

1. apakah Pemohon sebagai perorangan warga negara Indonesia dapat dikualifikasikan sebagai Pemohon sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
2. apakah Pemohon dirugikan hak konstitusionalnya oleh berlakunya UU LLAJ;

Pendapat Mahkamah

[3.8] Menimbang bahwa terhadap kedua hal tersebut pada paragraf **[3.7]** di atas, Pemohon dalam perbaikan permohonannya, pada pokoknya mendalilkan sebagai berikut:

- a. Bahwa ketentuan Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ telah membuka peluang bagi pemerintah kabupaten/kota untuk mengabaikan kewenangan pemerintahan yang telah diatur dalam Pasal 10 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, yang menyebabkan terlanggarnya hak asasi rakyat untuk mendapatkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan di provinsi dan kabupaten/kota, sehingga bertentangan dengan Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD 1945. Selain itu, Pasal 6 ayat (4), Pasal 96 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) UU LLAJ telah melanggar hak konstitusional Pemohon yang diatur dalam Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, yaitu, hak untuk mendapatkan perlindungan diri pribadi dan keluarga, harta benda dari ancaman ketakutan, dan hak asasi pengguna jasa lainnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, mengingat situasi lalu lintas dan angkutan sekarang ini sudah tidak nyaman dan menakutkan;
- b. Bahwa Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf i, Pasal 60 ayat (4), Pasal 71 ayat (1), dan Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 30 ayat (4), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28C ayat (2), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945 oleh karena antara lain:
 - Pasal 7 ayat (2) huruf e dan Pasal 12 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf g, huruf h, huruf i UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk melakukan tugas yang tidak sesuai dengan tugas Polri, dan Pasal 60 ayat (4) UU LLAJ menjadikan Polri semakin jauh dari tugas pokoknya yang diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;
 - Pasal 71 ayat (1) huruf b UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk mengatur spesifikasi teknik kendaraan bermotor yang tidak ada hubungannya dengan tugas pokok Polri sesuai dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

- Pasal 96 ayat (3) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada Polri untuk mengurus urusan pemerintahan yang berkaitan dengan inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas yang tidak sesuai dengan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;
- c. Bahwa Pasal 134 huruf g UU LLAJ telah membuka peluang terjadinya diskriminasi dan penyalahgunaan kewenangan oleh petugas Kepolisian yang bertentangan dengan Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945;
- d. Pasal 175 ayat (2) UU LLAJ membuka peluang terjadinya pelanggaran hak konstitusional sehingga bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945;

[3.9] Menimbang bahwa terhadap dalil-dalil Pemohon dalam perbaikan permohonannya khususnya pada bagian Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon, Mahkamah berpendapat sebagai berikut:

- Bahwa Pemohon sama sekali tidak menyebutkan adanya pasal dan/atau ayat mengenai hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945 yang dianggap dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ;
- Bahwa Pemohon sama sekali tidak menjelaskan adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi. Untuk membuktikan kerugian konstitusionalnya, Pemohon hanya mencantumkan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK yang menyatakan, “yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.” tanpa merinci lebih lanjut mengenai hak-hak konstitusional Pemohon yang dirugikan tersebut termasuk dalam pasal-pasal mana saja dalam UUD 1945;
- Bahwa berdasarkan ketentuan dalam pasal-pasal yang diajukan pengujian tersebut maka ternyata bahwa tidak semua yang didalilkan oleh Pemohon adalah berkaitan dengan hak konstitusional yang dijamin dalam UUD 1945, karena Pemohon juga mengajukan pengujian pasal-pasal dalam UU LLAJ *a quo* terhadap Pasal 10 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah; Pasal 18 ayat (2) dan Pasal 18 ayat (5) UUD

1945; Pasal 27 ayat (1) UUD 1945; serta fungsi dan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diatur dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945;

- Bahwa Pemohon tidak dapat menjelaskan adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang diderita Pemohon dimaksud dengan berlakunya pasal-pasal UU LLAJ *a quo*;
- Bahwa Pemohon tidak 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;

[3.10] Menimbang bahwa berdasarkan uraian di atas, kendati pun sesuai dengan Pasal 51 ayat (1) UU MK, Pemohon dalam kualifikasi sebagai perorangan warga negara Indonesia diakui untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang *a quo* terhadap UUD 1945, namun ternyata dalam kualifikasi demikian Pemohon tidak dapat menjelaskan adanya hak konstitusional Pemohon yang dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang *a quo*, karenanya Mahkamah berpendapat kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon kabur dan tidak jelas (*obscuur libel*) sehingga Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk bertindak selaku Pemohon dalam permohonan *a quo*. Oleh karenanya, permohonan Pemohon tidak memenuhi syarat formil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 UU MK;

[3.11] Menimbang bahwa oleh karena Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) maka pokok permohonan tidak perlu dipertimbangkan;

4.KONKLUSI

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

- [4.1]** Mahkamah berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan *a quo*;
- [4.2]** Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3]** Pokok permohonan tidak dipertimbangkan.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316), 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 diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Moh. Mahfud MD, selaku Ketua merangkap Anggota, Achmad Sodiki, Maria Farida Indrati, Harjono, Ahmad Fadlil Sumadi, Anwar Usman, Hamdan Zoelva, M. Akil Mochtar, dan Muhammad Alim, masing-masing sebagai Anggota pada hari Kamis tanggal sembilan bulan Juni tahun dua ribu sebelas dan diucapkan dalam Sidang Pleno terbuka untuk umum pada hari Kamis tanggal enam belas bulan Juni tahun dua ribu sebelas oleh tujuh Hakim Konstitusi, yaitu Moh. Mahfud MD, selaku Ketua merangkap Anggota, Achmad Sodiki, Maria Farida Indrati, Ahmad Fadlil Sumadi, Anwar Usman, Hamdan Zoelva, dan Muhammad Alim, masing-masing sebagai Anggota dengan didampingi oleh Wiwik Budi Wasito sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh Pemohon, Pemerintah atau yang mewakili, dan Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Moh. Mahfud MD

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Achmad Sodiki

ttd.

Maria Farida Indarti

ttd.

Ahmad Fadlil Sumadi

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Hamdan Zoelva

ttd.

Muhammad Alim

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Wiwik Budi Wasito