



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 23/PUU-XVI/2018**

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. Nama Organisasi : **Toyota Soluna Community (TSC)**
Legalitas : Akta Notaris Nomor 01 – 17 November 2015
Alamat : Jalan Hayam Wuruk Kompleks Pertokoan Glodok
Jaya Lantai 2 Blok A Nomor 4, Kota Jakarta Barat,
Provinsi DKI Jakarta, 11180

Dalam hal ini diwakili oleh:

Nama : **Sanjaya Adi Putra**
Warga Negara : Indonesia
Jabatan : Ketua Umum TSC
Alamat : Jalan Gelatik III Blok V.3/08, RT. 007/RW. 007,
Kelurahan Rengas, Kecamatan Ciputat Timur,
Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten

Nama : **Naldi Zen**
Warga Negara : Indonesia
Jabatan : Sekretaris Jenderal TSC
Alamat : Jalan Rambutan Nomor 09, RT. 002/RW. 003,
Utan Kayu Utara, Kecamatan Matraman, Kota
Jakarta Timur, Provinsi DKI Jakarta

Sebagai ----- **Pemohon I;**

2. Nama : **Irfan**
Warga Negara : Indonesia
Pekerjaan : Mahasiswa/Driver Transportasi *Online*

Alamat : Jalan Pancoran Barat VIII, RT. 010/RW. 003,
Kelurahan Pancoran, Kecamatan Pancoran, Kota
Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta

Sebagai ----- **Pemohon II;**

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa bertanggal 14 Maret 2018 dan 4 April 2018, memberi kuasa kepada Ade Manansyah, S.H., Victor Santoso Tandiasa, S.H., M.H., Deni Wahyudin, S.H., Bayu Segara, S.H., dan Rachmat Cahyono, S.H. adalah Advokat dan konsultan hukum pada Kantor Hukum Ade Manansyah, S.H., & Rekan, beralamat di Jalan Tanah Sereal XIII Nomor 8, RT. 005/RW. 011, Kelurahan Tanah Sereal, Kecamatan Tambora, Kota Jakarta Barat, Provinsi DKI Jakarta, 11210, baik bersama-sama atau sendiri-sendiri, bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya Pemohon I dan Pemohon II disebut sebagai--**Para Pemohon;**

- [1.2]** Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon;
Mendengar dan membaca keterangan Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
Mendengar dan membaca keterangan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
Mendengar dan membaca keterangan ahli Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan ahli Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
Memeriksa bukti-bukti para Pemohon;
Membaca kesimpulan para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia.

2. DUDUK PERKARA

- [2.1]** Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 14 Maret 2018 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi

(selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 14 Maret 2018, berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 44/PAN.MK/2018 dan dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi pada tanggal 19 Maret 2018 dengan Nomor 23/PUU-XVI/2018, yang telah diperbaiki dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 10 April 2018, menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pasal 24 ayat (2) Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) menyatakan:

“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”;

2. Bahwa selanjutnya Pasal 24C ayat (1) Perubahan Keempat UUD 1945 menyatakan:

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

3. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, Mahkamah Konstitusi mempunyai kewenangan untuk melakukan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 yang juga didasarkan pada Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU Mahkamah Konstitusi) yang menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: (a) menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945”;

4. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 29 ayat (1) UU Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman yang mengatakan bahwa:

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

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

5. Bahwa Mahkamah Konstitusi dibentuk sebagai lembaga pengawal konstitusi (*the guardian of constitution*). Apabila terdapat UU yang berisi atau terbentuk bertentangan dengan konstitusi (*unconstitutional*), maka Mahkamah Konstitusi dapat menyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dari UU termasuk keseluruhannya;
6. Bahwa sebagai pengawal konstitusi, Mahkamah Konstitusi juga berwenang memberikan penafsiran terhadap sebuah ketentuan pasal-pasal undang-undang agar berkesesuaian dengan nilai-nilai konstitusi. Tafsir Mahkamah Konstitusi terhadap konstitusionalitas pasal-pasal undang-undang tersebut merupakan tafsir satu-satunya (*the sole interpreter of constitution*) yang memiliki kekuatan hukum, sehingga terhadap pasal-pasal yang memiliki makna ambigu, tidak jelas, dan/atau multitafsir dapat pula dimintakan penafsirannya kepada Mahkamah Konstitusi;
7. Bahwa salah satu ketentuan norma yang dimohonkan pengujiannya adalah Penjelasan Pasal. Berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 005/PUU-III/2005 terdahulu, Mahkamah pernah menguji dan menyatakan tidak mengikat secara hukum (*not legally binding*), Penjelasan Pasal 59 ayat (1) UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah karena dipandang bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 18 ayat (4), Pasal 28D ayat (1), dan ayat (3) UUD 1945. Terkait dengan kewenangan Mahkamah dalam menguji Penjelasan Pasal, Mahkamah dalam pertimbangan hukum menyatakan, “meskipun yang dimohonkan untuk diuji adalah Penjelasan Pasal 59 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah,

akan tetapi karena penjelasan adalah merupakan bagian yang tidak terpisahkan dan merupakan satu kesatuan dengan undang-undang yang bersangkutan, maka permohonan *a quo* adalah menyangkut pengujian UU Pemda terhadap UUD 1945”;

8. Bahwa begitu pula halnya dalam Putusan Nomor 03/PUU-IV/2006, Mahkamah telah mengeluarkan putusan yang menyatakan Penjelasan Pasal 2 ayat (1) UU Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 20 Tahun 2001 tentang Perubahan Atas UU Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi, sepanjang frasa yang berbunyi “yang dimaksud dengan “secara melawan hukum” dalam pasal ini mencangkup perbuatan melawan hukum dalam arti formil maupun dalam arti materiil, yakni meskipun perbuatan tersebut tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan, namun apabila perbuatan tersebut dianggap tercela karena tidak sesuai dengan rasa keadilan atau norma-norma kehidupan sosial dalam masyarakat, maka perbuatan tersebut dapat dipidana” bertentangan dengan UUD 1945. Kemudian dalam putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 3/PUU-XIII/2015, Mahkamah memutuskan mengabulkan permohonan para Pemohon dan menyatakan Penjelasan Pasal 47 ayat (2) huruf 2 bagian c UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
9. Bahwa berkenaan dengan yurisdiksi Mahkamah Konstitusi tersebut dan berdasarkan uraian di atas, maka Mahkamah Konstitusi berhak dan berwenang untuk melakukan pengujian konstiusionalitas Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ.

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

1. Bahwa Pasal 51 ayat (1) UU Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstiusionalnya 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 dan privat; atau
d. lembaga negara”.
2. Bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 11/PUU-V/2007, juga menyebutkan tentang kapasitas Pemohon dalam mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, yaitu:
- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.*
b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh para Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji.
c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.
d. adanya hubungan sebab akibat antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji.
e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak terjadi lagi.
3. Bahwa hak konstitusional para Pemohon telah diatur, dijamin, dan dilindungi dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (“UUD 1945”) sebagai berikut:

Pasal 28C ayat (2) yang menyatakan:

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

Pasal 28D ayat (1), yang menyatakan:

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

4. Bahwa Pemohon I adalah perkumpulan yang bernama “Toyota Soluna Community/TSC” yang didirikan di hadapan Notaris Irma Imelda S.H., M.Kn. dengan Akta Pendirian Nomor 01, tertanggal 17 November 2015 (bukti P.3) yang diwakili oleh Sanjaya Adi Putra menjabat sebagai Ketua Umum dan Naldi Zen menjabat sebagai Sekretaris Jenderal berdasarkan Surat Keputusan Nomor 01/KETUM/HQ-TSC/Rev-1/XII/2017 tentang

Penetapan Susunan Kepengurusan Toyota Soluna Community Periode Masa Kerja: 2017 s.d. 2019 (bukti P.4).

5. Bahwa Pemohon I sebagai perkumpulan yang menaungi anggotanya yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap Toyota Soluna serta *hobby* dan kegiatannya di dunia otomotif. Untuk mewujudkan hal tersebut, Pemohon I sering melakukan pertemuan anggota-anggota TSC.
6. Bahwa dalam hal menyalurkan potensi anggota melalui kegiatan dan program yang bersifat positif, Pemohon I sering melakukan kegiatan pertemuan antar anggota TSC dan menyelenggarakan *touring* ke berbagai daerah untuk menumbuhkan kesadaran rasa turut memiliki perkumpulan yang bertanggung jawab guna terciptanya rasa kebersamaan diantara sesama anggota.
7. Bahwa dalam menjalankan kegiatannya baik dalam pertemuan, *touring* Pemohon I bergantung dengan penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*Smartphone*) karena mempermudah untuk menemukan titik pertemuan dan mempermudah dalam perjalanan saat melakukan *touring* melintasi antar kota antar provinsi.
8. Bahwa Pemohon II adalah warga negara Indonesia (bukti P.5) sebagai pengendara bermotor (bukti P.6) berprofesi sebagai Pengemudi Transportasi *Online* (Mitra Grab) (bukti P.7) yang dalam kesehariannya dalam mencari nafkah sangat bergantung pada sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam *Smartphone*. Model aplikasi transportasi *online* hanya dapat dipasang dan dioperasikan melalui *Smartphone*.
9. Bahwa saat pengguna jasa transportasi *online* memesan dan Pemohon II menerima pesanan maka saat itu juga GPS berfungsi untuk menentukan titik pemesanan pengguna jasa dan mengantarkan Pemohon II untuk bisa sampai ke lokasi dimana pengguna jasa tersebut berada.
10. Bahwa penggunaan GPS melalui *Smartphone* yang selama ini digunakan oleh para Pemohon tidaklah mengganggu konsentrasi karena hanya diletakkan di bagian mobil atau motor yang mudah terlihat dengan

menggunakan alat tambahan yang dapat menempelkan *smartphone* tersebut.

11. Bahwa adanya ketentuan norma penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terhadap frasa "*menggunakan telepon*" dalam praktiknya diperluas termasuk menggunakan GPS. Akibatnya para pengguna GPS yang terdapat dalam *smartphone* menjadi terancam sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ.
12. Bahwa Dirlantas Polda Metro Jaya, Kombes Halim Pagara sebelumnya mengatakan pihaknya akan menilang pengemudi ojek *online* yang membuka GPS atau pun HP saat berkendara. Menurut Halim, aktivitas itu melanggar aturan dalam berkendara. "Penggunaan GPS atau HP itu dilarang, sudah ada ketentuannya dalam Pasal 106. Kami akan tilang," kata Halim saat menghadiri acara *launching* sistem penerbitan izin aplikasi *online* di pintu masuk CFD, Bundaran HI, Jakarta Pusat, Minggu (4/3/2018) (<https://news.detik.com/berita/d-3898409/pakai-gps-sambil-nyetir-ditilang-driver-online-jangan-hanya-kami>).
13. Bahwa kemudian hanya berselang sehari dikutip dari media detik.com, Kepala Korps Lalu Lintas (Kakorlantas) Polri Irjen Pol. Royke Lumowa menyampaikan kabar yang berbeda yakni:

"Penggunaan GPS saat berkendara akan dilarang. Namun Karkolantas memastikan hal itu boleh saja, asal tidak mengurangi konsentrasi dan bisa berkendara dengan baik dan benar serta tidak melanggar undang-undang.

Kepala Korps Lalu Lintas (Kakorlantas) Polri Irjen Pol. Royke Lumowa, mengatakan bahwa melakukan kegiatan saat berkendara memang dibatasi. Hal tersebut disebut dalam Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2009 Pasal 106, seperti menonton TV, video, bermain HP, lelah, mengantuk, sampai mabok.

"Boleh-boleh saja (melakukan kegiatan lain saat berkendara seperti mendengarkan radio atau GPS), tapi jangan melanggar aturan UU 106 seperti nonton TV, video, lelah, mengantuk, mabuk, sampai main handphone," ucapnya kepada wartawan di Bekasi, Jawa Barat, Senin (5/3/2018)." (<https://oto.detik.com/berita/3899147/gunakan-gps-di-jalan-boleh-asal>).

14. Bahwa keberadaan ketentuan norma *a quo* terhadap frasa “*menggunakan telepon*” dapat ditafsirkan sesuai kehendak penegak hukum sehingga menimbulkan ketidakpastian dalam implementasi suatu norma yang akan memunculkan ketidakpastian hukum dalam praktik. Oleh karenanya hal ini penting bagi Mahkamah Konstitusi untuk menafsirkan bahwa terhadap frasa “*menggunakan telepon*” dalam ketentuan norma *a quo* dikecualikan untuk penggunaan sistem navigasi yang berbasiskan satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*Smartphone*)”.
15. Bahwa para Pemohon berpotensi secara pasti mengalami kerugian akibat adanya ketentuan norma *a quo* apabila tidak ditafsirkan oleh Mahkamah Konstitusi, karena dalam perkembangannya telepon tidak hanya berfungsi untuk komunikasi semata, namun memiliki fungsi-fungsi lain yang menjadi sarana utama bagi para Pemohon dalam mencari nafkah dan berkegiatan menyalurkan hobbynya.
16. Bahwa dengan adanya multi tafsir serta keraguan dalam implementasi norma maka para Pemohon menjadi berpotensi pasti dapat dikenakan sanksi pidana saat melaksanakan aktivitasnya serta saat menjalankan profesinya.
17. Bahwa dengan demikian para Pemohon memiliki *legal standing* sebagaimana dimaksud Pasal 51 ayat (1) huruf c UU Mahkamah Konstitusi, Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 11/PUU-V/2007.
18. Bahwa apabila permohonan ini dikabulkan maka dapat dipastikan kerugian yang akan dialami para Pemohon dikemudian hari tidak akan terjadi lagi.

III. ALASAN PEMOHON

Bahwa ketentuan pasal *a quo* dalam **UU LLAJ** yang diuji konstitusionalitasnya antara lain:

1. Penjelasan Pasal 106 ayat (1), yang menyatakan:

Yang dimaksud dengan “penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk,

menggunakan telepon, atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

Terhadap frasa “**menggunakan telepon**”.

2. Pasal 283, yang menyatakan:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Terhadap frasa “*melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan*”.

Ketentuan pasal *a quo* di atas bertentangan secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) dengan UUD 1945 sebagai berikut:

Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan:

“Negara Indonesia adalah negara hukum”.

Pasal 28D ayat (1) yang menyatakan:

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

Bahwa ketentuan pasal *a quo* telah bertentangan secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) UUD 1945 dengan alasan-alasan sebagai berikut:

1. Bahwa jaringan telepon pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu jaringan tetap dan jaringan bergerak. Jaringan tetap adalah telepon rumah atau kantor yang biasanya menggunakan kabel, sedangkan jaringan bergerak meliputi satelit, telepon seluler, dan radio *trunking*. Kedua jaringan ini yang dipergunakan di seluruh dunia untuk membantu proses komunikasi.
2. Bahwa perkembangan telepon jaringan bergerak (telepon seluler) sangat pesat, telepon genggam yang bersifat *mobile* baru mulai *booming* di Indonesia pada tahun 90-an. Kemudian perkembangan telepon seluler

semakin pesat, bukan hanya berfungsi sebagai alat komunikasi namun juga memiliki fungsi-fungsi lain yang dapat mempermudah manusia dalam menjalani aktivitas kesehariannya. Sehingga sebutan telepon seluler berganti menjadi telepon pintar (*Smartphone*). Salah satu bentuk perkembangan telepon seluler menjadi telepon pintar adalah masuknya teknologi GPS.

3. Bahwa teknologi GPS dapat digunakan untuk beberapa keperluan sesuai dengan tujuannya. GPS dapat digunakan oleh peneliti, olahragawan, petani, tentara, pilot, petualang, pendaki, pengantar barang, pelaut, kurir, penebang pohon, pemadam kebakaran dan orang dengan berbagai kepentingan untuk meningkatkan produktivitas, keamanan, dan untuk kemudahan. Dari beberapa pemakaian di atas dikategorikan menjadi:
 - 1) *Lokasi* : Digunakan untuk menentukan dimana lokasi suatu titik di permukaan bumi berada.
 - 2) *Navigasi* : Membantu mencari lokasi suatu titik di bumi.
 - 3) *Tracking* : Membantu untuk memonitoring pergerakan obyek dan membantu memetakan posisi tertentu dan perhitungan jaringan terdekat.
 - 4) *Timing* : Dapat dijadikan dasar penentuan jam seluruh dunia, karena memakai jam atom yang jauh lebih presisi di banding dengan jam biasa.

(Sumber: Jurnal *Andi Sunyoto, STMIK AMIKOM Jogjakarta, 2013:1 diunduh dari eprints.polsri.ac.id/1117/3/BAB%20II.pdf*).

4. Bahwa terdapatnya sistem GPS dalam telepon seluler/telepon pintar (selanjutnya disebut telepon) menimbulkan konsekwensi hukum dalam pemberlakuan ketentuan norma *a quo*, dimana penggunaan GPS yang terdapat dalam telepon seluler mengakibatkan dikenakannya sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang menggunakan GPS yang terdapat di dalam telepon sebagaimana terdapat dalam ketentuan norma *a quo*.
5. Bahwa dalam ketentuan norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.*" Yang dimaksud dengan penuh konsentrasi kemudian dijelaskan dalam bagian penjelasan Pasal 106 yakni "*...setiap orang*

yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena...” salah satunya adalah “*menggunakan telepon.*” Ketentuan norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ selanjutnya diikuti oleh sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan norma Pasal 283. Ketentuan norma *a quo* tersebut diberlakukan untuk seluruh pengemudi kendaraan bermotor.

6. Bahwa terhadap frasa “*menggunakan telepon*” sebagai salah satu sebab terganggunya konsentrasi pengemudi kendaraan bermotor haruslah memiliki maksud yang jelas, sehingga tidak menjadi multi tafsir dalam pemberlakuannya. Artinya perlu dijelaskan apa maksud dari frasa “*menggunakan telepon*” tersebut. Jika saat sedang berkendara, pengemudi menggunakan telepon untuk berkomunikasi (menelepon, sms, *chatting* via aplikasi) maka jelas dapat terjadi interaksi antara pengemudi dengan orang yang dihubungi. Hal tersebut tentunya dapat dikategorikan suatu kegiatan yang dapat menyebabkan terganggunya perhatian pengemudi motor sehingga menjadi tidak konsentrasi. Namun apabila pengemudi kendaraan menggunakan telepon hanya untuk mengaktifkan aplikasi GPS untuk memandu jalan menuju lokasi yang telah ditentukan, maka tentunya tidaklah mengganggu konsentrasi karena setelah mengaktifkan GPS sebelum menjalankan kendaraannya pengemudi hanya melihat ke layar telepon, layaknya saat pengemudi melihat ke kaca spion atau speedometer. Artinya tidak ada interaksi/komunikasi dua arah melalui telepon yang dapat memengaruhi konsentrasi pengemudi kendaraan.
7. Bahwa ketentuan norma *a quo* pada saat dirumuskan dan diundangkannya pada tahun 2009, tentunya saat itu belum terpikirkan akan ada profesi yang bekerja dengan menggunakan GPS sebagai sarana utamanya. Dimana saat konsumen selaku pengguna jasa transportasi *online* mulai memesan melalui aplikasi transportasi *online* yang terdapat dalam telepon, maka saat itu juga sistem GPS bekerja dan pengemudi transportasi *online* harus langsung menuju titik lokasi konsumen berada dengan menggunakan GPS yang terdapat dalam telepon.
8. Bahwa artinya jika ketentuan norma *a quo* tersebut diberlakukan bagi pengemudi transportasi *online* dan apabila ketentuan norma *a quo*

tersebut juga dimaknai sesuai dengan keinginan aparat penegak hukum yakni *“menggunakan telepon”*, maka pengemudi transportasi *online* dalam menjalankan profesinya akan selalu terkena sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ dan tidak dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.

9. Bahwa apabila Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terhadap frasa *“menggunakan telepon”* tidak memiliki maksud yang jelas sehingga menjadi dapat ditafsirkan sesuai dengan keinginan penegak hukum sebagai pelaksana undang-undang untuk memberikan sanksi pidana maka ketentuan norma tersebut telah menyimpang dan bertentangan dengan jaminan kepastian hukum dan konsep negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
10. Bahwa frasa *“melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan”* yang terdapat dalam ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ yang memuat sanksi pidana yang terkait dengan ketentuan norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ juga telah menimbulkan penafsiran yang dapat dimaknai lain dan/atau dapat dimaknai sesuai dengan keinginan dari penegak hukum. Dimana maksud dari kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yakni salah satunya adalah kegiatan *“menggunakan telepon”* dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) termasuk menggunakan GPS melalui telepon.
11. Bahwa ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ dalam bagian penjelasan hanya menyebutkan *“cukup jelas”*, artinya maksud dari frasa *“melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan”* salah satunya adalah kegiatan *“menggunakan telepon”* mengacu pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.
12. Bahwa artinya ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ juga tidak memberikan penjelasan secara jelas menggunakan telepon dalam hal

apa yang dapat dikatakan mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi kendaraan di jalan.

13. Bahwa adanya ketentuan norma dalam pasal yang bersifat multi tafsir yang kemudian terhadap ketentuan tersebut diikuti oleh sanksi pidana, Mahkamah Konstitusi secara tegas telah mengatakan dalam putusan Nomor 4/PUU-X/2012, paragraph [3.18], halaman 53, menyatakan:

Mahkamah berpendapat larangan penggunaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 huruf d Undang-Undang *a quo* tidak tepat. Apalagi larangan tersebut diikuti dengan ancaman pidana, yang seharusnya ketentuan mengenai perbuatan yang diancam pidana harus memenuhi rumusan yang bersifat jelas dan tegas (*lex certa*), tertulis (*lex scripta*), dan ketat (*lex stricta*);

Apabila kita melihat ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) terhadap frasa “menggunakan telepon” yang kemudian diikuti dengan ancaman pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 283 tidak memberikan penjelasan dalam hal apa penggunaan telepon dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.

14. Bahwa adanya keraguan dalam implementasi suatu undang-undang, Mahkamah dalam Putusan Nomor 005/PUU-III/2005 menyatakan:

“Adanya keragu-raguan dalam implementasi suatu undang-undang akan memunculkan ketidakpastian hukum dalam praktik. Keadaan demikian dapat menimbulkan pelanggaran terhadap hak konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan, “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.” Ketidakpastian hukum demikian tidak sesuai dengan semangat untuk menegakkan prinsip-prinsip negara hukum sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum dimana kepastian hukum merupakan prasyarat yang tak dapat ditiadakan.”

15. Bahwa artinya ketentuan norma *a quo* yang menimbulkan keraguan dalam implementasinya dimana norma yang diikuti sanksi pidana tersebut dapat diberlakukan sesuai dengan kehendak aparat penegak hukum yang bertugas di jalan, tentunya menimbulkan pelanggaran terhadap hak konstitusional yakni perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

16. Bahwa perlu dipahami bahwa permohonan ini tetap memiliki semangat ketertiban, keamanan, dan kenyamanan bagi pengendara bermotor dalam mengikuti perkembangan teknologi, dimana dengan adanya keraguan dan/atau ketidakpastian dalam memaknai norma *a quo* mengakibatkan para pengendara kendaraan bermotor jadi sembunyi-sembunyi dalam menggunakan GPS yang terdapat di telepon pintar (*smartphone*) karena takut terkena sanksi pidana sebagaimana terdapat dalam ketentuan Pasal 283 UU LLAJ. Hal ini semakin mengganggu konsentrasi pengendara dalam mengendarakan kendaraan bermotor, lain halnya apabila telah dimaknai secara tegas oleh Mahkamah Konstitusi sehingga para pengendara bermotor tidak khawatir menggunakan GPS yang terdapat dalam *Smartphone* dengan meletakan di tempat yang mudah dilihat sehingga tidak mengganggu konsentrasi pengendara dalam berkendara.

Bahwa berdasarkan uraian tersebut, maka menurut para Pemohon ketentuan norma Penjelasan Pasal 106 ayat (1) terhadap frasa "*menggunakan telepon*" Serta Pasal 283 terhadap frasa "*melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan*" bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "*dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi yang berbasisan satelit yang biasa disebut Global Positioning System (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (Smartphone)*".

IV. PETITUM

Berdasarkan alasan-alasan yang telah diuraikan di atas dan bukti-bukti terlampir, maka para Pemohon memohonkan kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa dan memutus Uji Materil sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) terhadap frasa "*menggunakan telepon*" bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai "*dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi yang*

berbasiskan satelit yang biasa disebut Global Positioning System (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (Smartphone)”.

3. Menyatakan Pasal 283 terhadap frasa “*melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan*” bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai “*dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi yang berbasiskan satelit yang biasa disebut Global Positioning System (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (Smartphone)*”.
4. Memerintahkan amar putusan Mahkamah Konstitusi yang mengabulkan permohonan Pemohon untuk dimuat dalam Berita Negara.

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

[2.2] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalilnya, para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-7 sebagai berikut:

1. Bukti P-1 Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Bukti P-2 Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti P-3 Fotokopi Akta Notaris Nomor 01, tanggal 17 November 2015 tentang Pendirian Perkumpulan Toyota Soluna Community;
4. Bukti P-4 Fotokopi Surat Keputusan Nomor 01/KETUM/HQ-TSC/REV-1/XII/2017 tentang Penetapan Susunan Kepengurusan Toyota Suluna Community Periode Masa Kerja: 2017-2019;
5. Bukti P-5 Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) - Pemohon II, atas nama Irfan;
6. Bukti P-6 Fotokopi Surat Izin Mengemudi (SIM) - Pemohon II, atas nama Irfan;
7. Bukti P-7 Fotokopi Keanggotaan Pemohon II selaku Mitra Transportasi Online;

[2.3] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon tersebut, Presiden dalam persidangan tanggal 25 April 2018 memberikan keterangan lisan dan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah tanggal 2 Mei 2018, yang pada pokoknya mengemukakan hal sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PEMOHON

1. Bahwa Pemohon I yaitu Toyota Soluna Community (TSC) merupakan perkumpulan yang memiliki kesamaan dan kecintaan dan *hobby* di dunia otomotif serta sering mengadakan *touring*. Dalam kegiatannya tersebut Pemohon I sering bergantung pada sistem navigasi berbasis satelit atau *Global Positioning System* (GPS) pada *smartphone*. Selanjutnya, Pemohon II adalah Warga Negara Indonesia yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi *online* motor yang kesehariannya bergantung pada GPS pada *smartphone*. Penggunaan GPS tersebut oleh para Pemohon tidak mengganggu konsentrasi karena hanya diletakkan di bagian mobil atau motor yang mudah terlihat, sehingga para Pemohon merasa hak konstitusionalnya dirugikan dengan keberlakuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU *a quo*.
2. Bahwa ketentuan frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, menurut para Pemohon dalam prakteknya diperluas termasuk menggunakan GPS, sehingga terdapat multitafsir dan keraguan dalam implementasi norma tersebut. Hal tersebut dapat ditafsirkan sebagai kehendak penegak hukum, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum. Akibatnya para pengguna GPS tersebut berpotensi dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana ditentukan Pasal 283 UU LLAJ.
3. Oleh karena itu, para Pemohon meminta Mahkamah Konstitusi untuk menafsirkan bahwa terhadap frasa “menggunakan telepon” dalam ketentuan norma *a quo* dikecualikan untuk penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut GPS.

II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PARA PEMOHON

Sesuai dengan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sebagaimana telah diubah

dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, menyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

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

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

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

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

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

- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

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

1. Bahwa Pemohon I mendalilkan kedudukan hukum (*legal standing*) merupakan perkumpulan yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap mobil Toyota Soluna, serta *hobby* dan kegiatannya di dunia otomotif yang bernaung dalam perkumpulan yang bernama Toyota Soluna *Community*/TSC.

Menurut Pemerintah, kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon I sebagaimana dalam permohonannya dinyatakan bahwa Pemohon I merupakan perkumpulan yang hanya didasarkan pada Akta Pendirian Nomor 01, yang dibuat di hadapan Notaris Irma Imelda, SH, Mkn., tertanggal 17 November 2015 sebagai Perkumpulan Toyota Soluna *Community* (TSC) dan belum memiliki pengesahan selaku badan hukum pada Kementerian Hukum dan HAM RI, adalah tidak termasuk dalam kriteria Pemohon sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, yang telah menyatakan dengan tegas kriteria Pemohon uji materiil, dimana Pemohon merupakan pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu meliputi:

- 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.
2. Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (3) huruf a Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang Pedoman Beracara

Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, dijelaskan secara tegas bahwa yang dimaksud dengan badan hukum publik atau privat adalah badan hukum yang telah memiliki akta pendirian dan pengesahan badan hukum baik publik maupun privat.

Bahwa Pemohon I, sebagaimana dalam permohonannya mendalilkan bahwa Pemohon I merupakan perkumpulan yang hanya didasarkan pada Akta Pendirian Nomor 01, yang dibuat di hadapan Notaris Irma Imelda, SH, Mkn., tertanggal 17 November 2015 sebagai Perkumpulan Toyota Soluna *Community* (TSC) tanpa adanya pengesahan selaku badan hukum, sehingga kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon I tidak memenuhi kualifikasi sebagai badan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 *juncto* Pasal 6 ayat (3) huruf a Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang Pedoman Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang.

3. Terlebih lagi, dalam permohonan para Pemohon sebagaimana dalam halaman 9 butir 11 perbaikan permohonan, telah didalilkan bahwa pada pokoknya permasalahan para Pemohon adalah terdapatnya frasa "*menggunakan telepon*" dalam pasal *a quo* yang menurut para Pemohon dalam prakteknya merasa diperluas termasuk menggunakan GPS, akibatnya para pengguna GPS yang terdapat dalam *smartphone* terancam sanksi pidana, menurut Pemerintah hal tersebut merupakan asumsi-asumsi dan kekhawatiran dari para Pemohon yang berlebihan. Bahwa asumsi dan kekhawatiran para Pemohon tersebut hanya didasarkan pada kutipan di media massa serta tidak dapat membuktikan kerugian konstitusional Pemohon yang bersifat spesifik (khusus) dan aktual, serta tidak mampu membuktikan hubungan sebab akibat/kausalitas (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji. Permohonan pengujian terhadap ketentuan *a quo* lebih kepada persoalan implementasi norma dan bukan merupakan isu konstitusionalitas keberlakuan norma, serta permasalahan yang diajukan untuk diuji dalam permohonan *constitutional*

review tersebut lebih merupakan *constitutional complaint* daripada *constitutional review*.

Berdasarkan hal tersebut di atas, Pemerintah berpendapat para Pemohon dalam permohonan *a quo* tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*). Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat jika Yang Mulia Ketua/Mejelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

III. KETERANGAN PEMERINTAH ATAS MATERI PERMOHONAN YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

Sebelum Pemerintah menyampaikan keterangan terkait norma yang dimohonkan untuk dilakukan pengujian, Pemerintah terlebih dahulu menyampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Berdasarkan konsideran UU LLAJ bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan *keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan* dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.
3. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut *penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara*.
4. Lebih lanjut dalam Bagian Penjelasannya, UU LLAJ diselenggarakan berdasarkan *asas dan tujuan dalam rangka untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, dan juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat,*

persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

5. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, terlihat dengan jelas bahwasanya latar belakang pembentukan UU LLAJ *merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan telah mempertimbangkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan.*

Sehubungan dengan dalil para Pemohon dalam permohonannya, Pemerintah menyampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa dalam rangka mewujudkan tujuan UU LLAJ untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar serta kepastian hukum, maka Pemerintah melakukan pengaturan berkenaan dengan Tata Cara Berlalu Lintas yang diatur dalam Bagian keempat, Pasal 105 s.d. Pasal 106 UU LLAJ.
2. Bahwa ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ menyatakan sebagai berikut:

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi."

Adapun lebih lanjut ketentuan Pasal 106 ayat (1) dijelaskan sebagai berikut:

"yang dimaksud dengan "penuh konsentrasi" adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan."

3. Berdasarkan ketentuan sebagaimana butir di atas, terdapat 2 (dua) hal yang wajib dilakukan oleh seorang pengemudi yaitu: *pertama*, seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar, yang dapat diartikan seorang pengemudi menjalankan kendaraan bermotor dengan cara menjamin keselamatan dan keamanan diri dan pengguna jalan yang lain. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlalu

lintas, seorang pengemudi harus mematuhi tata cara berlalu lintas yang baik dan benar; *Kedua*, seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi, hal tersebut dapat dimaknai pengemudi wajib mencurahkan perhatiannya (konsentrasi penuh) selama mengemudikan kendaraannya. Adapun hal-hal yang harus dihindari oleh seorang pengemudi selama mengemudi antara lain sebagai berikut:

- a. menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi seperti menggunakan *handphone* dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan tangan memindahkan kursor dalam rangka menelepon, sms, *chatting*, atau mencari jalan atau menonton televisi/video yang terpasang di kendaraan bermotor;
- b. tidak menempatkan diri dalam satu keadaan yang mengganggu konsentrasi yaitu sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sudah mengandung kepastian hukum karena dari rumusan normanya sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapapun mengenai tata cara berlalu lintas.

4. Bahwa penggunaan GPS pada saat mengemudikan kendaraan bermotor merupakan gabungan dari beberapa kegiatan pengemudi yang dilakukan secara simultan, antara lain berupa proses berpikir, proses visualisasi untuk menangkap informasi dari GPS, kegiatan melihat kondisi jalan, serta lalu lintas sekitar sehingga hal tersebut dapat memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.
5. Apabila para Pemohon cermat dan teliti memahami konteks Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ pada bagian akhir Penjelasan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terdapat frasa "*...sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan*", dengan adanya frasa tersebut cukup jelas bahwa penggunaan telepon (termasuk *feature-feature* nya) tidak dilarang sepanjang pengemudi tidak sedang mengemudikan kendaraannya serta penggunaannya tidak memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan. Sehingga permohonan para Pemohon yang menyatakan frasa "menggunakan telepon" dalam

Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dianggap bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "*dikecualikan untuk penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit yang berbasis satelit yang biasa disebut GPS yang terdapat dalam telepon pintar (smartphone)*" merupakan alasan yang tidak mendasar.

6. Lebih lanjut pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ diancam dengan ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 283 UU LLAJ menyatakan sebagai berikut:

"setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)."

7. Bahwa ancaman pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 283 UU LLAJ merupakan konsekuensi logis dari sebuah perbuatan seseorang yang mengabaikan tata cara berlalu lintas yang baik dan benar sehingga mengancam pengguna jalan yang lain. Hal ini sesuai dengan perwujudan asas legalitas dan kepastian hukum dalam hukum pidana yang dikenal sebagai adagium "*Nullum Delictum Noella Poena Sine Praevia Lege Poenali*", yang diatur dalam ketentuan Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan:

"Suatu perbuatan tidak dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan ketentuan perundang-undangan pidana yang telah ada."

Selain itu, ketentuan Pasal 283 UU LLAJ juga telah mencerminkan asas-asas peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang berbunyi:

"Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:

- a. pengayoman;
- b. kemanusiaan;
- c. kebangsaan;
- d. kekeluargaan;
- e. kenusantaraan;
- f. *bhinneka tunggal ika*;
- g. keadilan;

- h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;*
- i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau*
- j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.”*

Berdasarkan uraian Pemerintah tersebut di atas, maka terhadap seluruh keberatan para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam permohonannya Pemerintah menyatakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ telah memberikan kepastian hukum, sesuai dengan perkembangan zaman dan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

IV. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian (*constitutional review*) Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ terhadap ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
- 2) Menolak permohonan pengujian para Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
- 3) Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa dalam perkara *a quo*, Presiden menyampaikan keterangan tambahan dan diterima oleh Mahkamah pada tanggal 7 Mei 2018, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Menindaklanjuti persidangan di Mahkamah Konstitusi atas permohonan pengujian (*constitutional review*) ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap ketentuan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia

Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), perkenankanlah Pemerintah menyampaikan jawaban tertulis atas pertanyaan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang disampaikan pada sidang pembacaan Keterangan Presiden tanggal 25 April 2018, sebagai berikut:

I. Pertanyaan Yang Mulia Prof. Dr. Saldi Isra, S.H., MPA

Dari 2 (dua) keterangan, yaitu keterangan yang disampaikan oleh pihak yang mewakili Presiden maupun dari Pihak Terkait, sama sekali belum menjelaskan perdebatan sekitar perumusan Pasal 106 UU LLAJ. Jadi UU LLAJ merupakan undang-undang yang diundangkan pada tahun 2009 dan sekarang sudah 2018, sembilan tahun yang lalu. Untuk itu Majelis Hakim juga harus melacak apa yang diperdebatkan oleh pembentuk undang-undang, Pemerintah dan DPR ketika itu? Ketika merumuskan Pasal 106, terutama pasal yang dimohonkan oleh Pemohon, karena Majelis Mahkamah Konstitusi tidak mengadili kasus konkret, sehingga Majelis akan menilai norma dan norma itu bisa kita lihat secara objektif kalau kita bisa tahu apa yang diperdebatkan, salah satunya apa yang diperdebatkan oleh pembentuk undang-undang ketika norma itu dibuat. Untuk itu saya minta Pemerintah menambahkan ini, melampirkan lagi, membuat keterangan tertulis tambahan nanti, kira-kira apa yang diperdebatkan ketika itu?

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Berdasarkan Buku Kompilasi Risalah atau *Memorie van Toelichting* (MvT) Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (*soft copy sebagaimana terlampir*), pada awalnya ketentuan Pasal 106 UU LLAJ merupakan substansi dari ketentuan Pasal 77 ayat (1) huruf a, Rancangan Undang-Undang LLAJ, yang secara lengkap dikutip sebagai berikut:

Pasal 77

(1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib:

- a. mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan konsentrasi;*
- b. ...*

dengan penjelasan sebagai berikut:

Pasal 77

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan konsentrasi antara lain tanpa dipengaruhi keadaan sakit, lelah, mengantuk atau meminum sesuatu yang mengandung alkohol, obat bius, atau berbicara sehingga memengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraan ataupun oleh hal lain.

Terhadap ketentuan dalam Pasal 77 ayat (1) huruf a RUU LLAJ terdapat usulan dalam perumusannya sebagai berikut:

A. Ir. Abdul Hakim, M.M. / F.PKS, menyampaikan sebagai berikut:

Untuk penjelasan ayat (1) huruf a, saya usulkan ini menjadi norma larangan, bunyinya demikian yang ayat (1) huruf a, itu hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, misalnya sambil mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mengantuk, minuman keras dan obat-obatan, menerima telpon, dan/atau nonton TV dan video yang terpasang dalam kendaraan. Sebaiknya saya kira ini dijadikan norma larangan jika memang kegiatan ini dapat mengganggu dan dimungkinkan akan tidak konsentrasi.

B. Drs. Darul Siska /F.PG, menyampaikan sebagai berikut:

Pemerintah tolong mendengarkan yang pertama kata "wajar" ini interpretatif sekali harus dicari apa itu yang dimaksud dengan kata "wajar". Wajar menurut saya bisa tidak wajar menurut Bapak Joko. Yang kedua, saya kira yang menyangkut huruf C itu harus dipindahkan bukan disini tempatnya ini sedang mengatur tentang tata cara berlalu lintas, jadi yang C menurut saya harus dipindahkan tempatnya bukan disini.

Kemudian yang ayat (2) tegas disana pengemudi dan penumpang yang duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih wajib menggunakan sabuk keselamatan, selain sepeda motor di jalan itu barangkali itu kasus yang lain. Selain sepeda motor itu harusnya dicoret tidak ada dalam sana, karena ini hanya menyangkut pengemudi dan penumpang yang harus menggunakan sabuk pengaman.

Saya setuju dengan apa yang diusulkan Bapak Hakim bahwa disini lebih dirinci hal-hal yang dilarang, karena umpamanya yang disebut mengantuk karena pengaruh minuman keras atau obat. Pokoknya mengantuk saja karena pengaruh apa itu tidak perlu disempitkan arti mengantuk disini. Saya kira ada kata-kata yang melemahkan sendiri substansi yang mau diatur, jadi bisa dimasukkan kepada Timus dengan beberapa catatan yang kita berikan ini supaya lebih disempurnakan kalimatnya.

C. Ir. Eddy Wahyudin, MBA / F.BPD, menyampaikan sebagai berikut:

Yang pertama mungkin dari ahli bahasa nanti tanda baca, mungkin antara jalan dan wajib diberikan koma (,) supaya orang jangan jadi "jalan wajib". Lalu kemudian yang kedua, saya mungkin agak berbeda dengan tadi yang dijelaskan mengenai mengantuk dan sebagainya, sebab jika itu sudah masuk dalam larangan nanti juga akan ada tindakan-tindakan penilangan dan sebagainya sehingga nanti bagaimana mengukurnya orang itu mengantuk, orang lagi nonton, telpon dan sebagainya akan tetapi itu sebenarnya pasal itu sudah cukup harus berkonsentrasi penuh, itupun juga memang syarat melakukan pengemudian, sebab jika itu dijadikan norma, maka nanti ada saja alasan nanti bisa ditilang dan sebagainya orang lagi telpon, misalnya mengantuk karena sesuatu hal dan sebagainya jika itu dimasukkan norma nanti semua orang akan ditilang, karena kita sudah terikat jika menyetir mobil harus konsentrasi, bagaimana konsentrasinya itu tidak mengantuk, menonton, dan tidak menerima telpon. Saya pikir ini cukup di penjelasan saja.

D. Pimpinan Rapat, menyampaikan sebagai berikut:

Penjelasan sebenarnya norma juga, terserah ini mau tergantung kepada kita apakah kita mau pertegas dalam hal ini, karena memang ini keselamatan sendiri dan orang lain. Saya kira sudah menjadi suatu hal yang sering kita lihat di jalan-jalan orang pakai *handphone*, jadi ini harus tegas.

Silahkan pemerintah menanggapi beberapa komentar dari Bapak Darul, Bapak Hakim dan seterusnya tadi.

E. Pemerintah / Polri, menyampaikan sebagai berikut:

Kata “wajar” yang dimaksudkan adalah mengemudikan dengan wajar tentunya perilaku sesuai dengan aturan yang ada, mungkin mengambil jarak dengan kendaraan yang ada didepannya, sesuai dengan lajur dan juga dia mengemudikan pada waktu mengemudikan ini tidak menggunakan seperti tadi *handphone* dan sebagainya dengan wajar tidak jig-jag dan kecepatannya juga keperuntukan dengan rambu yang ada berkaitan dengan kecepatan yang ada di jalan itu sendiri, mungkin dipemikiran dia harus kecepatannya sekian, jadi aturan normatif yang diharapkan dengan wajar.

Yang berkaitan dengan Bapak Hakim masuk dengan normatif yang khususnya tadi kami menanggapi juga yang mengantuk memang jika disempitkan termasuk minuman mungkin mengantuk dan sebagainya, kami sependapat tidak termasuk didalamnya pengaruh dan sebagainya. Termasuknyapun ini memaui ada kendaraan yang bisa digunakan, jika mungkin mobil mewah itu sudah ada didesain *handphone* itu ada di kendaraan itu sendiri, sehingga tidak mengurangi konsentrasi. Yang kedua, termasuk TV itu juga sama, TV ada didesain hanya dilihat belakang saja mungkin di depan tidak bisa melihat, tetapi jika Avanza bisa di depan, mungkin ini yang dilarang. *Handphone* sebenarnya bisa dipakai dengan *handsfree* dia menggunakan berarti tidak mengganggu. Dengan demikian kami menyarankan mungkin juga dalam Timus ini nanti akan kami sarankan bisa secara rinci teknis tetapi sudah mencakup dari kalimat-kalimat ini.

F. Pemerintah / Departemen Perhubungan, menyampaikan sebagai berikut:

Saya hanya ingin menambah penjelasan saja tadi ditanya mengemudi dengan wajar itu bagaimana dan menurut hemat saya jika lebih jelas lagi A itu dibagi menjadi dua, jadi setiap pengemudi wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar, itu diganti dengan wajib menggunakan kendaraan dengan tidak membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Nanti didalam penjelasan misalnya, jig-jag, motong jalan itu. yang kedua, wajib konsentrasi artinya tidak *handphone* dan sebagainya.

G. Pemerintah / Ratno, menyampaikan sebagai berikut:

Pertama yang berkaitan dengan wajar, norma ini saat ini sudah berlaku dan yang dimaksud dengan wajar itu pengemudi bebas dari rasa lelah, sakit, mengantuk dan dipengaruhi oleh minuman keras atau obat-obatan. Sedangkan norma baru adalah berkaitan dengan penuh konsentrasi. Yang kedua, berkaitan dengan menunjukkan surat tanda nomor kendaraan bermotor dan seterusnya ini pada saat dilakukan pemeriksaan bukan pada saat kondisi mengemudi yang normal akan tetapi pada saat ada pemeriksaan dia wajib menunjukkan ini dan ini norma yang lama. Jadi jika tidak dalam kondisi itu ya memang dia tidak wajib menunjukkan, konsekuensi hukumnya meskipun dia punya SIM tetapi pada saat diperiksa dia tidak dapat menunjukkan maka dianggap melanggar.

H. Pimpinan Rapat, menyampaikan sebagai berikut:

Jika tidak ada tambahan lagi ini masuk Timus saja semua.

I. Drs. Darul Siska / F.PG, menyampaikan sebagai berikut:

Tadi saya menangkap ada beberapa pemikiran dari Bapak Ripno, kata “wajar” itu sudah ada ketentuannya saya kira itu dibuat dalam perumusan menjadi penjelasan. Yang kedua, jika Bapak Joko sulit mencari tempat untuk menunjukkan atau membawa surat tanda kendaraan bermotor itu tidak ketemu tempat yang lain tetap dia jangan menjadi bagian dari ayat maka buat ayat sendiri, karena itu agak spesifik bukan bagian mengemudikan kendaraan dengan wajar.

Saya berpikir justru sekarang etika berlalu lintas jadi tidak karuan kontribusinya banyak oleh angkutan umum, saya mengusulkan jika kita bersepakat harus dibuat aturan sendiri tentang tata cara lalu lintas angkutan umum itu, karena mereka yang berhenti di sembarang tempat, itu juga yang membuat masyarakat tidak tertib. Saya mengusulkan kepada pemerintah untuk mempertimbangkan membuat satu pasal khusus mengatur tentang tata cara berlalu lintas kendaraan angkutan umum, agar mereka tahu benar dan jika beginikan sama saja.

J. Pimpinan Rapat, menyampaikan sebagai berikut:

Saya kira satu pemikiran yang konstruktif perlu kita tampung dan kita laksanakan itu, jadi pada ayat ini mengenai Pasal 100 hubungan dengan bagaimana tata cara berlalu lintas bagi pengemudi ini saya kira perlu kita untuk kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Mari kita bersama-sama memutuskan Pasal 100 dari ayat (1) sampai ayat (4) kita masukkan dalam Timus dengan beberapa catatan bahwa kata "wajar" dan "penuh konsentrasi" itu perlu ada penjelasan dan pada ayat (1) A dibuat ayat tersendiri khusus mengenai mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi diberikan penjelasan... (dst).

Selain itu, Pemerintah mengajukan 2 (dua) orang ahli yakni **Dian Puji N. Simatupang**, yang memberikan keterangan di bawah sumpah dalam sidang tanggal 9 Mei 2018 dan keterangan tertulis tanggal 7 Mei 2018 dan ahli **Reza Indragiri Amriel** yang memberikan keterangan tertulis tanggal 7 Mei 2018, yang mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

AHLI PRESIDEN

1. Dian Puji N. Simatupang (Ahli Hukum Administrasi Negara)

A.D. Belifanthe dan Boerhanoeddin Soetan Batoeah dalam bukunya *Pokok-pokok Hukum Tata Usaha Negara* menyatakan, beberapa peraturan mengandung ketentuan tegas pelanggaran suatu peraturan (kadang-kadang dinamakan syarat) dapat dikenakan hukuman, sehingga menjadi suatu perbuatan yang dapat dihukum. Teori tersebut apabila dikaitkan dengan ketentuan dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, menunjukkan adanya syarat untuk mengemudikan kendaraan bermotor adalah “dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Syarat wajar tidak dijelaskan dalam penjelasan pasal tersebut, tetapi syarat “penuh konsentrasi” dijelaskan sebagai:

1. penuh perhatian;
2. tidak terganggu perhatiannya karena:
 - a. sakit,
 - b. lelah,
 - c. mengantuk,
 - d. menggunakan telepon,
 - e. menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau

- f. meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan;
3. memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

Rincian dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 sebenarnya menunjukkan beberapa instrumen dan kondisi akibat “terganggu perhatian”, dan bukan menekankan pada aspek instrumen dan kondisi, sehingga seseorang kemudian menjadi syarat pelanggaran. Syarat dalam Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah pada “wajar dan penuh konsentrasinya”, di mana keadaan apapun sebenarnya yang memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan merupakan pelanggaran, sehingga dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 di mana unsur pelanggarannya adalah “mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan”.

Menurut M.A. Loth dalam *Bahasa Hukum: Sebuah Metodologi Kecil*, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 sebagai klarifikasi undang-undang, yang menekankan pada interpretasi sebagai proses, yaitu “pemberian suatu makna kepada suatu pernyataan melalui suatu pernyataan lain, yang mempunyai makna yang dimaksud.” Dalam hal ini Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009, menginterpretasikan suatu pernyataan “penuh konsentrasi” dengan memberikan suatu alternatif rumusan yang ditegaskan oleh suatu instrumen atau kondisi tertentu yang akan mengarah pada maksud “penuh konsentrasi.” Dalam hal ini “penuh konsentrasi” dimaksudkan sebagai makna yang tidak terganggu oleh suatu instrumen atau keadaan. Dengan demikian, penekanan norma adalah seseorang ketika mengemudikan kendaraan wajar dan penuh konsentrasi, dan tidak ada gangguan apapun yang memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Hal ini dapat dilihat pada unsur pelanggaran pidananya adalah “tidak wajar dan kegiatan lain atau dipengaruhi keadaan” artinya syarat pelanggaran adalah kegiatan dan keadaan apapun yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Dengan demikian, dalam hal mengobrol atau bercanda pun dalam kendaraan merupakan pelanggaran atas konsep “wajar dan penuh konsentrasi”, karena telah terjadi “gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan”, sehingga melanggar marka jalan atau menyebabkan kecelakaan.

Dengan demikian, ketentuan Pasal 106 ayat (1) beserta penjelasannya dan Pasal 283 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bukan ditujukan pada instrumennya, misalnya penggunaan telepon langsung dinyatakan melanggar, tetapi hilang konsentrasinya akibat penggunaan telepon dengan segala fiturnya yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Artinya rumusan ketentuan pasal tersebut menggunakan teori relevansi untuk menentukan dahulu akibat keterjadian atau akibat yang terjadi, misalnya pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas, kemudian ditentukan sebabnya, misalnya sedang melakukan kegiatan dan keadaan apa saat mengemudikan di jalan, sehingga konsentrasi terganggu.

Hal ini menunjukkan penggunaan telepon dan fiturnya, misalnya penggunaan GPS, bukanlah syarat pelanggaran yang dituju dalam undang-undang, tetapi “terganggunya perhatian, yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.” Oleh sebab itu, norma Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 diterapkan pada saat terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan terlebih dahulu yang kemudian dibuktikan penyebabnya adalah instrumen atau keadaan, dan bukan diterapkan pada instrumen atau keadaan dahulu, kemudian dilakukan penindakan.

Penggunaan telepon dan fiturnya, misalnya GPS, sepanjang “tidak memengaruhi kemampuan dalam mengemudi kendaraan di jalan” dan tidak menjadi sebab terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan, tidak dapat dikenakan unsur Pasal 283 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 karena tidak memenuhi “(1) secara tidak wajar dan (2) melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi.”

Dengan demikian, penekanan utamanya adalah pada frasa “akibat gangguan konsentrasi, sehingga terjadilah pelanggaran marka dan kecelakaan lalu lintas.” Dengan demikian, norma tersebut mengatur segala “kegiatan lain atau keadaan” yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, sehingga terjadi pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas merupakan syarat pelanggaran dan dapat memenuhi unsur pidana.

Dengan memperhatikan norma tersebut dikaitkan pada syarat “tidak terganggu konsentrasinya dalam mengemudikan kendaraan di jalan”, seseorang yang mengemudikan kendaraan dengan bantuan fitur GPS dalam telepon atau

penggunaan telepon pada umumnya bukan perbuatan yang dituju pada norma undang-undang tersebut, tetapi pada “terganggu konsentrasinya sebagai akibat pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas.” Di sisi lain, penggunaan telepon dalam bahasa Indonesia sebagai “memakai” dalam artian aktif jelas menunjukkan sebagai kegiatan lain yang membutuhkan konsentrasi juga.

Terkait dengan beberapa diferensiasi penegakan hukum dalam praktik di lapangan tentu bukan persoalan kerugian konstitusionalitas, sehingga penerapan dalam praktik hukum diserahkan kepada penegak hukum sesuai dengan wewenang objektif dan subjektifnya berdasarkan hasil penyelidikan dan penyidikannya secara seksama dengan makna dan maksud suatu “kegiatan lain dan keadaan” yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan di jalan, sehingga terjadi pelanggaran marka dan kecelakaan.

A.D. Belifante dan Boerhanoedin Soetan Batoeah mengemukakan kadangkala peraturan dasar memberikan peraturan yang teliti kepada administrasi dalam hal mana yang perlu diatur unsur dan jenis pelanggarannya, atau sebaliknya hanya disebut begitu saja tanpa mengemukakan hal yang tidak mungkin atau terlarang, tanpa diberikan pedoman kepada administrasi, sehingga diberikan kebebasan kepada administrasi untuk mempertimbangkan.

Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan peraturan dasar yang mengemukakan hal yang terlarang adalah “kegiatan lain atau keadaan yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan di jalan.” Hal ini disebabkan perintah Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah “wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Oleh sebab itu, administrasi dalam hal ini penegak hukum/pihak yang berwenang wajib menegakkan orang yang mengemudikan tidak wajar dan tidak konsentrasi, yang kemudian secara relevan menjadi penyebab terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 menekankan pada aspek wajar dan penuh konsentrasinya, dan bukan pada penggunaan instrumen atau keadaan yang mempengaruhinya sebagai syarat pelanggaran.

Dengan mendasarkan pada analisis tersebut, dapat dikemukakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan norma

yang mengatur suatu syarat “wajar dan penuh konsentrasi”, di mana pelanggaran pidananya terletak pada “gangguan konsentrasi disebabkan kegiatan lain dan keadaan” dan bukan pelanggaran atas “kegiatan atau keadaannya”, tetapi “gangguan konsentrasi dalam mengemudi.”

Penekanan syarat dalam undang-undang adalah wajar dan penuh konsentrasi, sehingga pelanggarannya adalah “gangguan konsentrasi dalam mengemudi.” Hal ini berarti jelas pelanggarannya bukan pada “kegiatan lain atau keadaan” sebagai sebab, tetapi pada akibatnya yaitu gangguan konsentrasi dalam mengemudi. Dengan demikian, penggunaan telepon atau fiturnya sebagai sebab bukan maksud yang dituju dalam norma ini, melainkan akibat gangguan konsentrasinya yang merupakan penyebab pelanggaran.

Dengan demikian, penegak hukum/pihak yang berwenang dapat menyelidik/menyidik atas gangguan konsentrasi yang terjadi, dan bukan pada sebab yang menjadikan gangguan konsentrasi terjadi. Misalnya sebagaimana dikutip portal www.carikabar.com pada 12 Desember 2017 terjadi kecelakaan lalu lintas dua siswi SMA pengendara sepeda motor di Ngawi Jawa Timur ditabrak tronton karena “asik ngobrol dan bercanda.” Penekanan pada keadaan “asik ngobrol dan bercanda” merupakan sebab dari tidak konsentrasinya (akibat), sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, pihak berwajib tidak menyelidiki kedua siswi tersebut mengobrol dan bercanda apa, tetapi mengapa tidak konsentrasi mengemudi, sehingga ada sebabnya, yaitu adanya “kegiatan lain atau keadaan”, dalam bentuk mengobrol dan bercanda, sehingga menyebabkan terganggunya konsentrasi dalam mengendarai motor.

Keterangan ahli ini tidak menyampaikan dan tidak menjelaskan unsur delik formil/materiil dalam perspektif hukum pidana, juga tidak menjelaskan segi penormaam dalam perspektif ilmu peraturan perundang-undangan. Akan tetapi, secara aturan norma peraturan dasar bagi administrasi pada umumnya dan penerapannya dalam teori hukum.

2. Reza Indragiri Amriel (Ahli Psikologi Forensik)

Psikologi merupakan disiplin ilmu yang mempelajari perilaku dan proses mental manusia. Salah satu penjelasan tentang proses mental adalah proses tersebut dimulai dari tahap sensori, yakni ketika rangsangan (stimulus) mengenai organ penginderaan tertentu. Stimulus bisa mengenai beberapa organ sekaligus,

sehingga diistilahkan sebagai penginderaan jamak (multisensori). Dari organ penginderaan tersebut, rangsangan diubah menjadi impuls listrik yang dialirkan ke bagian-bagian otak tertentu sesuai fungsinya masing-masing (tahap fisiologis). Pada bagian-bagian otak tersebut berlangsung pemberian makna atas rangsangan dimaksud (tahap persepsi), yang menjadi dasar bagi individu yang bersangkutan untuk menanggapi (tahap interpretasi). Pada akhirnya, individu dapat berperilaku motorik tertentu sebagai responnya terhadap rangsangan yang telah diterimanya tersebut.

Ilmuwan psikologi yang bermazhab Psikologi Kognitif memandang persepsi dan interpretasi sebagai aktivitas berpikir (kognitif). Jadi, dengan kata lain, proses mental sebagaimana tercantum pada definisi psikologi dapat dimaknakan sebagai proses berpikir atau proses kognitif. Itu berarti, psikologi merupakan disiplin ilmu yang mempelajari perilaku dan proses berpikir manusia.

Pada awal perkembangan teori-teori tentang proses berpikir (proses kognitif), para ilmuwan berasumsi bahwa manusia adalah makhluk dengan rasionalitas sempurna. Dengan asumsi Hercules Model tersebut, diyakini bahwa keputusan yang baik hanya bisa dihasilkan setelah manusia terlebih dahulu mencerna sebanyak mungkin informasi atau data terkait keputusan yang akan dihasilkan. Proses pembuatan keputusan sedemikian rupa dikiasikan sebagai "*the more, the better*", "semakin banyak (data yang diolah, energi yang diperas), semakin baik pula (keputusannya)". Keputusan yang bermutu dinilai berdasarkan ketuhanan dan keakuratannya.

Namun pada kenyataannya, sulit bahkan-bisa dikatakan-tidak mungkin manusia bekerja dengan rasionalitas sempurna seperti di atas. Manusia menghadapi sekian banyak masalah (yang menuntut adanya keputusan) pada waktu yang sama, sementara waktu terbatas dan stamina pun terbatas. Tambahan lagi ada tekanan dari manusia-manusia lain. Semua unsur tersebut-sekali lagi-tidak mungkin dihadapi manusia dengan rasionalitas nirbatas. Otak manusia harus menemukan cara kerja seefisien mungkin, sehingga berlangsung strategi-strategi berpikir, strategi-strategi pembuatan keputusan. Ilmuwan psikologi kontemporer meyakini bahwa, alih-alih menerapkan rasionalitas sempurna, proses berpikir jalan pintas (proses mental jalan pintas, mental *shortcut*) itulah yang jauh lebih sering dipraktekkan manusia. Tidak terkecuali, hakim pun, oleh mazhab *New Legal Empiricism*, diyakini berpikir atau membuat keputusan dengan cara *heuristic*

serupa.

Apalagi semakin sering manusia berhadapan dengan masalah atau situasi serupa, semakin efisien pula proses berpikirnya. Dengan cepat ia mengabaikan data atau informasi yang ia anggap tidak relevan. Hasilnya, semakin cepat pula keputusan dihasilkannya. "*The less, the better*". Semakin sedikit (data yang tersedia, energi tercurah), ternyata bisa saja semakin baik (keputusan yang dibuat).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat dua ragam proses berpikir manusia. Pertama, proses berpikir yang disadari oleh individu yang berlangsung dalam waktu lebih panjang (tipe 1). Kedua, proses berpikir jalan pintas yang berlangsung otomatis (tanpa disadari) dalam waktu singkat (tipe 2).

Apakah "*the less, the better*" selalu menjadi kenyataan? Di dalam psikologi tidak pernah ada validitas = 1. Artinya, tidak pernah ada teori psikologi yang berlaku pada seluruh manusia tanpa kecuali. Psikologi menghasilkan teori atau hukum tentang perilaku yang berlaku pada manusia secara umum. Teori yang menjelaskan mayoritas perilaku manusia. Bahwa ada anomali, yakni tidak berlakunya teori tersebut pada manusia-manusia tertentu, itu merupakan keniscayaan. Namun ketika anomali atau heterogenitas itu begitu kecil, statistik menjustifikasi dilakukannya 'pengabaian' terhadap minoritas tersebut. Implikasinya, rekomendasi yang psikologi berikan terkait suatu permasalahan bertitik tolak dari teori/hukum tentang kecenderungan perilaku manusia secara umum.

Mengacu pada 2 (dua) tipe proses berpikir tersebut di atas, proses berpikir manakah yang berlangsung ketika seseorang mengoperasikan GPS?

Sebagai alat bantu untuk menemukan arah, GPS digunakan oleh seseorang yang belum mengetahui arah yang harus ia tempuh untuk sampai di titik tujuan tertentu. Berkat kecanggihannya, GPS bahkan dapat membantu penggunanya untuk menemukan rute paling efisien. Sebaliknya, orang yang telah mengenal medan dengan baik karena telah berulang kali melalui rute yang sama, tentu tidak memerlukan GPS.

Dari situ dapat dipahami bahwa agar pengguna dapat memperoleh manfaat GPS secara maksimal, ia harus menaruh perhatian (konsentrasi) pada rute yang GPS tentukan dan ia harus menampilkan perilaku sebagaimana petunjuk yang GPS berikan. Proses mental dan perilaku manusia dalam situasi tersebut merupakan proses tipe 1. Konsekuensinya, sebagaimana diuraikan di atas, proses kognitif dan

motorik tipe 1 ini menyedot lebih banyak energi si pengguna GPS.

Aktivitas dengan proses tipe 1 sedemikian rupa bisa berisiko, mengingat penggunaanya bisa saja tidak memiliki persediaan energi yang memadai untuk secara simultan juga memikirkan hal-hal lain yang berlangsung pada waktu yang sama. Ia pribadi memang bisa terbantu oleh GPS untuk menemukan arah, namun seiring dengan itu ia juga bisa tidak terbantu bahkan justru terkendala untuk menjalankan aktivitas lain.

Dihubungkan ke aktivitas mengemudi kendaraan, pengoperasian GPS juga dapat membantu pengemudi untuk sampai di tujuan dengan menempuh rute terbaik sebagaimana yang GPS tayangkan. Persoalannya, pengguna GPS bukanlah satu-satunya pengemudi yang berada di rute dimaksud. Bisa dipastikan ia berpapasan dengan sesama pengguna jalan, baik pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan lain. Pada saat yang sama GPS juga bukan satu-satunya objek yang harus si pengemudi perhatikan. Pengemudi tersebut di sepanjang jalan berhadapan dengan objek-objek lainnya, termasuk rambu lalu lintas, bangunan, penampakan alam, cahaya, dan lainnya. Semua objek itu -termasuk GPS- harus si pengemudi perhatikan, dan ia pun harus menyelaraskan perilakunya, agar ia bisa mengemudi sejak titik keberangkatan hingga tiba di tujuan dengan selamat tanpa mendatangkan bahaya bagi pihak lain.

Ilustrasi di atas memperlihatkan bahwa kegiatan mengemudi kendaraan sesungguhnya merupakan aktivitas yang melibatkan banyak stimulus, membutuhkan banyak stamina agar pengemudi bisa berkonsentrasi, serta mengharuskan adanya keselarasan antara proses mental, perilaku motorik, dan objek-objek di luar diri si pengemudi sendiri. Apabila si pengemudi berhasil melakukan seluruh hal tersebut, misi mengemudinya akan berhasil. Sebaliknya, kegagalan dalam melakukan seluruh hal tersebut, berisiko bahaya baik terhadap dirinya sendiri maupun pihak lain.

Risiko sedemikian rupa bukan hal yang mustahil. Pasalnya, sesuai prinsip entropi-ekuivalensi (Kurt Lewin), alokasi energi pada satu kanal akan mengisap energi pada kanal lainnya. Wujud konkretnya, anggaplah si pengemudi bisa mematuhi instruksi GPS dengan baik. Tetapi karena proses berpikir atau energinya tersedot untuk itu, maka *trade off*-nya adalah terdapat risiko bahwa ia pada saat yang sama tidak mampu menaruh perhatian (berkonsentrasi) dengan

kadar yang setara pada objek-objek lainnya di lintasan yang ia lalui. Padahal, sebagaimana GPS, objek-objek itu juga harus si pengemudi proses secara simultan dengan fokus yang sebanding sebagai syarat mutlak agar misi mengemudinya tuntas. Ketika objek-objek selain GPS itu tidak direspon dengan baik, maka terbuka peluang bahwa si pengemudi yang menggunakan GPS tersebut akan menampilkan perilaku berisiko, yakni mengemudi kendaraan yang membahayakan dirinya maupun pihak selain dirinya.

[2.4] Menimbang bahwa Mahkamah pada persidangan tanggal 25 April 2018 telah mendengar keterangan dan menerima keterangan tertulis dari Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) pada tanggal 9 Mei 2018, yang pada pokoknya mengemukakan sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PARA PEMOHON

Merujuk pada permohonan para Pemohon, pada intinya menyatakan bahwa ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945, dengan alasan:

- A. bahwa para Pemohon I merupakan perkumpulan di bidang otomotif yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap Toyota Soluna serta hobi dan kegiatannya di dunia otomotif yang bernaung dalam perkumpulan yang bernama Toyota Soluna Community;
- B. bahwa Pemohon II merupakan warga negara yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi *online* yang dalam kesehariannya dalam mencari nafkah sangat bergantung pada navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS), yang terdapat dalam *smartphone*;
- C. bahwa menurut para Pemohon adanya ketentuan norma penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dengan adanya frasa “menggunakan telepon” dalam praktiknya merasa diperluas termasuk menggunakan GPS, yang berakibat para pengguna GPS yang terdapat dalam *smartphone* terancam sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 283 UU LLAJ;
- D. bahwa menurut para Pemohon terhadap frasa “menggunakan telepon” sebagai salah satu sebab terganggunya konsentrasi pengemudi

kendaraan bermotor haruslah memiliki maksud yang jelas, sehingga tidak multi tafsir dalam pemberlakuannya.

Singkatnya menurut para Pemohon ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ, dianggap merugikan hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon dan karenanya pula dianggap bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28C ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Bahwa setelah mencermati permohonan para Pemohon, para Pemohon menilai bahwa pemberlakuan ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ terutama penempatan penggunaan telepon termasuk *mobilephone* ketika sedang mengemudi sebagai penyebab terganggunya konsentrasi pengemudi kendaraan bermotor dan sanksinya berpotensi menyebabkan terjadinya kerugian berupa terhambatnya penggunaan hak konstitusional warga masyarakat termasuk para Pemohon untuk melaksanakan pertemuan dengan anggota komunitas atau melaksanakan aktivitas profesinya atau sebagai pengemudi transportasi *online*.

Berkenaan dengan penilaian para Pemohon, Polri sebagai Pihak Tekait tidak sependapat dan mengajukan pandangan sebagai berikut:

- A. Bentuk kerugian konstitusional yang dialami atau berpotensi dialami oleh para Pemohon atau orang yang sedang mengemudi tidak jelas atau kabur, karena pertemuan warga masyarakat atau pertemuan anggota komunitas tertentu atau aktivitas profesi tertentu tidak mungkin terhambat atau terhalangi yang disebabkan para Pemohon tidak mempunyai atau tidak membawa atau tidak menggunakan *mobilephone/handphone* atau tidak menggunakan GPS dalam *mobilephone/handphone*.
- B. Tidak ada logika yang dapat menjelaskan adanya hubungan sebab akibat antara kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi dengan kerugian konstitusional yang dikemukakan para Pemohon. Perintah Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ mewajibkan orang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi mengandung makna bahwa orang pada saat sedang mengemudi tidak boleh melakukan semua kegiatan seperti menggunakan telepon atau

berada dalam kondisi pengemudi yang mengganggu konsentrasi. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi dengan tidak menggunakan *handphone* tidak mungkin menyebabkan terjadinya kerugian konstitusional warga masyarakat berupa terhambatnya pertemuan atau pelaksanaan pekerjaan/profesi karena para anggota komunitas tertentu yang akan menuju pada titik/tempat pertemuan tidak perlu mengurangi konsentrasi selama mengemudi kendaraan dengan cara menyetel GPS sebelum berangkat; dan pengemudi angkutan umum *online* tidak perlu menggunakan *handphone* atau menyetel GPS ketika sedang mengemudi yang akan mengganggu konsentrasinya jika mereka sudah memenuhi persyaratan sebagai pengemudi angkutan umum yang dituntut memahami seluk-beluk wilayah yang dilayani.

- C. Tujuan dari kewajiban berkonsentrasi dengan menghindari kegiatan atau kondisi yang mengurangi atau menghilangkannya adalah untuk melindungi pengemudi dan pengguna jalan dari kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan tujuan tersebut, mengemudikan dengan penuh konsentrasi tidak mungkin mempunyai dampak terhadap kepentingan warga masyarakat dan justru mempunyai dampak positif bagi kepentingan mereka.
- D. Argumentasi para Pemohon dalam permohonannya yang didukung dengan bukti-bukti bahwa Pemohon I telah atau berpotensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya untuk melaksanakan pertemuan-pertemuan dengan sesama anggota TSC yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap Toyota Soluna untuk melakukan *touring* ke berbagai daerah, begitu pula dengan Pemohon II tidak dapat membuktikan adanya potensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai mitra Grab Car. Hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon untuk berserikat dan berkumpul dalam wadah TSC atau wadah Mitra Grab Car tidak hilang atau terancam hilang selama keanggotaan para Pemohon masih tetap ada.
- E. Hak dan kewenangan para Pemohon untuk mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28C ayat (1) UUD 1945 tidak hilang atau terancam hilang selama para Pemohon tidak melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS yang

terdapat pada *smartphone* pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalan. Menyetel GPS dapat dilakukan oleh para Pemohon dengan menghentikan kendaraannya terlebih dahulu (*turn over*), dan bukan pada saat mengendarai kendaraan bermotor di jalanan.

- F. Fakta-fakta membuktikan bahwa salah satu penyebab terjadinya kecelakaan di jalanan adalah terpecahnya konsentrasi para pengendara karena menggunakan telepon atau GPS yang terdapat pada telepon pintar (*smartphone*) pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalanan. Oleh karena itu, larangan melakukan kegiatan lain pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan seperti kegiatan menyetel GPS atau menggunakan telepon adalah untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan ketertiban bagi pengemudi dan masyarakat. Dengan demikian, tidak ada alasan bagi para Pemohon yang didukung bukti-bukti bahwa para Pemohon telah atau berpotensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya untuk tidak mendapatkan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Atas dasar ketidaklogisan argumentasi yang dibangun serta ketidakmungkinan adanya kerugian baik potensial maupun aktual (nyata) dari para Pemohon, Pihak Terkait memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menyatakan para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan uji materiil UU LLAJ.

Namun demikian, Pihak Terkait menyerahkan sepenuhnya kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai, apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak atas berlakunya ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ.

III. KETERANGAN POLRI SELAKU PIHAK TERKAIT TERHADAP MATERI YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

A. Umum

Bahwa untuk mengatur hal-hal terkait dengan lalu lintas telah disusun UU LLAJ, dengan pertimbangan bahwa LLAJ memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam UUD 1945. LLAJ sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Bahwa dalam Pasal 30 ayat (4) UUD 1945 terdapat 2 (dua) aspek yang harus dipahami yaitu: *Pertama*, pasal ini memberikan kedudukan kepada Polri sebagai penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat sebagai salah satu tujuan dari bangsa dan negara. Sebagai alat negara, Polri harus mampu mewujudkan kondisi dan rasa aman serta kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat termasuk dalam keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas; *Kedua*, pasal ini juga memberikan tugas kepada Polri untuk melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, dan menegakkan hukum agar dapat mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat. Tugas Polri inilah yang kemudian dijabarkan ke dalam berbagai kewenangan dalam beberapa undang-undang terkait, salah satunya adalah UU LLAJ khususnya terkait dengan adanya larangan melakukan kegiatan lain pada saat mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Semua kewenangan tersebut tetap harus diorientasikan pada terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat.

Kehidupan masyarakat dinyatakan aman jika tidak ada gangguan terhadap jiwa raga dan harta benda. Gangguan dinilai tidak ada jika kehidupan masyarakat berlangsung tertib yang ditunjukkan oleh adanya kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum. Untuk menciptakan kehidupan masyarakat yang aman dan tertib itulah, Polri diberi tugas

untuk melakukan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta penegakan hukum terhadap kejahatan dan pelanggaran yang akan dan sudah terjadi.

Berdasarkan data yang terdapat pada Korlantas Polri, menunjukkan angka memprihatinkan pada kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor. Tahun 2016 tercatat 375.545 kasus. Sementara pada tahun 2015, tercatat 122.172 kasus. Pada tahun 2014, terdapat 111.239 kasus, pada tahun 2013, tercatat 113.506 kasus. Pada tahun 2012, tercatat 114.235 kasus.

Berkaitan dengan hal tersebut, Polri telah merumuskan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) dengan merujuk pada *Decade of Action for Road Safety* melalui strategi sebagai berikut:

1. Penyelarasan arah dan komitmen penyelenggaraan keselamatan jalan oleh Polri melalui penerapan prinsip orkestra yang bersinergis dengan lima pilar, yaitu 1) manajemen keselamatan jalan (*road safety management*); 2) jalan yang berkeselamatan (*safer road*); 3) kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicle*); 4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer people*); dan 5) penanganan korban kecelakaan (*post crash response*).
2. Penyelenggaraan keselamatan jalan menggunakan urutan berpikir sebagai berikut: 1) Melakukan upaya pencegahan kecelakaan semaksimal mungkin yang melibatkan semua pemangku kepentingan sesuai dengan perannya; 2) Melakukan upaya pencegahan luka apabila terjadi kecelakaan; 3) Melakukan upaya penanganan korban luka agar segera dapat ditolong untuk meminimalkan tingkat keparahannya; dan 4) Melakukan rehabilitasi dan penanganan trauma terhadap korban kecelakaan.
3. Pendekatan sistem keselamatan jalan yang mampu mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan lalu lintas tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

Strategi tersebut memperlihatkan pentingnya peran Polri dalam keselamatan lalu lintas pada semua *lini* dan berpegang terhadap situasi *de facto*, memperlihatkan Polri telah menjalankan perannya dalam

kegiatan keselamatan di jalan. (*Road Safety*) Hal ini diperlihatkan peran sentral Polri di dalam mewujudkan forum lalu lintas yang telah tersebar baik di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota. Terdapat dua strategi peningkatan keselamatan jalan yang dikenal yaitu: strategi pengurangan kecelakaan lalu lintas (*accident reduction*) dan strategi pencegahan kecelakaan lalu lintas (*accident prevention*). Strategi pengurangan kecelakaan didasarkan atas sejumlah kasus-kasus kecelakaan, oleh karena itu, strategi ini sangat tergantung pada data kecelakaan. Strategi kedua tidak didasarkan atas kasus-kasus kecelakaan atau data kecelakaan lalu lintas, karena lebih bersifat pencegahan. Strategi pengurangan lebih bersifat reaktif, sedangkan strategi pencegahan bersifat proaktif atau kuratif.

Dalam rangka mewujudkan keselamatan di jalan terhadap pengendara sepeda motor, dengan melihat data yang ada, maka yang harus dilakukan adalah melakukan penegakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas, karena pelanggaran lalu lintas merupakan awal dari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, solusi alternatif yang akan dikembangkan oleh Korlantas Polri adalah pembenahan pada sektor hilir, yaitu dengan pendidikan lalu lintas, melalui peningkatan kesadaran masyarakat agar selalu mentaati peraturan lalu lintas. Namun sektor hilir harus diimbangi dengan penegakan hukum yang tegas, karena melalui penegakan hukum akan timbul efek jera yang juga akan memberi pengaruh kepada orang lain yang akan melakukan pelanggaran, atau setidaknya menjadikan orang takut melakukan pelanggaran lalu lintas.

Di antara tugas Polri di bidang LLAJ yang diatur dalam UU LLAJ adalah melaksanakan pendidikan lalu lintas dan penegakan hukum atas pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Pendidikan berlalu lintas mengandung 2 (dua) aspek yaitu:

1. Sosialisasi yang bermakna proses penyampaian pengetahuan tata cara berlalu lintas termasuk di dalamnya kewajiban dan tata cara mengemudikan kendaraan bermotor dengan wajar dan penuh konsentrasi serta menghindari kegiatan yang mengganggu konsentrasi agar selamat dalam berkendara dan dipatuhi oleh masyarakat.

2. Internalisasi yang bermakna penanaman pengetahuan dan pemahaman tentang kewajiban berlalu lintas agar menjadi pedoman sikap dan perilaku dalam berlalu lintas.

Sosialisasi dan internalisasi sebagai bagian dari pendidikan berlalu lintas bertujuan dalam rangka pembentukan budaya tertib dan kesadaran hukum berlalu lintas. Melalui pembentukan budaya tertib berlalu lintas diharapkan tidak terjadi pelanggaran lalu lintas yang berpotensi pada terjadinya fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Penegakan hukum atas pelanggaran berlalu lintas mengandung 2 (dua) aspek yaitu:

1. Pencegahan yang bermakna penindakan atas perilaku tertentu untuk mencegah terjadinya akibat yang lebih fatal. Penindakan terhadap penggunaan *handphone* ketika sedang mengemudi merupakan bagian dari tindakan pencegahan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang berpotensi pada fatalitas kecelakaan lalu lintas.
2. Pengenaan sanksi pidana atas pelanggaran terhadap kewajiban mengemudi dengan penuh konsentrasi, hal ini harus dilakukan karena berpotensi mengancam keselamatan diri pengemudi dan pengguna jalan lainnya.

B. Keterangan Atas Pasal yang Dimohonkan Untuk Diuji Materiil

1. Ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ:

Para Pemohon menilai bahwa rumusan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ beserta Penjelasannya mengandung ketidakpastian hukum karena setiap orang termasuk Polisi dapat menafsirkan sekehendak keinginannya dan Penjelasannya telah memperluas norma sehingga mendatangkan kerugian pada warga masyarakat.

Terhadap penilaian para Pemohon tersebut, Polri sebagai Pihak Terkait tidak sependapat dan mengajukan pandangan sebagai berikut:

- a. Rumusan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dan Penjelasannya sudah memberikan kepastian hukum. Pasal tersebut berbunyi, "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib*

mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi". Selanjutnya, dalam Penjelasan pasalnya dijelaskan sebagai berikut:

"Yang dimaksud dengan "penuh konsentrasi" adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan."

- b. Terdapat 2 (dua) kewajiban yang harus dilakukan oleh orang yang sedang mengemudi kendaraan bermotor berdasarkan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yaitu: *Pertama*, wajib mengemudi dengan wajar yang bermakna menjalankan kendaraan bermotor dengan cara yang menjamin keselamatan dan keamanan diri dan pengguna jalan yang lain. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan diri, pengemudi harus mematuhi rambu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, batas kecepatan maksimum; *Kedua*, wajib mengemudi dengan penuh konsentrasi yang bermakna mencurahkan perhatiannya dan selama mengemudi harus:
- 1) menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi yaitu menggunakan *handphone* dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan tangan memindahkan kursor dalam rangka menelepon, sms, *chatting*, atau mencari jalan atau menonton televisi/video yang terpasang di kendaraan bermotor;
 - 2) tidak menempatkan diri dalam satu keadaan yang mengganggu konsentrasi yaitu sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan.

Dari penjelasan tersebut, ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sudah mengandung kepastian hukum karena dari rumusan sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapapun mengenai cara mengemudi yang wajar dan penuh konsentrasi. Adanya pedoman yang jelas tidak mungkin membuka adanya perbedaan tafsir

terhadap ketentuan tersebut. Begitu juga ketentuan tersebut tidak membuka bagi kemungkinan polisi melakukan penafsiran sekehendak keinginannya. Dengan penjelasan di atas, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak mengandung perluasan norma.

- c. Bahwa dari apa yang dikemukakan di atas, dalil atau argumentasi yang dikemukakan oleh para Pemohon yang menyatakan bahwa ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang mana terhadap frasa “menggunakan telepon” telah diperluas dan dapat ditafsirkan sesuai dengan keinginan para penegak hukum bahkan terancam sanksi pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 283 UU LLAJ adalah tidak benar dan sama sekali tidak berlandaskan hukum, sehingga harus dikesampingkan dan tidak perlu dipertimbangkan.
- d. Bahwa sesungguhnya, adanya larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai kendaraan di jalan adalah merupakan tugas Polri sebagai aparat Penegak Hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 yang bersifat *open norm*. Artinya, penambahan, pengurangan, ataupun penugasan sesuatu kewenangan yang terkait dengan Polri merupakan kewenangan dari pembentuk undang-undang. Oleh karenanya, tugas Polri di bidang penegakan hukum terkait dengan larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan merupakan kebijakan terbuka pembentuk undang-undang untuk menentukannya yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam UU Polri dan UU LLAJ (*open legal policy*).
- e. Larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudi kendaraan bermotor di jalan adalah untuk melaksanakan konsep keamanan dan ketertiban sebagaimana yang diamanatkan oleh Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Selain itu, UU LLAJ juga secara tegas mengamankan Polri sebagai salah satu pemangku kepentingan (*stake holder*) LLAJ untuk berperan aktif dalam upaya-upaya penanggulangan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan sesuai dengan kewenangan yang

ada termasuk mengkoordinasikan sistem informasi LLAJ dan peran di dalam Forum LLAJ baik di tingkat Nasional, Provinsi, maupun Kabupaten, dan Kota. Hal ini diperkuat dengan UU Polri yang mewajibkan polisi untuk melindungi dan mengayomi masyarakat termasuk dalam aktivitasnya di jalan. Oleh karena itu Polri selalu melakukan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah efektif dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, frasa “menggunakan telepon” termasuk dalam melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan sudah jelas dan tidak dapat disebut sebagai keinginan sepihak aparat penegak hukum (*incasu* Polri).

- f. Sebagai perbandingan dan diperkuat adanya hasil penelitian yang dilakukan oleh *University College London* sebagaimana laporan UPI yang dikutip Tekno Liputan 6.com, pada hari Sabtu tanggal 25 Maret 2017, telah mengungkapkan bahwa mengikuti petunjuk GPS atau navigasi satelit rupanya bisa mematikan kinerja bagian otak yang berfungsi untuk navigasi. Para Peneliti telah memindai otak 24 relawan saat mereka menggunakan arahan GPS di lingkungan Soho pusat kota London. Para ilmuwan memusatkan perhatian mereka pada *hippocampus* atau wilayah otak yang dipakai untuk memori dan navigasi. Selain itu, para peneliti juga berfokus pada *prefrontal cortex*, bagian otak yang dipakai untuk perencanaan dan pengambilan keputusan. Saat relawan menyusuri jalanan Soho untuk pertama kalinya tanpa arahan GPS dan ketika memasuki persimpangan *Seven Dials* (ada tujuh jalan bertemu di persimpangan itu), pemindaian otak menunjukkan adanya lonjakan aktivitas saraf di kedua bagian otak tersebut. Otak manusia mampu membayangkan berbagai kemungkinan rute secara *real-time* ketika seseorang melakukan navigasi. Sebaliknya, *hippocampus* dan *prefrontal cortex* sama-sama terdiam saat relawan dipandu oleh GPS. Penemuan terbaru ini sejalan dengan penemuan sebelumnya yang memperlihatkan otak manusia selalu

merumuskan rencana cadangan seiring dengan pergerakan atau interaksi seseorang dengan lingkungannya.

Hasil (penelitian) ini cocok dengan kerja *hippocampus* yang menyimulasikan perjalanan yang akan ditempuh. Sementara, *prefrontal cortex* membantu memutuskan, jalan mana yang harus ditempuh untuk mencapai tujuan. Para Peneliti mengungkapkan adanya teknologi GPS membuat kedua bagian otak tidak merespon jaringan jalan. Artinya ada bagian otak tersebut tidak bekerja saat kita memakai GPS di jalan.

2. Ketentuan Pasal 283 UU LLAJ

Mengingat penggunaan GPS dapat mengganggu konsentrasi bahkan dapat menyebabkan otak tidak dapat bekerja sebagaimana mestinya, untuk memberikan jaminan dan kepastian hukum yang lebih jelas serta perlakuan yang adil bagi pihak-pihak yang berkepentingan terkait dengan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, maka Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga perlu ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya adalah dengan adanya pemberian sanksi baik secara administrasi sebagaimana tercantum pada Pasal 244 UU LLAJ maupun sanksi pidana sebagaimana tercantum dalam Pasal 283 UU LLAJ.

Ketentuan Pasal 283 UU LLAJ berbunyi sebagai berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Bahwa pemberian sanksi pidana sebagaimana tercantum pada Pasal 283 UU LLAJ sama sekali bukan dimaksudkan sebagai upaya balas dendam atau pemberian hukuman kepada orang yang telah

melakukan suatu tindak pidana, melainkan lebih memiliki tujuan tertentu yang bermanfaat. Pandangan utilitarian melihat pemidanaan dari segi manfaat atau kegunaannya yang mana hal yang dilihat adalah situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana itu. Di satu pihak, pemidanaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana dan di pihak lain pemidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa dan menjadi korban tindak pidana. Pandangan ini dikatakan berorientasi ke depan (*forward-looking*) dan sekaligus mempunyai sifat pencegahan (*deterrence*).

Bahwa harapan adanya pemberian sanksi pidana adalah setiap pengemudi dapat mengemudi dengan baik dan benar sesuai tata cara berlalu lintas sehingga yang bersangkutan tidak menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengemudi tidak menjadi aktor yang dapat mengancam keselamatan jiwa raga dirinya sendiri maupun pengguna jalan yang lain.

Dengan demikian, larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan mempunyai keterkaitan dengan upaya untuk menciptakan ketertiban warga masyarakat dalam berlalu lintas. Ketika warga masyarakat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan tertib, ancaman terhadap jiwa raga, diri sendiri, dan pengguna jalan lainnya baik berupa kematian, luka berat maupun luka ringan, serta kerusakan kendaraan bermotor dapat diminimalisir. Disinilah letaknya bahwa kewenangan memberikan larangan dan melakukan tindakan hukum kepada pengemudi yang melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan serta penerapan sanksi administrasi dan sanksi pidana menjadi bagian tugas Polri dalam memberikan perlindungan dan pengayoman kepada pemakai jalan dalam rangka menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat, khususnya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan pertimbangan, penjelasan, dan argumentasi di atas, Pihak Terkait memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, memutus, dan mengadili permohonan pengujian UU LLAJ terhadap UUD 1945, dapat memberi putusan sebagai berikut:

1. menyatakan para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*);
2. menolak permohonan pengujian para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
3. menerima Keterangan Pihak Terkait secara keseluruhan;
4. menyatakan ketentuan Pasal 106 ayat (1) beserta penjelasannya dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28C ayat (1), Pasal 28D ayat (1) UUD Negara RI Tahun 1945.

Bahwa dalam perkara *a quo*, Pihak Terkait menyampaikan keterangan tambahan dan diterima oleh Mahkamah pada tanggal 9 Mei 2018, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Menindaklanjuti persidangan di Mahkamah Konstitusi tanggal 25 April 2018 atas permohonan pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018), berikut Pihak Terkait sampaikan keterangan tambahan atas pertanyaan yang diajukan oleh:

- I. Yang Mulia, Hakim I **Dewa Gede Palguna** yang pada pokoknya sebagai berikut:
 1. Dari sekian kecelakaan lalu lintas, berapa yang disebabkan oleh *human error*? Berapa yang berasal dari/karena menggunakan *handphone* atau lain-lain di dalam kendaraan?
 2. Bagaimana sebenarnya Polisi, khususnya dalam hal ini petugas di lapangan, menerapkan pasal ini dalam praktiknya?

Berdasarkan hal tersebut, Pihak Terkait memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas yang diakibatkan faktor manusia (*Human Error*)

Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas merupakan amanat langsung UU kepada Polri. Pasal 228 UU LLAJ memerintahkan pengaturan ketentuan lebih lanjut mengenai Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas diatur dengan Peraturan Kapolri. Atas dasar ketentuan UU tersebut, Polri melaksanakan penanganan kecelakaan lalu lintas dalam aturan instrumen operasional yang baku, yaitu Peraturan Kapolri Nomor 15 Tahun 2013 tentang "Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas".

Sistem pendataan kecelakaan lalu lintas dilaksanakan secara terintegrasi dalam *Integrated Road Safety Management System (IRSMS)*. Formula pendataan dalam IRSMS ini mendeskripsikan anatomi seluruh faktor-faktor penyebab kecelakaan, termasuk faktor manusia yang dinilai oleh satuan tugas penanganan di mulai dari tempat kejadian perkara, analisis oleh tim analisis kecelakaan lalu lintas (*Traffic Accident Analysis/TAA*), hingga proses penyidikan, untuk menemukan faktor-faktor penyebab kecelakaan guna pencegahan yang sama dikemudian hari. Terkait dengan Faktor Manusia (*human error*) ada 22 (dua puluh dua) karakter "Perilaku Pengemudi" yang diformulasikan dalam pendataan penyebab kecelakaan. Perilaku Pengemudi yang menyebabkan *human error* ini secara spesifik dikelompokkan lagi dalam 3 perilaku yang menyebabkan hilangnya kendali pengemudi akibat konsentrasi yang terganggu, yang terdiri dari: (1) melakukan aktifitas lain, (2) menggunakan *gadget/Handphone*, dan (3) tertidur/kelelahan.

Berdasarkan data pada IRSMS Korlantas Polri, selama 5 tahun terakhir yaitu tahun 2013 sampai dengan tahun 2017 terjadi 494.313 kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan *human error*. Jika dibandingkan dengan jumlah seluruh kasus kecelakaan, yaitu 476.435 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di seluruh wilayah Polda, jumlah ini lebih besar, yaitu artinya, dalam 1 kasus kecelakaan, penyebab faktor manusia tidak hanya satu pengemudi.

Khusus yang disebabkan perilaku yang menyebabkan hilangnya konsentrasi pengemudi (*out of control*), akibat (1) melakukan aktifitas lain,

(2) menggunakan *gadget/Handphone*, dan (3) tertidur/kelelahan sejumlah **19.832 kejadian** atau rata-rata setiap tahun 3.966 kecelakaan. Angka ini cukup besar jika dibandingkan dengan total jumlah kecelakaan yaitu 4,16 % dari jumlah kecelakaan seluruh kecelakaan, sebagaimana digambarkan di bawah ini.

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas Disebabkan *Human Error* Selama 5 Tahun (tahun 2013-2017)

NO	FAKTOR MANUSIA/ PERILAKU PENGEMUDI	TAHUN					JUMLAH
		2013	2014	2015	2016	2017	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Melakukan aktifitas lain	1.245	1.734	2.000	4.067	4.229	13.275
2.	Salah memberi isyarat	318	347	360	638	755	2.418
3.	Gagal memberi tanda	1.756	2.386	2.679	3.468	3.678	14.967
4.	Tertidur / kelelahan	1.259	1.202	1.110	1.372	1.195	6.138
5.	Menggunakan HP	80	64	82	96	77	399
6.	Berhenti mendadak	517	382	443	560	477	2.379
7.	Mendadak merubah kecepatan	1.569	1.216	1.064	1.676	1.282	6.807
8.	Ceroboh saat menyalip	13.214	11.877	11.565	12.899	10.274	59.829
9.	Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan	20.791	21.653	23.438	25.682	23.041	114.605
10.	Ceroboh saat belok	13.404	12.628	13.269	15.470	13.460	68.231
11.	Lalai saat mundur	262	174	216	221	198	1.071
12.	Menyalip di tikungan	355	317	237	282	208	1.399
13.	Salah posisi parkir	726	662	624	763	693	3.468
14.	Mengabaikan APILL	835	782	802	893	731	4.043
15.	Mengabaikan aturan lajur	2.949	3.198	3.237	3.603	3.371	16.358
16.	Melampaui batas kecepatan	8.217	6.957	6.611	7.918	8.008	37.711
17.	Ceroboh aturan lajur	5.016	4.642	4.735	5.126	4.198	23.717
18.	Mengabaikan Polisi	50	56	56	45	53	260
19.	Memotong setelah menyalip	212	201	210	214	207	1.044
20.	Mengabaikan rambu dan marka	1.019	1.178	1.434	1.443	1.212	6.286
21.	Gagal menjaga jarak aman	10.741	13.564	16.382	19.700	16.965	77.352
22.	Mengabaikan hak jalur pejalan kaki	6.707	6.178	6.883	7.593	6.195	33.556
	TOTAL	91.242	91.398	97.437	113.729	100.507	494.313

Sumber: **Korlantas Polri, IRSMS 2017 diolah**

**Perbandingan Data Seluruh Laka Lantas Dan Laka Yang Disebabkan
Pengemudi *Human Error*
Selama 5 Tahun (Tahun 2013 S.D. Tahun 2017)**

THN	JML LAKA	KORBAN				PENYEBAB PENGEMUDI HUMAN EROR					
		JML	MD	LB	LR	Melakukan Aktifitas Lain	Terti dur/lelah	Guna kan HP	JML	% Dari Laka	Perilaku Lainnya
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2013	90.691	148.947	22.155	24.495	102.297	1.245	1.259	80	2.584	11	88.658
2014	88.890	146.165	24.439	23.061	98.665	1.734	1.202	64	3.020	2,85 %	88398
2015	96.283	154.519	24.289	22.531	107.699	2.000	1.110	82	3.192	3,40 %	94245
2016	106.354	170.846	26.265	22.609	121.672	4.067	1.372	96	5.535	3,32 %	100.194
2017	94.217	150.138	22.752	15.288	112.088	4.229	1.195	77	5.501	5,20 %	95.006
5 THN	476.435	770.615	119.900	107.984	542.421	13.275	6.138	399	19.832	4,16 %	474.481
Rata - 2 /Thn	95.287	154,123	23.980	21.596	108.482,20	2.655	1.228	79,8	3.966	4,16 %	94.896

Sumber: **Korlantas Polri, IRSMS 2017 diolah**

Data di atas mendeskripsikan bahwa dalam periode 1 tahun jumlah Kecelakaan yang disebabkan 3 karakter spesifik penyebab “hilangnya konsentrasi pengemudi” adalah 4,16% dari total jumlah kecelakaan pertahun atau 3.966 orang, yang terdiri atas penyebab:

- a) pengemudi melakukan aktifitas lain saat mengemudi sejumlah 2.655 orang atau 2,8% dari 95.287 kecelakaan pertahun;
- b) pengemudi menggunakan *gadget/handphone* saat mengemudi sejumlah 80 orang atau 0,09% dari 95.287 kecelakaan pertahun;
- c) pengemudi mengantuk/tertidur/kelelahan saat mengemudi sejumlah 1.228 orang atau 1,3% dari 95.287 kecelakaan pertahun.

Dengan data tersebut kondisi korban yang diakibatkan kecelakaan akibat konsentrasi terganggu dibandingkan dengan jumlah seluruh korban kecelakaan berdasarkan kondisinya dalam kurun waktu yang sama adalah:

- a) mengemudi sambil melakukan aktifitas lain:
Meninggal Dunia 15,56% dari 2.655 kecelakaan yaitu 413 orang, Luka Berat: 14,01% atau 372 orang, dan Luka ringan 70,39% atau 1.869 orang pertahun.
- b) mengemudi sambil menggunakan *gedget/handphone*:

Meninggal Dunia 15,56% dari 84 kecelakaan yaitu 13 orang, Luka Berat: 14,01% atau 12 orang, dan Luka Ringan 70,39% atau 59 orang pertahun.

c) korban/pengemudi mengantuk/tertidur/kelelahan:

Meninggal Dunia 15,56% dari 1.228 kecelakaan yaitu 191 orang, Luka Berat: 14,01% atau 172 orang, dan Luka Ringan 70,39% atau 864 orang pertahun.

2. Penerapan Pasal 283 Dalam Praktik Petugas Polri di Lapangan (Penindakan Pelanggaran)

Praktik penegakan hukum lalu lintas melalui kegiatan penemuan hukum (*rechtsvinding*) dari petugas polisi di lapangan pada praktik penerapan Pasal 106 ayat (1) *juncto* Pasal 283 UU LLAJ.

Sehubungan dengan kegiatan pengambilan keputusan konkret yang disebut juga konkretisasi/individualisasi peraturan perundang-undangan (UU LLAJ) yang bersifat umum dan abstrak (*das sollen*) yang dilakukan oleh petugas polisi di lapangan maupun penyidik Polri dalam melakukan pemeriksaan dan/atau penindakan/penyidikan terhadap peristiwa konkret tertentu (*das sein*) yakni pelanggaran terhadap Pasal 106 ayat (1) *juncto* Pasal 283 UU LLAJ yang merupakan kegiatan penemuan hukum (*rechtsvinding*) sebagai kegiatan pengembangan hukum praktikal dari petugas polisi di lapangan maupun penyidik Polri, dapat dikemukakan:

- a) bahwa dalam Pasal 106 ayat (1) dan Penjelasan UU LLAJ, terdapat perintah (*gebod*) UU agar setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi yakni penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya. Selanjutnya berdasarkan Pasal 283 UU LLAJ, akibat yang dilarang UU adalah gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.
- b) bahwa sebagaimana sudah dikemukakan dalam Keterangan Pihak Terkait (kepolisian/Mabes Polri), terdapat dua kewajiban hukum yang harus dilakukan oleh orang yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, yaitu *pertama*, wajib mengemudi dengan wajar yang bermakna 'menjalankan kendaraan bermotor dengan cara menjamin keselamatan dan

keamanan diri pengguna jalan dan pengguna jalan yang lain'. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan diri, pengemudi harus mematuhi peraturan berlalu lintas, pengemudi tidak memaksakan kehendaknya atau mengemudi secara agresif (*aggressive driving*). *Kedua*, wajib mengemudi dengan penuh konsentrasi yang bermakna 'mencurahkan perhatiannya dan selama mengemudi harus: 1) menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi, yaitu menggunakan *handphone* atau menekan tombol atau gerakan memindahkan kursor dalam rangka menelepon, sms, *chatting*, atau mencari jalan (GPS), menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan bermotor. 2) Tidak menempatkan diri sebagai atau dalam keadaan yang mengganggu konsentrasi, yaitu sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan'.

- c) bahwa dalam praktik di lapangan, hubungan kausalitas sebagaimana disebutkan dalam Pasal 283 *jo*. Pasal 106 ayat (1) dan Penjelasan UU LLAJ yang dianut petugas polisi di lapangan adalah berdasarkan teori Relevansi --sebagaimana dianut oleh Noyon, Langemeijer, dan Mezger-- yakni adanya suatu kelakuan atau tindakan sebagai musabab akibat yang dilarang bertitik tolak dari pembentuk UU. Artinya, kelakuan atau tindakan sebagai musabab untuk menimbulkan akibat yang dilarang (gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan) sudah ditentukan oleh pembentuk UU. Dengan demikian, sesungguhnya tidak perlu dipersoalkan lagi "parameter hukum" yang mengganggu konsentrasi, karena pembentuk UU sudah secara jelas (*lex certa*), tegas dan limitatif (*lex stricta*) menyebutkan/menentukan kelakuan atau tindakan sebagai musabab yang dilarang (ic. menggunakan telepon pada saat mengemudikan kendaraan bermotor).
- d) bahwa selanjutnya perlu pula ditegaskan, teori Relevansi sama sekali tidak mempersoalkan pembedaan antara syarat dan musabab sebagaimana dianut dalam ajaran atau teori Generalisasi atau teori Individualisasi, demikian juga teori Relevansi tidak menyamakan antara syarat dan musabab sebagaimana dianut dalam ajaran *conditio sine qua non*.

- e) bahwa rumusan tindak pidana pelanggaran lalu lintas sebagaimana terdapat dalam Pasal 283 UU LLAJ tidak secara tegas atau tidak eksplisit menyebutkan unsur kesengajaan. Sehubungan dengan rumusan tindak pidana yang demikian, maka dengan dapat dibuktikannya unsur-unsur tindak pidana, bentuk kesalahan berupa kesengajaan dianggap telah terbukti dengan sendirinya, atau unsur kesengajaan telah meliputi semua unsur tindak pidana maupun hanya meliputi unsur-unsur tertentu dalam rumusan tindak pidana.

Bahwa norma pokok Pasal 283 ketentuan Pidana UU *a quo* adalah Pasal 106 ayat (1) UU *a quo*, yang berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Ketentuan pidana yang merupakan daya pemaksa norma Pasal 106 ayat (1) tersebut dinyatakan dalam Pasal 283 UU *a quo* yang berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Bahwa daya pemaksa undang-undang sangat ditentukan oleh aparat yang diperintahkan oleh undang-undang untuk menegakkannya, dalam hal ini Polri. Sebagai pelaksana penegakan hukum, dalam menerapkan ketentuan pidana untuk menindak pelanggaran Pasal 283 UU *a quo*, Polri mendasarkan pada unsur-unsur bunyi undang-undang yang dilanggar oleh pelanggar yang bersangkutan, maka dalam rangka menerapkan kaidah hukum yang diwajibkan oleh UU *a quo*, Polri berpedoman pada “Penjelasan” Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* yang berpunyi:

“Yang dimaksud dengan ”penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan”.

Polri menggunakan penjelasan Pasal sebagai tolok ukur penerapan ketentuan Pidana UU *a quo* atas dasar:

Pertama, "Penjelasan" Pasal Undang-Undang dibuat oleh pembuat undang-undang mencerminkan pengertian, keadaan, dan berbagai faktor yang berpengaruh pada saat undang-undang itu dibuat, dan dalam rangka menghadapi perkembangan dan menjamin agar suatu kaidah hukum tetap aktual. Dalam hal ini, teknologi *telephone celuler (handphone)* yang berkembang cepat dapat diakomodir dalam UU *a quo*.

Kedua, meskipun secara teori bahwa "Penjelasan" merupakan *legally non binding* atau *legally non authoritative*, namun "Penjelasan" itu dimuat dalam Tambahan Lembaran Negara dengan nomor resmi dan disusun atau dibuat oleh pembentuk undang-undang sebagai penjelasan resmi atau otentik interpretasi dari suatu ketentuan pasal undang-undang.

Ketiga, "Penjelasan" pasal *a quo* merupakan contoh-contoh, padanan kata, atau istilah dari frasa "***penuh konsentrasi***" yang perlu diberikan penjelasan mengenai itu oleh pembentuk undang-undang yang bertujuan untuk meletakkan norma batang tubuh tidak kabur agar pelaksana hukum dapat menerapkannya secara yakin dan berkepastian. Dalam hal ini, Polri telah melaksanakannya secara konsisten dan berkelanjutan dalam data statistik yang terstruktur sistemik serta memiliki nilai evaluatif yang bermanfaat bagi pemerintah dan masyarakat dalam rangka meningkatkan aspek keselamatan di jalan.

Efektifitas Penerapan Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Pasal UU a quo

Secara konkrit penerapan pasal UU *a quo* dapat dilihat dari data pelanggaran penggunaan HP saat mengemudi dan laka lantas akibat terganggunya konsentrasi karena pengemudi menggunakan HP dalam dua tahun terakhir, yaitu tahun 2016 sampai 2017.

Selama tahun 2016, pelanggaran menggunakan *smartphone/HP* yang ditindak tercatat 59.934 pelanggaran. Pada tahun 2017 data hasil penindakan meningkat sejumlah 21.528 pelanggaran menjadi 81.462 pelanggaran, atau naik 15,23% dari hasil penindakan tahun 2016 terhadap pelanggaran menggunakan *smartphone/HP*.

Sementara itu kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan penggunaan *smartphone*/HP/*Gatget* Selama tahun 2016 tercatat sebanyak 96 perkara.

Pada tahun 2017 turun 19 perkara menjadi 77 perkara atau turun 10,98% dari perkara tahun 2016 yang diakibatkan penggunaan *smartphone*/HP.

Data tersebut digambarkan dalam tabel Perbandingan Penindakan Pelanggaran Penggunaan HP dengan Kecelakaan Akibat Gunakan Hp Saat Mengemudi selama tahun 2016-2017 sebagaimana bawah ini.

Tabel 3. Perbandingan Penindakan Pelanggaran Penggunaan HP dengan Kecelakaan Akibat Gunakan Hp Saat Mengemudi selama tahun 2016-2017

THN	PENINDAKAN PELANGGARAN PENGGUNAAN HP				KECELAKAAN AKIBAT GUNAKAN HP SAAT MENGENGEMUDI				% LAKA DENGAN PELANGGARAN	
2016	59.934	42,39 %	NAIK	%	96	55,49 %	TURUN	%	0,16 %	TURUN
2017	81.462	57,61 %	+ 21.526	15,23 %	77	44,51 %	- 19	10,98 %	0,09 %	- 0,07 %
TOTAL	141.396				173					

Data di atas mengindikasikan bahwa semakin tinggi penindakan pelanggaran yang dilakukan atau semakin banyak pelanggaran yang ditindak, semakin rendah kecelakaan yang terjadi akibat dari penggunaan HP/*Smartphone*/ *Gatget* saat mengemudi.

Tahun 2016 prosentase kecelakaan yang diakibatkan penggunaan *smartphone*/HP/*Gatget* adalah 0,16% dari pelanggaran penggunaan *smartphone*/HP/*Gatget*. Ketika penindakan terhadap pelanggaran ini ditingkatkan tahun 2017, prosentase kecelakaan turun 0,09% dari jumlah pelanggaran dalam periode yang sama, atau turun 0,07% dari kecelakaan di tahun 2016 akibat dari penggunaan HP/*Smartphone*/*Gatget* saat mengemudi.

Batasan Penegakan Hukum terhadap Penggunaan HP dan Parameter Sampai Titik Mengganggu Konsentrasi

Bahwa dalam penerapan Pasal 283 UU *a quo*, Polri tidak melakukan penilaian terhadap konsentrasi pengemudi, melainkan terhadap sikap

perilaku dan tindakan pengemudi yang tampak kasat mata saat mengemudi kendaraan bermotor dengan mengacu pada bunyi Undang-Undang.

a. Batasan Penegakan Hukum

Pelanggaran itu terlihat kasat mata, pengemudi menggunakan HP sembari mengemudi/menjalankan kendaraan.

Terhadap pengemudi yang menggunakan HP sembari mengemudi/menjalankan kendaraan, petugas Polri menghentikan dan menindak dengan Sistem Tilang (acara pemeriksaan cepat pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan), yang tata cara pelaksanaannya telah diatur secara rinci di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Langkah-langkah bertindak dalam melaksanakan penindakan pelanggaran dengan sistem tilang diatur dalam Standar Operasional Prosedur (S.O.P) penegakan hukum yang ditetapkan oleh Pimpinan Fungsi Lalu Lintas Polri, yaitu "Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Sistem Tilang" yang ditetapkan dengan Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor: KEP/7/III/2012 tanggal 14 Maret 2012 (sebagaimana terlampir).

Sebagai suatu pedoman langkah-langkah bertindak dalam melaksanakan penegakan hukum UU LLAJ, Polri tidak membuat S.O.P penindakan pelanggaran untuk setiap pasal per pasal Pelanggaran yang ditentukan dalam ketentuan pidana UU LLAJ, melainkan satu S.O.P "PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN". Selain itu, terdapat 51 jenis perbuatan pelanggaran yang diancam pidana dalam ketentuan UU *a quo* yang tidak mungkin diatur satu demi satu dalam SOP masing-masing.

b. Parameter Konsentrasi Pengemudi Terganggu Dalam Mengemudi

Parameter petugas Polri di lapangan bahwa seseorang pengemudi terganggu konsentrasinya dalam mengemudi adalah visualisasi terhadap sikap dan gejala yang tidak wajar yang tampak dari gerakan

pengemudi. Indikatornya seperti: mengendara tidak stabil, meliuk liuk, melambat mendadak atau kecepatan tinggi mendadak (*out of control*), tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Kemungkinan pengemudi yang demikian dapat disebabkan:

1) Membaca SMS atau sedang SMS berhubungan dengan pihak lain atau menekan tombol vitur HP membaca vitur informasi melalui satelit, atau seperti: mengambil sesuatu di jok belakang, merogoh roguh tas mencari sesuatu sambil mengemudi.

2) Sakit, lelah, mengantuk

Tindakan Petugas Polri:

Pengemudi dibawa ke kantor Polisi terdekat, dan diperintahkan untuk beristirahat dan tindakan selanjutnya seperti: menelepon keluarga, membawa ke rumah sakit, dan/atau dilakukan pemeriksaan apakah dipengaruhi obat-obatan/narkoba).

3) Meminum Minuman Yang Mengandung Alkohol Atau Obat-Obatan

Tindakan Petugas Polri:

Pengemudi dibawa ke kantor Polisi terdekat, diproses BAP dan diajukan ke Pengadilan untuk dicabut SIM yang bersangkutan.

II. Yang Mulia, Hakim **Manahan MP Sitompul** yang pada pokoknya sebagai berikut:

Apakah yang dimaksud menggunakan (GPS)? Apakah sekadar membawa saja di dalam kendaraan atau yang konvensional, misalnya, sekarang ada di *dashboard*-nya itu yang *fixed* tempatnya di situ, apakah dengan membawa seperti itu tanpa menggunakan, itu juga namanya sudah menggunakan atau dilarang dalam Pasal 106 ini?

Berdasarkan hal tersebut, Pihak Terkait memberikan keterangan sebagai berikut:

Untuk menjelaskan pemaknaan “menggunakan” kami serahkan sepenuhnya kepada ahli bahasa atau ahli terkait di bidang perangkat tersebut karena Pihak Terkait dalam hal ini adalah sebagai pelaksana undang-undang yang tidak melakukan penilaian atau memberikan penafsiran dalam hal penegakannya.

Namun demikian, tentang penggunaan GPS dikaitkan dengan praktik penerapan penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat kami jelaskan sebagai berikut:

1. bahwa frasa kegiatan lain dan/atau menggunakan telepon terdapat dalam Pasal 283 *juncto* Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.
2. bahwa berdasarkan **penafsiran otentik**, sebagai metode penafsiran arti ketentuan hukum berdasarkan tafsiran otentik atau tafsiran resmi sesuai dengan arti atau istilah yang terdapat dalam undang-undang yang dibuat oleh pembuat undang-undang tersebut, penegakan hukum yang dilakukan petugas polisi di lapangan terhadap penggunaan fasilitas GPS yang terdapat pada telepon pintar (*smartphone*) pada saat mengemudikan kendaraan bermotor merupakan pelanggaran terhadap Pasal 106 ayat (1) dan Penjelasan *juncto* Pasal 283 UU LLAJ yang memuat rumusan tindak pidana yang dikualifikasikan sebagai pelanggaran lalu lintas (vide Pasal 316 UU LLAJ).
3. bahwa berdasarkan **penafsiran hukum gramatikal**, sebagai metode penafsiran yang memperhatikan arti ketentuan hukum menurut tata bahasa berdasarkan percakapan sehari-hari, kamus bahasa atau berdasarkan penjelasan ahli bahasa, karena bahasa merupakan alat satu-satunya yang digunakan oleh pembuat undang-undang untuk menyatakan kehendaknya, makna frasa “menggunakan telepon” sebagaimana termuat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ adalah ‘memakai alat atau perkakas atau mengambil manfaat’ (ic. telepon termasuk fasilitas GPS-nya) [Kamus Besar Bahasa Indonesia] pada saat atau sambil mengemudikan kendaraan bermotor di jalan.
4. bahwa berdasarkan **penafsiran hukum sistematis**, sebagai metode penafsiran arti ketentuan hukum yang ditetapkan berdasarkan hubungan ketentuan hukum itu dengan ketentuan-ketentuan yang lain, kewajiban hukum yang harus dipenuhi setiap pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah penuh konsentrasi (penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya). Dengan demikian suatu kelakuan atau tindakan yang ditentukan oleh pembentuk UU seperti menggunakan telepon pada saat atau sambil mengemudikan kendaraan bermotor yang mengakibatkan gangguan konsentrasi saja (cukup terganggu konsentrasi)

sudah merupakan pelanggaran terhadap Pasal 283 *juncto* Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.

5. bahwa berdasarkan **penafsiran hukum teleologis atau sosiologis** sebagai metode penafsiran arti ketentuan hukum yang ditetapkan berdasarkan tujuannya, sehingga ketentuan hukum tersebut dapat dijalankan sesuai dengan keadaan sekarang yang ada dalam masyarakat, larangan menggunakan telepon termasuk fasilitas GPS-nya pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalanan adalah untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas di jalan. Dengan demikian terdapat aspek prevensi untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu pencegahan yang bermakna penindakan atas perilaku tertentu untuk mencegah terjadinya akibat yang fatal. Penindakan terhadap penggunaan telepon termasuk fasilitas GPS yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*) ketika sedang mengemudi kendaraan bermotor merupakan bagian dari tindakan pencegahan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang berpotensi pada fatalitas kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, penerapan sanksi pidana atas pelanggaran terhadap kewajiban mengemudi dengan penuh konsentrasi, hal ini dilakukan karena berpotensi mengancam keselamatan diri pengemudi dan pengguna jalan lainnya.
6. bahwa berdasarkan **penafsiran hukum teleologis dan sosiologis** dapat pula dikemukakan bahwa larangan menggunakan telepon termasuk fasilitas GPS yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*) adalah seperti tindakan atau kegiatan menekan tombol, memindahkan atau menggeser kursor, dan/atau menyetel GPS yang terdapat pada *smartphone* pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalan. Menyetel GPS dapat dilakukan pada saat sebelum mengemudi/berangkat menjalankan kendaraan bermotor atau dilakukan dengan menghentikan kendaraan terlebih dahulu atau *turn over* dan bukan pada saat mengendarai kendaraan bermotor di jalan.
7. bahwa Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, termuat pada Bab IX tentang Lalu Lintas, Bagian Keempat tentang Tata Cara Berlalu lintas, Paragraf 1 tentang Ketertiban dan Keselamatan. Dengan demikian, larangan, pemeriksaan dan/atau penindakan terhadap penggunaan telepon

termasuk fasilitas GPS yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*) pada saat mengemudikan kendaraan bermotor merupakan upaya untuk menjamin terwujudnya ketertiban dan keselamatan berlalu lintas. Berdasarkan penafsiran hukum otentik, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 32 UU LLAJ, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna Jalan. Selanjutnya, berdasarkan penafsiran hukum otentik pula, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 31 UU LLAJ, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Tentang Penindakan Hukum oleh Polri terhadap Penggunaan GPS

1. Bahwa Petugas Polri selama ini tidak atau belum pernah secara spesifik melakukan pemeriksaan kendaraan dan/atau penindakan secara represif justisiil terhadap penggunaan GPS ataupun yang terkait dengan industri otomotif yang melengkapi kendaraan dengan perangkat GPS pada instrumen *dashboard*, melainkan hanya menindak “penggunaan” telephone/HP tanpa membedakan apakah yang konvensional atau *smartphone* yang dilengkapi dengan system navigasi GPS. Hal ini karena Undang-Undang tidak merumuskan secara eksplisit larangan penggunaan GPS. Artinya, menggunakan (memainkan) fitur-fitur GPS yang terdapat pada *smartphone* sambil mengemudi, ditindak oleh petugas.
2. Tindakan yang sedang dilakukan saat ini oleh Polri berkaitan dengan GPS adalah melakukan kegiatan simpatik dengan menggelar “Operasi Keselamatan”. Tindakan yang dilakukan dalam hal ini adalah memberi penjelasan, himbauan, dan sosialisasi yang diikuti dengan peringatan berupa teguran tertulis agar pengguna GPS memahami bahaya penggunaan GPS yang terpasang di *Smartphone*.

Tentang pemberian teguran tertulis ini diatur dalam SOP yang ditetapkan oleh Kakorlantas Polri dengan Kep Nomor KEP/56/VIII/2014 tentang Standar Operasional Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan

Angkutan Jalan Dengan Teguran Tertulis (Penindakan yang bersifat *Represif Non Justisii*), sebagaimana terlampir.

III. Yang Mulia, Hakim **Saldi Isra** yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Apa yang diperdebatkan ketika pembentuk undang-undang, Pemerintah, dan DPR, ketika merumuskan Pasal 106 itu? Terutama pasal yang dimohonkan oleh Pemohon.

“Kalau Pihak Terkait punya bahan-bahan tentang itu, juga tidak apa-apa menambahkannya di Risalah Pembentukan Undang-Undang Lalu Lintas ini.”

2. Berapa jumlah kecelakaan yang disebabkan human error itu, dan berapa yang berasal dari/karena menggunakan handphone atau lain-lain di dalam kendaraan?

Berdasarkan hal tersebut, Pihak Terkait memberikan keterangan sebagai berikut:

(Hal ini merupakan pertanyaan kepada Pemerintah, tetapi Pihak Terkait juga diminta menjelaskan kalau Pihak Terkait punya bahan-bahan tentang itu, dapat menambahkannya).

Oleh karena Pihak Terkait juga turut serta sebagai anggota tim Panitia Kerja RUU tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009, Pihak Terkait memiliki catatan dalam rapat tim perumus dan sinkronisasi. Walaupun catatan itu merupakan notulen internal, dan bukan Risalah Rapat Resmi Panja, dapat kiranya kami bacakan sebagai berikut:

“Rapat Timsin RUU LLAJ hari Jumat, tanggal 22 Mei 2009 pukul 10.05 WIB s.d. 22.30 WIB bertempat di ruang Jasmine 1 Hotel Intercontinental Jakarta.

Tema Rapat:

Pembenahan terhadap tata bahasa, mensinkronkan rujukan pasal, kalimat, devinisi, dan peristilahan dalam RUU LLAJ oleh Tim Sinkronisasi.

Peserta yang hadir:

- a. Unsur Pemerintah (Departemen Perhubungan, Departemen Pekerjaan Umum/Bina Marga, Departemen Hukum dan HAM, POLRI, serta Tim pakar transportasi, pakar hukum, dan pakar bahasa);

- b. Anggota Timmus Komisi V DPR RI: Pak Yosep Umar Hadi (unsur ketua), Pak Yosep Masoi (Golkar), Pak Eddy (BPD), Pak Nusirwan (PDIP), Ida Bagus (PDIP), Abdul Hakim (PKS), Pak Andrian Tapada (PDS), Hussein (Demokrat), Suharno (PKB), Ali Mubarak (PKB), Ismail (PPP), Pak Sabri Saiman (PAN).

Jalannya Pembahasan Pasal 106 Dalam Rapat Sesi ke I: Pukul 11.05 s.d. 12.00 WIB

1. Ketua:

“ayat 4 dan 5 sebaiknya di buat dalam bentuk tabulasi”.

Dan seterusnya point 2 sampai point 7 (membahas ayat lain).

8. Ibu Ellen (UI):

Penjelasan ayat 1 bukan “obat-obat terlarang” tapi “obat-obat”, artinya dalam penuh konsentrasi, termasuk tidak boleh dalam pengaruh obat pilek.”

9. Dephub/Suripno:

“Harusnya kata “wajar” dan kata “penuh konsentrasi” dijadikan satu dalam penjelasannya kalau memang penjelasannya seperti ini. Kecuali penjelasannya berbeda.”

10. Golkar/Darul:

“Kata “wajar” tidak perlu dijelaskan, karena menurut saya sudah cukup jelas. Mungkin kalau kata “penuh konsentrasi” yang masih perlu dijelaskan. Seharusnya menelepon menggunakan earphone tidak masalah, kecuali menggunakan HP dengan cara digenggam.”

11. Polri/Irjen. Pol. Aryanto/Kadivkum Polri:

“Penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak terganggu perhatiannya”. Sedangkan penjelasan selanjutnya seperti tidak boleh menelpon, tidak boleh menonton TV dll hanya merupakan penjelasan hal-hal yang dapat memengaruhi.”

(salinan Notulen Tim Polri dalam rapat pembahasan Pasal 106 ayat (1) RUU LLAJ Tahun 2009, terlampir).

IV. Yang Mulia, Hakim **Suhartoyo** yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Dalam praktik di lapangan sekarang ini, apakah norma ini sudah diberlakukan atau belum? Apakah sebenarnya sudah ada perintah? Kalau perintah, kemudian dalam bentuk apa? Perlu bukti bahwa ada pernyataan kakor lintas di medsos itu bahwa itu akan ditindak.

“Saya atau Mahkamah ingin penegasan dari Pihak Kepolisian, karena kalau sudah diberlakukan, otomatis kalau persoalannya adalah penggunaan GPS, penekanannya kan di situ”.

2. Bagaimana yang fitur yang terpasang di mobil/bawaan mobil? Kemudian mungkin apakah ada video, DVD, itu kan kelengkapan yang ada, fitur-fitur yang ada di mobil yang tidak terpisahkan, itu tercover sebenarnya atau bagian dari Pasal 279 sebenarnya, yang dikaitkan dengan Pasal 58. Apakah Pasal 279 juga diterapkan terhadap GPS?

Berdasarkan hal tersebut, Pihak Terkait memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Praktik pemberlakuan atau penerapan norma atau kaedah hukum sebagaimana termuat dalam Pasal 106 ayat (1) *juncto* Pasal 283 UU LLAJ terkait larangan menggunakan telepon khususnya fasilitas GPS yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*) dihubungkan dengan pengendalian subyektifitas petugas polisi dan ketersediaan regulasi yang menjadi rambu-rambu penegakan hukum.

Bahwa sebagai regulasi yang memuat rambu-rambu hukum tentang tata cara melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan serta dalam melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas oleh petugas polisi di lapangan maupun Penyidik Polri, adalah:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Peraturan Kapolri Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

- c. Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri Nomor Kep/7/III/2012 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang.
- d. Surat Telegram Kapolri Nomor ST/94/I/2018 tanggal 4 Mei 2018 tentang arahan penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap pengemudi yang mengemudikan ranmor dengan tidak wajar karena gangguan konsentrasi.

Dalam praktik penegakan hukum yang sedang dan telah berlangsung selama ini, UU LLAJ dan regulasi di atas telah mengandung kepastian hukum karena memuat rumusan sebagai parameter hukum yang jelas (*lex certa*) dan limitatif-ketat (*lex stricta*) bagi petugas polisi di lapangan maupun penyidik Polri dan tidak membuka bagi kemungkinan polisi melakukan penafsiran hukum sekehendak keinginannya.

2. Mengenai penggunaan GPS dikaitkan dengan fitur-fitur tambahan yang ada di *smartphone*, dan yang terpasang di mobil/bawaan mobil, untuk penerapan Pasal 279 UU *a quo* yang juga bertujuan tentang keselamatan.
 - a. Sesuai dengan penjelasan kami di atas, bahwa Petugas Polri selama ini tidak atau belum pernah secara spesifik melakukan pemeriksaan kendaraan dan/atau penindakan secara *repressif justisiil* terhadap GPS ataupun kendaraan yang dilengkapi dengan perangkat GPS, melainkan hanya menindak “penggunaan telephone/HP” tanpa membedakan apakah yang konvensional atau *smartphone* yang dilengkapi dengan fitur-fitur tambahan termasuk system navigasi GPS. Hal ini karena Undang-Undang tidak merumuskan secara eksplisit larangan penggunaan GPS. Parameter petugas Polri di lapangan adalah menggunakan telephon yang berarti mengoperasikan komunikasi dua arah atau membaca atau memainkan *handphone* sambil mengoperasikan/menjalankan kendaraan di jalan. Mengenai fitur yang terpasang di mobil/bawaan mobil, hal itu tidak disebutkan di dalam UU *a quo* sebagai pelanggaran, oleh karenanya tidak ditindak.
 - b. Tentang Penerapan Pasal 279 UU *a quo*

Pasal 279 UU *a quo* berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu

keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)."

Bahwa norma pokok dari Pasal 279 adalah Pasal 58 UU *a quo* yang berbunyi:

"Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas."

Penjelasan Pasal 58 UU *a quo* menegaskan pengertian "perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas" sebagai berikut:

"Yang dimaksud dengan "perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas" adalah pemasangan peralatan, perlengkapan, atau benda lain pada Kendaraan yang dapat membahayakan keselamatan lalu lintas, antara lain pemasangan bumper tanduk dan lampu menyilaukan."

Bahwa Rumusan ketentuan Pasal 58 UU *a quo* merupakan materi muatan UU *a quo* di dalam "Bab KENDARAAN" yang dirumuskan dan tersusun secara sistematis dalam Bagian-Bagian Bab sesuai dengan kesamaan materi yang diatur, meliputi: Jenis dan Fungsi Kendaraan, Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Pengujian Kendaraan Bermotor, Perlengkapan Kendaraan Bermotor, Bengkel Umum Kendaraan Bermotor, dan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Atas dasar ketentuan di atas, bahwa penerapan Pasal 279 *a quo* adalah berkaitan dengan larangan melanggar persyaratan "Perlengkapan Kendaraan Bermotor", yang norma pokoknya yakni Pasal 58 UU *a quo* merupakan substansi ketentuan larangan menurut standar dan kriteria Perlengkapan Kendaraan Bermotor yang ditentukan dalam UU *a quo*. Sementara itu, perangkat GPS bukan merupakan perangkat perlengkapan kendaraan bermotor kendaraan yang ditentukan dalam Undang-Undang.

V. Kesimpulan

1. Pelanggaran dengan menggunakan *smartphone/HP/Gadget* terbukti mengakibatkan pengemudi *out of control* (hilang kendali), sehingga berakibat kecelakaan fatalitas tinggi dan korban masal jika melibatkan

angkutan umum, dan oleh karenanya harus ditindak dengan menerapkan ketentuan Pidana yang ditentukan dalam UU *a quo*.

2. Pembentuk Undang-Undang telah mengantisipasi perkembangan teknologi *telephone celuler (handphone)* dalam rangka menjamin agar suatu kaidah hukum UU *a quo* tetap aktual. Dalam hal ini, pelanggaran penggunaan *telephone celuler (handphone)* yang berkembang menjadi *Smartphone* dapat diakomodir dalam Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* dan dapat efektif dilaksanakan dalam penegakannya.
3. Polri telah melaksanakan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* dengan menerapkan ketentuan pidananya secara eksis, konsisten, terstruktur, dan berkelanjutan sejak UU *a quo* diberlakukan. Hal ini dapat dilihat dari kinerja penegakan hukum/penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas dalam data statistic IRSMS (*Integrated Road Safety Management System*) yang memiliki nilai evaluatif dan bermanfaat bagi pemerintah dan masyarakat dalam rangka meningkatkan aspek keselamatan di jalan.
4. Penyelesaian perkara pelanggaran yang ditindak oleh Polri dan perkara kecelakaan lalu lintas yang diselesaikan melalui peradilan pidana atas ketentuan Pasal 283 *juncto* Pasal 106 ayat (1) UU *a quo*, merupakan Indikator faktual bahwa pasal tersebut mudah diterapkan, dan efektif dalam upaya menurunkan jumlah kecelakaan dengan fatalitas tinggi.
5. Penerapan ketentuan Pasal 283 UU *a quo* dalam penegakan hukum dengan menindak pengemudi yang menggunakan *HP/Smartphone/Gatget* saat mengemudi terbukti efektif menurunkan jumlah kecelakaan yang disebabkan *human eror* yang salah satunya perilaku pengemudi yang menggunakan *HP/Smartphone/Gatget* saat mengemudi. Hasil analisis data pelanggaran yang ditindak dan data jumlah kecelakaan yang diakibatkan pelanggaran menggunakan *HP/Smartphone/Gatget* saat mengemudi mengindikasikan bahwa semakin tinggi penindakan pelanggaran yang dilakukan atau semakin banyak pelanggaran yang ditindak, semakin rendah kecelakaan yang terjadi akibat dari penggunaan *HP/Smartphone/Gatget* saat mengemudi.

6. Penegakan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* dilaksanakan sebagai berikut:
- a. Subjek Pelanggar yang ditindak oleh Petugas Polri dalam penerapan ketentuan pidana Pasal 283 UU *a quo* adalah “setiap orang yang mengemudi sambil menggunakan telephon”, sebab penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* secara eksplisit telah memberikan contoh perbuatan yang dilarang yaitu “menggunakan telepon”;
 - b. Petugas Polri tidak melakukan perluasan penafsiran terhadap penggunaan GPS yang ada di dalam *Smartphone* atau yang terpasang di dalam kendaraan. Maka, dalam konteks ini, Polri tidak menindak perbuatan pemasangan perangkat GPS pada *Smartphone* atau kendaraan, melainkan terhadap penggunaan *telephone*-nya sambil mengemudi.
 - c. Polri tidak melakukan penilaian terhadap keadaan “konsentrasi” pengemudi, melainkan terhadap perilaku dan tindakan konkrit yang nampak terlihat dari sikap dan gerakan pengemudi yang tidak wajar saat mengemudi kendaraan bermotor karena menggunakan HP/*Smartphone*/*Gatget* sambil menjalankan kendaraannya.

Demikian Keterangan Tambahan Pihak Terkait disampaikan untuk menjadi bahan pertimbangan bagi Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam memeriksa, memutus, dan mengadili perkara *a quo* sehingga dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan ketentuan Pasal 106 ayat (1) dan Penjelasannya, dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dan oleh karenanya, penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.
2. Menyatakan bahwa para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) atas perkara permohonan uji materi ini.
3. Menyatakan permohonan para Pemohon ditolak untuk seluruhnya atau setidaknya-tidaknya menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima (*Niet ontvankelijke verklaard*).

Pihak Terkait mengajukan 3 (tiga) orang ahli yakni **Guritnaningsih, Danang Parikesit, dan Marcus Priyo Gunarto**, yang memberikan keterangan dalam sidang tanggal 6 Juni 2018 dan keterangan tertulis tanggal 5 Juni 2018 dan 6 Juni 2018, dan 3 (tiga) orang ahli yakni **Kalamullah Ramli, Sowawitno Lumadjeng, dan Nurhasan Ismail** yang memberikan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 5 Juni 2018, yang mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

AHLI PIHAK TERKAIT

1. Guritnaningsih (Ahli Psikologi)

Isu Pembahasan

UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 105 menyebutkan bahwa setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. berperilaku tertib; dan/atau b. mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Pasal 106 ayat (1) menyebutkan: bahwa setiap pengendara bermotor harus berkonsentrasi.

Hal tersebut dapat dimaknai pengemudi wajib mencurahkan perhatiannya (konsentrasi penuh) selama mengemudikan kendaraannya. Adapun hal-hal yang harus dihindari oleh seorang pengemudi selama mengemudi, antara lain sebagai berikut.

a. Menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi seperti menggunakan *handphone*, dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan tangan, memindahkan kursor dalam rangka menelepon, SMS, *chatting*, atau mencari jalan, atau menonton televisi, video yang terpasang di kendaraan bermotor.

Bahwa penggunaan GPS pada saat mengemudikan kendaraan motor merupakan gabungan dari beberapa kegiatan pengemudi yang dilakukan secara simultan, antara lain berupa proses berpikir, proses visualisasi untuk menangkap informasi dari GPS, kegiatan melihat kondisi jalan, serta lalu lintas sekitar sehingga hal tersebut dapat memengaruhi kemampuan dalam

mengemudikan kendaraan.

Penjelasan ilmiah terkait dengan Pasal 105 dan Pasal 106.

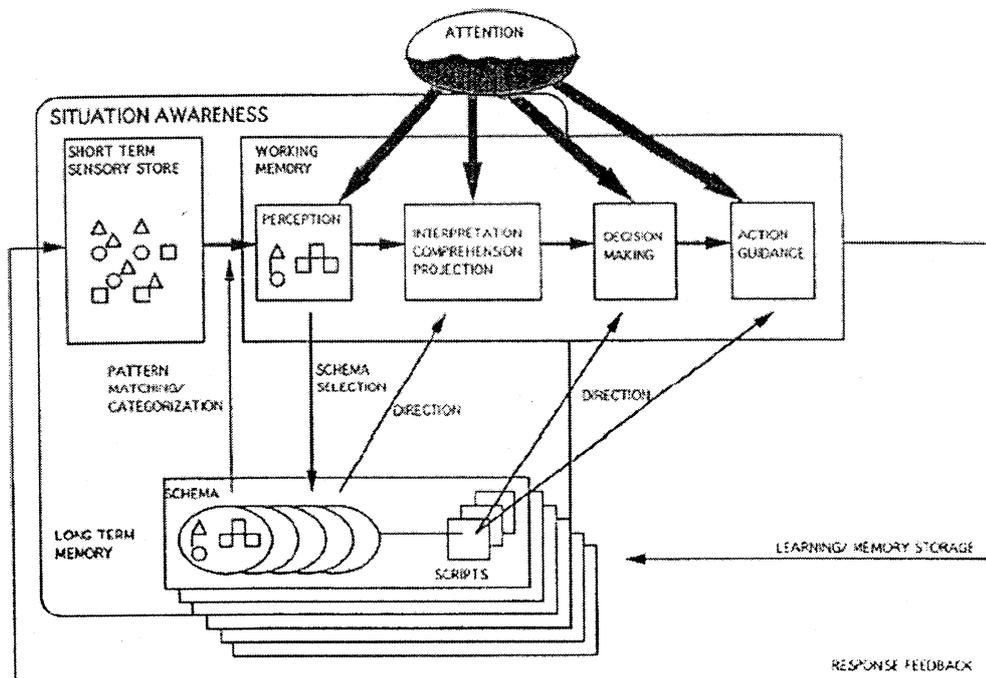
Mengacu pada pernyataan pada Pasal 105 dan Pasal 106 tersebut ada beberapa poin penting dalam mengemudi, yaitu: 1) konsentrasi dan 2) menggunakan GPS pada saat mengemudi merupakan gabungan dari beberapa kegiatan secara simultan.

1. Mengapa konsentrasi menjadi suatu keharusan bagi setiap pengendara bermotor?

Mengemudi kendaraan bermotor merupakan suatu kegiatan yang kompleks. Kegiatan mengemudi melibatkan faktor sensomotorik, faktor kepribadian, faktor kognitif, dan faktor demografis. Diantara faktor-faktor tersebut, faktor kognitif seringkali kurang disadari sebagai faktor yang sangat penting dalam menentukan perilaku mengendara. Hal mana banyak terlontar dalam percakapan sehari-hari, misalnya ketika ada kritik terhadap individu di bawah umur yang mengendarai sepeda motor, maka tanggapan yang disampaikan antara lain "ia sudah dapat menyangga sepeda motor dengan kakinya, sudah mampu menggunakan rem dan gas." Tanggapan ini menunjukkan bahwa dalam pandangan sebagian masyarakat hal yang dipentingkan ketika mengendara kendaraan bermotor adalah faktor sensomotorik. Pandangan tersebut sudah tentu sangat tidak tepat. Sebagaimana kita ketahui bahwa situasi jalan raya sangat cepat berubah, yang memerlukan respons atau reaksi yang sangat cepat dan tepat untuk terhindar dari kecelakaan.

Salah satu tugas yang diperlukan untuk dapat menampilkan respons yang tepat terhadap situasi yang cepat berubah adalah menyadari situasi lingkungan (*situation awareness*). Sebagaimana dijelaskan oleh Edsley (1995, hal. 41) bahwa untuk menghadapi situasi di jalan raya diperlukan adanya atensi (perhatian) yang terus menerus terhadap situasi yang berubah dengan cepat, yang harus dimaknai dan diinterpretasikan untuk membuat keputusan akan tindakan yang hendak dilakukan (lihat Gambar 1). Mekanisme yang terlibat dalam *Situation Awareness*, khususnya dalam memperhatikan hal-hal yang terjadi di sekitar, membutuhkan kemampuan kognitif, yaitu konsentrasi. Konsentrasi merupakan kemampuan untuk memusatkan perhatian (atensi) pengendara pada tugas mengendara dan

tidak diganggu oleh distraksi (gangguan) yang berasal dari dalam diri sendiri maupun dari luar. Artinya untuk dapat memerhatikan hal-hal yang berubah dengan cepat di jalan raya seorang pengemudi harus mampu untuk memilih (melakukan *selective attention*) terhadap hal yang penting, dan mengacuhkan hal-hal lain agar dapat melanjutkan perjalanannya dengan aman. Atensi dan konsentrasi saat mengemudi dibutuhkan untuk bisa memahami dengan cepat informasi yang diterima di jalan, mengambil keputusan, dan melakukan tindakan yang tepat untuk berespon terhadap situasi yang dihadapi. Pentingnya atensi dan konsentrasi dalam mengemudi terutama disebabkan karena situasi lalu lintas yang dihadapi pengemudi saat berkendara merupakan situasi yang dinamis, kompleks, dan berubah setiap saat. Hal ini membutuhkan konsentrasi dari pengemudi untuk bisa fokus terhadap perubahan yang terjadi dan berespon secara tepat ketika menghadapi perubahan tertentu.



Gambar 1: Mekanisme yang terlibat dalam *Situation Awareness* (Edsley, 1995, hal. 41)

2. Mengapa pengemudi harus menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi seperti menggunakan *handphone*, dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan

tangan, memindahkan kursor dalam rangka menelepon, SMS, *chatting*, atau mencari jalan, atau menonton televisi, video yang terpasang di kendaraan bermotor?

Menggunakan *handphone* sambil mengendarai kendaraan bermotor melibatkan tugas ganda (*dual tasking*), yang mana pengendara melakukan dua atau lebih kegiatan atau tugas yang berbeda pada saat yang bersamaan. Ketika seseorang melakukan dua atau lebih tugas pada suatu saat secara bersamaan sekaligus, dalam hal ini mengendarai kendaraan bermotor dan menggunakan *handphone* secara aktif maka terjadi pusat perhatian yang terpisah (*divided attention*). Adanya kapasitas kognitif yang terbatas pada manusia akan semakin terbebani ketika dalam satu waktu harus berkonsentrasi pada dua tugas secara sekaligus. Terkait dengan penjelasan tentang konsentrasi pada butir 1, maka hal penting yang diperlukan dalam mengendara yaitu *selective attention* (Shinar, 1978) untuk merespons situasi jalan raya yang cepat berubah, menjadi terganggu. Dengan demikian, ketika pengendara dengan sengaja atau niat tertentu menggunakan *handphone* nya, khususnya untuk keperluan memencet tombol, seperti *texting* untuk mengirim pesan, atau mencari lokasi melalui GPS, maka perhatiannya akan tertuju pada layar di *handphone* nya. Situasi ini menyebabkan terjadinya *divided attention*, di satu sisi pengemudi mengolah informasi dari situasi jalan saat mengemudi, dan di sisi lain mengolah informasi yang ada di *handphone* nya. Pengemudi menjadi kurang tanggap terhadap stimuli yang datang dari lingkungan sekitar dan lambat untuk menampilkan respon yang adekuat.

Berikut adalah beberapa contoh hasil studi yang dilakukan baik di luar negeri maupun di dalam negeri tentang akibat dari penggunaan *handphone*.

- Cooper & Strayer (2008): mengemudi dengan menggunakan *handphone* menyebabkan risiko kecelakaan empat kali lebih besar dibandingkan dengan mengemudi tanpa menggunakan *handphone*, hal mana terjadi penurunan performa yang menimbulkan terjadinya kecelakaan.
- Granita & Guritnaningsih (2007) dalam penelitian terhadap pengendara berusia muda menunjukkan bahwa mengendara dengan menggunakan *handphone* menyebabkan waktu reaksi menjadi lebih lambat dibandingkan

tanpa menggunakan *handphone*. Waktu reaksi menjadi lebih lambat ketika penggunaan *handphone* berupa *texting*. (lihat Tabel 1) Terdapat perbedaan sebesar 2 detik antara mengemudi tanpa menggunakan *handphone* dan menggunakan *handphone* sambil *texting*.

Tabel 1: Rata-rata (*Mean*) Waktu Reaksi yang diperlukan untuk menginjak rem ketika mengemudi dan menggunakan *handphone*.

	Waktu Reaksi (detik)
Mengemudi tanpa <i>hanphone</i>	1.86
Mengemudi sambil bercakap dengan <i>hanphone</i>	3.33
Mengemudi sambil berkomunikasi melalui SMS	3.68

Pada saat melakukan *texting* (memencet tombol) pada *handphone* sambil mengemudi, terdapat dua modalitas kognitif yang terlibat, yaitu melihat ke jalan raya dan lingkungan sekitar, dan melihat ke layer *handphone*. Pada saat tersebut modalitas kognitif yang terlibat kedua-duanya adalah modalitas visual. Menurut Sanders & Mc Cormick, ketika dua tugas memerlukan modalitas yang sama, maka akan terjadi *time sharing*, sehingga salah satu dari tugas tersebut akan menurun performanya secara bermakna. Memencet tombol akan menjadi distractor sehingga terjadi *divided attention*, yang menurunkan kecepatan dalam bereaksi terhadap stimulus yang ada di jalan raya.

Hasil penelitian tersebut jika diterapkan pada penggunaan GPS khususnya ketika memencet tombol untuk mencari tempat tujuan sambil mengemudi, akan terjadi penurunan performa mengemudi. Terdapat dua tugas yang dilakukan bersamaan yang dua-duanya memerlukan modalitas visual, yaitu mengemudi dan memasukkan data tujuan ke dalam *handphone* sehingga akan terjadi *time sharing*. Sebagaimana dikemukakan oleh Harsha (<https://www.netquote.com/auto-insurance/gps-cellphone-driving>) bahwa yang menjadi isu bukanlah penggunaan GPS nya, tetapi melakukan manipulasi (memencet tombol) *handphone* ketika mengemudi. Ketika seseorang memencet tombol *handphone* untuk menetapkan tujuan melalui GPS sambil mengemudi, akan terjadi keadaan dimana mata pengemudi terpaku pada obyek tujuan yang dicari di layar *handphone* sampai otak selesai memprosesnya. Sebaliknya otak tidak akan memproses apapun yang tidak

dilihatnya, dalam hal ini kondisi jalan raya karena mata pengemudi sedang tertuju pada layar *handphone*. Semakin lama otak mengolah informasi visual di layar *handphone*, semakin lama ia tidak mengolah informasi yang ada di jalan raya. Berarti kemungkinan terjadinya kecelakaan semakin besar. Sebagaimana dikatakan oleh Marie Montgomery, bahwa segala sesuatu yang mengalihkan pandangan mata dari jalan raya selama lebih dari dua detik akan meningkatkan terjadinya kecelakaan dua kali lipat (<https://www.netquote.com/auto-insurance/gps-cellphone-driving>).

Hasil studi eksperimental menunjukkan beberapa perilaku mengemudi yang merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ketika melakukan *texting* pada *handphone* sebagai berikut:

1. menabrak pembatas jalan
2. menabrak mobil lain
3. masuk ke jalur berlawanan arah
4. tidak menjaga jarak aman dengan mobil lain
5. menurunkan kecepatan sehingga kendaraan menjadi bergerak lambat.

Berbagai perilaku tersebut merupakan perilaku mengemudi yang tergolong sebagai perilaku mengemudi secara tidak aman, yang membahayakan tidak saja diri sendiri tetapi juga pengendara lain.

2. Danang Parikesit (Ahli Transportasi)

A. Telaah Akademik terhadap Perlindungan Keselamatan bagi Pelaku Perjalanan

1. Mobilitas adalah kebutuhan masyarakat untuk memperoleh "*opportunity*", baik ekonomi, interaksi sosial maupun partisipasi dalam pengambilan kebijakan pembangunan. Berbagai dokumentasi mutakhir dari Bank Dunia, PBB dan lembaga-lembaga "*think-thank*" lain telah memperlihatkan bahwa transportasi dan mobilitas merupakan katalis bagi tercapainya *Sustainable Development Goals* atau tujuan-tujuan pembangunan global. Artinya, kita tidak lagi mempersoalkan apakah transportasi harus difasilitasi oleh negara dan pemerintah. Pertanyaan kita hari ini adalah bagaimana negara dan pemerintah memfasilitasi mobilitas manusia dan barang untuk mencapai kesejahteraan yang lebih besar.

2. Mobilitas terdiri dari mobilitas fisik dan mobilitas virtual. Kecenderungan substitusi mobilitas fisik menjadi virtual semakin terdorong oleh kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Mobilitas virtual merupakan komplemen dan suplemen terhadap mobilitas fisik. Saat ini, para ahli sangat mendorong penggunaan mobilitas virtual pada infrastruktur jaringan telekomunikasi yang belum menghadapi persoalan kongesti (*congestion*, kemacetan). Tidak seperti jaringan jalan yang makin tertekan karena pertumbuhan kendaraan pribadi. Semakin banyak mobilitas fisik diubah menjadi mobilitas virtual, maka ruang publik seperti jalan akan semakin berkurang penggunaan lalu lintasnya. Pertemuan fisik bisa diganti dengan pertemuan di dunia maya melalui telekonferensi dan videokonferensi. Pada tujuan komplementer, keberadaan perangkat TIK atau ICT (*information communication technology*) seperti alat pandu perjalanan (*route guidance system*) diharapkan bisa meningkatkan produktifitas kerja para pelaku perjalanan.
3. Mobilitas fisik dalam bentuk perjalanan atau transportasi, selain memiliki tujuan yang bersifat positif, juga memberikan eksternalitas negatif seperti risiko paparan polusi/emisi, serta risiko keselamatan. Eksternalitas negatif transportasi adalah kerugian yang muncul bagi pelaku perjalanan. Literatur terkini seperti yang ditulis Santos (2017) dan Dementyeva dkk (2017) tetap mengkonfirmasi bahwa kegiatan transportasi tetap memberikan eksposur eksternalitas terhadap masyarakat berupa polusi/emisi dan kecelakaan.
4. Melakukan perjalanan merupakan kegiatan yang menyebabkan pelakunya terpapar risiko keselamatan lalu lintas. Artinya setiap pelaku perjalanan, seharusnya sadar bahwa melakukan perjalanan, baik sebagai pengemudi maupun penumpang kendaraan, akan memberikan tambahan risiko mengalami kecelakaan. Cara yang paling aman menghindari risiko kecelakaan tentunya dengan tidak melakukan perjalanan, dan mengganti sepenuhnya mobilitas fisik menjadi mobilitas virtual. Hal ini saat ini hampir tidak mungkin dilakukan meskipun arah kecenderungan (*trend*) ke arah itu semakin terlihat nyata.
5. Risiko keselamatan lalulintas dalam bentuk kecelakaan/trabrakan merupakan salah satu bentuk "*avoidable risk*", yang artinya dapat dihindarkan apabila dilakukan upaya mitigasi yang tepat. Namun demikian,

kecilnya biaya marjinal atas upaya menjaga keselamatan seperti yang dielaborasi oleh Rizzi dan Ortuzar (2015) menjelaskan mengapa masyarakat cenderung abai terhadap upaya individu masing-masing pelaku perjalanan untuk melindungi diri mereka selama perjalanan. Hal ini mengakibatkan para ahli transportasi dan ahli ekonomi publik mendorong negara dan pemerintah hadir dalam upaya perlindungan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Perlindungan terhadap terjadinya tabrakan (*crash*) atau kecelakaan (*accident*) tidak dapat dilakukan pada tingkat individual, melainkan harus dibentuk melalui sebuah sistem yang dikelola oleh pemerintah.

6. Kecelakaan lalu lintas, merupakan fenomena sosial yang mengakibatkan berkurangnya produktifitas, baik dalam skala pribadi, rumah tangga, korporasi maupun nasional. Pencegahan kecelakaan juga dilakukan karena tidak saja melibatkan pengendara, melainkan pengguna jalan lain dan pihak yang terkait dengan korban kecelakaan. Disamping itu, seperti yang dijelaskan oleh artikel Rizzi dan Ortuzar (2015), negara perlu hadir dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi risiko kecelakaan baik bagi pelaku perjalanan maupun pihak yang terlibat dalam kecelakaan.
7. Secara khusus, efektifitas dalam prevensi terhadap kejadian kecelakaan lebih tinggi dibandingkan dengan tindakan "*post-crash*". Artinya mengupayakan tidak terjadi kecelakaan, secara ekonomi dan finansial akan lebih efektif apabila dibandingkan dengan penanganan pasca kecelakaan. Oleh karena itu, maka negara perlu fokus pada upaya pencegahan (*pre-crash*), baik melalui "*active safety*" maupun "*passive safety*". Negara melalui pemerintah harus menyusun kebijakan operasional yang menekan timbulnya faktor risiko, dan apabila faktor risiko telah diketahui, maka faktor risiko tersebut harus disingkirkan (*shift*) atau dikelola oleh pihak lain (*share*).
8. Salah satu fenomena terkini berkaitan dengan keselamatan lalu lintas bagi pengemudi kendaraan adalah tingginya tingkat gangguan (*distraction*), baik yang berifat eksogen maupun endogen, yang berasal dari gangguan motorik, gangguan visual dan gangguan audio dari instrumen teknologi informasi dan komunikasi yang digunakan pengemudi, baik yang sifatnya

sudah tersedia di kendaraan (*build-in*), maupun yang sifatnya terpisah dari kendaraan yang digunakan.

9. Berbagai bentuk distraksi, baik motorik, visual maupun audio, telah diteliti secara mendalam di negara-negara Eropa, Jepang, Korea, Amerika Serikat, dan Australia. Hasilnya telah digunakan dalam penyusunan kebijakan, misal di EU, US dan beberapa negara Asia lain. Masing-masing negara telah menyusun UU dan regulasi yang mengatur penggunaan alat dalam kendaraan maupun alat *portable* dalam bentuk *handheld*.
10. Kegiatan mengemudi pada dasarnya merupakan kegiatan beresiko dan membutuhkan konsentrasi tinggi serta energi yang besar untuk mempertahankan daya tahan serta kemampuan untuk membawa kendaraan dengan selamat. Setiap gangguan (distraksi) akan menimbulkan peningkatan faktor risiko.
11. Regulator, dalam rangka meningkatkan standar keselamatan harus melakukan pengelolaan peningkatan faktor risiko tersebut, termasuk pencegahan penggunaan alat atau melakukan kegiatan yang diketahui mengakibatkan distraksi, dan memberikan sanksi sebagai peringatan bagi pengguna kendaraan yang menggunakan alat yang mengakibatkan distraksi.
12. Dengan demikian, pertanyaan konseptual dan fundamental yang harus menjadi perhatian Majelis Hakim pada kasus ini adalah apakah UU LLAJ mampu mendorong negara dan pemerintah untuk melindungi tidak saja Pengemudi, tetapi juga pengguna jalan lain serta masyarakat yang terkena dampak akibat kecelakaan. Aspek pencegahan menjadi elemen penting kesuksesan pemerintah sebagai penerima mandat Undang-Undang upaya mengurangi jumlah kecelakaan dan fatalitas akibat kecelakaan. Setiap bagian dari UU LLAJ yang mengandung unsur penindakan didasarkan pada niatan melindungi masyarakat dari dampak negatif yang muncul dari kejadian kecelakaan.

B. Keterangan Atas Pasal Yang Dimohonkan Untuk Diuji

13. Pengujian konstitusional dimohonkan untuk Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

14. Hak konstitusional yang digunakan adalah Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945).
15. Pemohon mempergunakan Sistem Navigasi berbasis Satelit (*GPS Navigation System*) yang terdapat dalam Telepon Pintar (*Smart Phone*) dalam kegiatan *touring* atau hobi (Pemohon I) dan dalam kegiatan usaha (Pemohon II). Penggunaan *Personal Navigation Device* (PND) yang berada dalam telepon telah menjadi kebutuhan dalam pengemudian dan kegiatan usaha. Adanya kekhawatiran dari Pemohon atas penafsiran frasa “menggunakan telepon” mengakibatkan ketidakpastian dalam pemberlakuannya.
16. Fokus dari Pemohon adalah interpretasi atas frasa “menggunakan telepon” pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan” pada Pasal 283 dari UU LLAJ.
17. Terdapat dua frasa yang perlu dijelaskan dalam keterangan Ahli.
18. Frasa “menggunakan telepon”.
19. Frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan dalam mengemudi di jalan”.
20. Penggunaan telepon pada saat mengemudi dengan teknologi saat ini, dilakukan dengan teknologi seluler dengan alat yang bervariasi baik yang berukuran sangat kecil dan dioperasikan dengan menekan papan kunci (*keyboard*) hingga alat berukuran lebih besar dari genggam tangan rata-rata pria dewasa menggunakan aktivasi suara. Variasi harga dan teknologi menyebabkan ukuran alat yang berbeda, dengan metode aktivasi atau penggunaan yang berbeda. Hingga saat ini tidak dikenal ukuran dan teknologi yang universal atau standar. Regulator telekomunikasi di semua negara termasuk Indonesia tidak menganut standardisasi ukuran alat dan layar, serta cara operasi telepon seluler tersebut. Indonesia juga termasuk negara yang belum secara operasional mengatur tatacara penempatan telepon di kendaraan bergerak, baik di sepeda motor maupun mobil.
21. Secara global, terminologi pelarangan penggunaan telepon selama mengemudi telah diadopsi oleh UU dan regulasi di lebih dari 30 negara. Di

Portugal misalnya, penggunaan “*hands-free*” pada telepon seluler juga dilarang selama mengemudi kendaraan. Artinya aktivasi dengan menggunakan suara pun dianggap merupakan distraksi yang dapat meningkatkan faktor risiko tabrakan dan/atau kecelakaan.

22. Dalam pandangan Ahli, penyusun Undang-Undang yang menjadi obyek permohonan pengujian telah mendudukkan penggunaan telepon (selular) sebagai faktor risiko dominan dalam penyebab distraksi motorik, visual dan audio dalam proses berkendara. Keputusan penyusun Undang-Undang telah tepat dilakukan, karena sejalan dengan berbagai temuan riset global mengenai dampak penggunaan telepon seluler, serta UU dan peraturan yang digunakan sebagai alat penegakan hukum di berbagai negara dunia. Penggunaan telepon dengan segala fiturnya selama mengemudi yang menyebabkan teralihnya perhatian dalam waktu lebih lama dari waktu reaksi menghadapi kejadian membahayakan.
23. Apakah kita (baca: Negara dan Pemerintah) akan menempatkan pengemudi dalam kondisi yang membahayakan diri dan lingkungannya?
24. Pengemudi yang melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan, baik yang bersifat teknologi dan non-teknologi telah diteliti secara ekstensif dan telah dapat dibuktikan memberikan dampak signifikan, meskipun pada berbagai tingkatan pengaruh yang akan meningkatkan faktor risiko tabrakan dan/atau kecelakaan bagi pengemudi serta membahayakan pengguna jalan lainnya.
25. UU LLAJ dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada pelaku perjalanan sehingga aman, selamat, tertib, dan lancar. Pelaku perjalanan adalah mereka yang mengendarai kendaraan, penumpang kendaraan, dan pihak lain yang berada dalam wilayah pengaruh dari manuver atau pergerakan kendaraan tersebut.
26. Teknologi kendaraan dan teknologi keselamatan kendaraan memiliki dinamika yang sangat cepat sehingga UU perlu adaptif dengan perubahan teknologi tersebut, dengan tetap memberikan arah kehendak negara untuk melindungi masyarakat. Masalah yang dimiliki oleh banyak pemerintah yang melakukan implementasi regulasi pelarangan penggunaan telepon

seluler dengan segala fiturnya adalah terletak pada aturan operasionalnya, baik memberikan definisi teknis yang sesuai dengan perkembangan teknologi, serta melakukan pemantauan atau “*surveillance*” selama pengemudi mengendarai kendaraannya. Undang-Undang di sektor telekomunikasi saat ini tidak mengatur mengenai kewajiban penyerahan data kegiatan penggunaan telepon dari pengemudi kepada pemerintah, maupun akses pemerintah terhadap aktivitas yang dilakukan pengemudi saat mengendarai kendaraan.

27. Gangguan konsentrasi dalam berkendara sangat bervariasi, namun berbagai penelitian dalam dan luar negeri telah memberikan bukti yang sangat kuat bahwa gangguan konsentrasi berkendara akan meningkatkan faktor risiko keselamatan, tidak saja bagi dirinya tetapi bagi anggota masyarakat lain. Dalam ilmu keselamatan lalu lintas (*traffic safety science*), menghilangkan, mengurangi, dan merealokasi faktor risiko ini menjadi upaya yang paling efektif dalam meningkatkan keselamatan perjalanan.
28. Penggunaan PND (*personal navigation device*) yang terdapat dalam telepon seluler atau secara teknis dikenal sebagai GNSS Phone selama pengemudian telah menyebabkan peningkatan faktor risiko kecelakaan yang sangat dominan dibanding jenis-jenis distraktor lain, karena memiliki 3 unsur gangguan yaitu gangguan motorik, visual, dan audio.
29. Upaya melindungi masyarakat pelaku perjalanan dan pengguna jalan harus diutamakan lebih dari manfaat yang dinikmati oleh orang per orang maupun kelompok.
30. Dinamika perubahan teknologi yang cepat harus diakomodasi dalam regulasi operasional yang perlu ditinjau secara berkala.

C. Kesimpulan

31. UU LLAJ telah memberikan arah kebijakan publik yang jelas tentang perlindungan masyarakat luas, tidak hanya pada pengendara melainkan yang lebih penting adalah pelaku perjalanan yang berada dalam wilayah pengaruh pengemudian kendaraan.
32. Gangguan konsentrasi mengemudi harus dihilangkan, ditekan dan dipindah sedemikian rupa sehingga risiko kecelakaan bisa ditekan, dengan

demikian Pasal 283 UU LLAJ telah memberi perlindungan hukum terhadap pelaku perjalanan, dalam hal memberikan peringatan pada pengemudi bahwa yang pelanggaran atas Pasal 106 UU LLAJ akan membahayakan tidak saja dirinya, melainkan lebih penting lagi adalah masyarakat luas.

33. Penggunaan telepon beserta fitur yang ada padanya akan menyebabkan distraksi motorik, visual, dan audio, yang akan menjadi faktor pemicu pengurangan konsentrasi mengemudi dan oleh karenanya secara ilmu keselamatan lalulintas (*traffic safety science*) sudah tepat apabila Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ memuat hal tersebut.
34. Dinamika teknologi yang cepat memerlukan adaptasi regulasi yang cepat sehingga pemerintah perlu menyusun pengaturan operasional secara berkala yang setiap kali ada perubahan teknologi dapat segera mengakomodasinya. Perubahan cepat ini tidak memungkinkan dimasukkan dalam UU LLAJ karena akan mengakibatkan UU LLAJ tidak mampu bersifat adaptif dan futuristik.
35. Dengan demikian, frasa “menggunakan telepon” pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan” pada Pasal 283 dari UU LLAJ sudah sesuai dengan kaidah-kaidah ilmu transportasi dan ilmu keselamatan lalu lintas, serta berbagai penelitian empiris di berbagai negara yang sudah maju dengan tingkat keselamatan lalu lintas yang tinggi.

3. Marcus Priyo Gunarto (Ahli Hukum Pidana)

Persoalan hukum yang menjadi pokok gugatan:

1. Bahwa Pasal 106 ayat (1) dirumuskan "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi". Di dalam UU dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan "penuh konsentrasi" adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang

mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

2. Bahwa penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terhadap frasa "melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan" oleh Pemohon dipandang tidak memiliki maksud yang jelas sehingga dapat ditafsirkan sesuai dengan keinginan penegak hukum dan bertentangan dengan kepastian hukum, sepanjang tidak dimaknai dikecualikan untuk penggunaan aplikasi system navigasi yang berbasisan satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*Smartphone*);
3. Bahwa ketentuan pidana Pasal 283 dihubungkan dengan penjelasan Pasal 106 ayat 1, menurut Pemohon telah menimbulkan penafsiran yang dapat dimaknai lain dan/atau dapat dimaknai sesuai dengan keinginan penegak hukum, sehingga Pasal 283 dapat bersifat multi tafsir.
4. Bahwa oleh karena menurut Pemohon Pasal 283 bersifat multitafsir, maka akan menimbulkan keragu-raguan dalam implementasinya yang berpotensi menimbulkan pelanggaran terhadap hak konstitusional, yaitu perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Berdasarkan persoalan hukum yang menjadi pokok gugatan, tersebut di atas, maka persoalan hukum yang akan dibahas dalam perspektif hukum pidana ialah:

1. Apakah perbuatan yang dinyatakan sebagai perbuatan pidana/tindak pidana pada Pasal 283 bersifat multitafsir dan tidak memenuhi syarat sebagai delik/perbuatan pidana?
2. Apakah perbuatan menggunakan aplikasi system navigasi yang berbasisan satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*Smartphone*) dapat dipidana berdasarkan Pasal 283 UU LLAJ?

Sebelum ahli menyampaikan pendapat terhadap dua persoalan tersebut di atas, perkenankanlah ahli menyampaikan alasan mengapa kewajiban

mengemudi kendaraan bermotor dengan wajar dan penuh konsentrasi perlu dikriminalisasi dan diberi sanksi pidana. Ditinjau dari sisi ilmu hukum pidana, tidak setiap perbuatan yang membahayakan masyarakat harus diselesaikan melalui hukum pidana, apabila perbuatan yang membahayakan itu masih dapat ditanggulangi dengan cara lain, selain hukum pidana. Perbuatan yang membahayakan akan ditetapkan sebagai perbuatan pidana apabila pembentuk Undang-Undang memandang cara lain, selain hukum pidana dipandang tidak efektif dan tidak akan menimbulkan efek jera bagi pelakunya. Fungsi hukum pidana yang demikian sering disebut dengan fungsi *subsidiar* atau *ultimum remedium*, yaitu hukum pidana baru akan digunakan apabila sarana lain dipandang tidak memberikan hasil untuk mencapai tujuan yang dikehendaki. Namun apabila pembentuk UU memandang sifat berbahayanya perbuatan dan/atau kepentingan hukum yang harus dilindungi sedemikian besar dan serius, maka pembentuk UU akan menanggulangi perbuatan yang membahayakan masyarakat itu dengan hukum pidana. Dalam perkara *a quo*, menurut ahli mengendarai kendaraan bermotor di jalan apabila tidak dijalankan secara tidak hati-hati serta memenuhi persyaratan berlalu lintas akan menimbulkan bahaya baik terhadap diri pengemudi maupun kepentingan hukum orang lain yang berada di ruang jalan maupun yang berada di pinggiran ruang jalan. Data korban Kecelakaan Lalu Lintas dapat ahli sampaikan sebagai berikut:

Tabel 1: Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas

NO.	URAIAN	2016	2017	TREND		
				ANGKA	%	KET.
	JUMLAH KEJADIAN	106,644	103,287	-3,357	-3%	TURUN
	Korban meninggal dunia	31,262	30,569	-693	-2%	TURUN
	Korban Luka Berat	20,075	14,409	-5,666	-28%	TURUN

Korban Luka Ringan	120,532	119,944	-588	-0.5%	TURUN	↘
Kerugian Materiil	229,137,154,000	210,303,584,000	18,833,570,000	-8%	TURUN	↘

Sumber Korlantas Mabes POLRI

Data korban dan kerugian materiil tersebut tentu diakibatkan oleh beberapa sebab, misalnya karena kondisi jalan, cuaca, penerangan, dan lain sebagainya, tetapi data kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena perilaku pengemudi ternyata juga masih sangat tinggi sebagaimana tersaji dalam table berikut ini:

Tabel 2: Data Laka Lintas Berdasar Perilaku Pengemudi

	PERILAKU PENGEMUDI	2016	2017	ANGKA	%	TREND
	A. Melakukan aktifitas lain	4,049	4,786	737	18%	NAIK ↗
	B. Salah memberi isyarat	632	818	186	29%	NAIK ↗
	C. Gagal memberi tanda	3,466	3,894	428	12%	NAIK ↗
	D. Tertidur/kelelahan	1,367	1,261	-106	-8%	TURUN ↘
	E. Menggunakan <i>gedget</i>	76	86	10	13%	NAIK ↗
	F. Berhenti mendadak	559	523	-36	-6%	TURUN ↘
	G. Mendadak merubah kecepatan	1,675	1,406	-269	-16%	TURUN ↘
	H. Ceroboh saat menyalip	12,878	11,239	-1,639	-13%	TURUN ↘
	I. Tidak waspada akan lalu lintas dari depan	25,730	24,654	-1,076	-4%	TURUN ↘
	J. Ceroboh saat belok	15,486	14,516	-970	-6%	TURUN ↘
	K. Lalai saat mundur	222	219	-3	-1%	TURUN ↘

L. Menyalip di tikungan	271	228	-43	-16%	TURUN ↘
M. Salah posisi parkir	765	729	-36	-5%	TURUN ↘
N. Mengabaikan appil	895	788	-107	-12%	TURUN ↘
O. Mengabaikan aturan lajur	3,619	3,739	120	3%	NAIK ↗
P. Melampaui batas kecepatan	7,937	8,758	821	10%	NAIK ↗
Q. Ceroboh terhadap aturan lajur	5,139	4,601	-538	-10%	TURUN ↘
R. Mengabaikan polisi	45	60	15	33%	NAIK ↗
S. Memotong setelah menyalip	212	224	12	6%	NAIK ↗
T. Mengabaikan rambu dan marka	1,448	1,369	-79	-5%	TURUN ↘
U. Gagal menjaga jarak aman	19,752	18,440	-1,312	-7%	TURUN ↘
V. Mengabaikan hak jalur pejalan kaki	7,606	6,764	-842	-11%	TURUN ↘
W. Data tidak diketahui	118	165	47	40%	NAIK ↗
JUMLAH	113,947	109,267	-4,680	-4%	TURUN ↘

Mengingat begitu tingginya kejadian maupun korban kecelakaan lalu lintas, UU LLAJ melalui Pasal 105 menentukan *Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. berperilaku tertib; dan/atau b. mencegah hat-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.*

Berdasarkan rumusan Pasal 105 tersebut ada 3 (tiga) kondisi atau kepentingan yang ingin diwujudkan yaitu:

a. Terciptanya kondisi lalu lintas yang tertib;

Dengan mematuhi semua kewajiban dalam tata cara berlalu lintas termasuk kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh

konsentrasi, kondisi lalu lintas di jalan akan berlangsung secara tertib. Tertib bermakna lalu lintas berjalan secara teratur, tidak ada perilaku agresif atau tidak wajar dan semua orang mengemudikan kendaraan bermotor penuh konsentrasi sehingga semua kewajiban dalam tata cara berlalu lintas dipatuhi.

b. Terjaminnya keamanan dan keselamatan berlalu lintas

Dengan mematuhi kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh konsentrasi, akan tercipta keamanan dan keselamatan pengguna jalan baik diri pengemudi maupun penumpang dan pengguna jalan yang lainnya. Jaminan keamanan bermakna terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan terjadinya tindak pidana yang mengakibatkan kerugian harta benda, sakit, atau bahkan hilangnya nyawa karena terjadi tabrakan/kecelakaan lalu lintas. Jaminan keselamatan bermakna terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan terlibat dalam kecelakaan yang mengancam jiwa dan raga.

c. Tercegahnya kerusakan jalan

Dengan mematuhi semua kewajiban tata cara berlalu lintas akan mencegah terjadinya kerusakan jalan. Kerusakan jalan dapat terjadi karena adanya pelanggaran terhadap kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor yang berat tonasenya melampaui daya beban jalan atau karena terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Keterkaitan antara ketentuan Pasal 105 dengan Pasal 106 ayat (1) memberikan pemahaman bahwa kewajiban mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi termasuk tidak melakukan kegiatan tertentu seperti menggunakan telpon (*handphone*) pada saat mengemudi harus ditempatkan sebagai bagian dari upaya untuk mewujudkan semua kepentingan dan kondisi tersebut di atas sebagai tujuan. Kewajiban tersebut menyangkut kepentingan pengemudi, kepentingan Bersama yaitu kondisi lalu lintas yang tertib, jaminan keamanan dan keselamatan penumpang yang sedang dilayani serta pengguna jalan lainnya.

Dengan demikian berdasarkan sifat berbahaya perbuatan dan kepentingan hukum yang harus dilindungi, pembentuk UU mempunyai alasan yang kuat untuk mengkriminalisasi perbuatan pengemudi yang tidak mengemudikan kendaraannya

dengan tidak wajar dan penuh konsentrasi.

Selanjutnya untuk menjawab permasalahan pertama, perlu saya sampaikan bahwa meskipun pembentuk UU menghendaki perbuatan yang membahayakan kepentingan masyarakat diselesaikan melalui hukum pidana, namun penggunaan hukum pidana sebagai sarana untuk mencegah perbuatan yang membahayakan masyarakat atau untuk melindungi kepentingan hukum masyarakat, penggunaan hukum pidana tetap harus dilakukan dengan ekstra hati-hati, karena penerapan hukum pidana yang tidak tepat juga dapat menimbulkan bahaya bagi masyarakat. Packer dalam bukunya *The limit's of The Criminal sanction* menyatakan.

- Sanksi pidana sangatlah diperlukan; kita tidak dapat hidup, sekarang maupun di masa yang akan datang tanpa pidana (*The criminal sanction is indispensable; We could not, now or in the foreseeable future get along without it*).
- Sanksi pidana merupakan alat atau sarana terbaik yang tersedia yang kita miliki untuk menghadapi kejahatan atau bahaya besar dan segera, serta untuk menghadapi ancaman-ancaman dari bahaya (*The criminal sanction is the best available device we have for dealing with gross and immediate harms and threats of harm*).
- Sanksi pidana suatu ketika merupakan penjamin yang utama, dan suatu ketika merupakan pengancam utama dari kebebasan manusia. Ia merupakan penjamin apabila digunakan secara hemat-cermat, dan secara manusiawi, ia merupakan pengancam apabila digunakan secara sembarangan dan secara paksa (*The criminal sanction is at once prime guarantor and prime threatened of human freedom. Use providently and humanely, it is guarantor; used indiscriminately and coercively, it is threatened.*) (Packer, 1967, 346-347).

Selanjutnya untuk melihat apakah rumusan Pasal 283 bersifat multitafsir dan tidak memenuhi syarat sebagai delik harus dilihat berdasarkan persyaratan untuk menetapkan perbuatan sebagai perbuatan pidana atau Kriminalisasi. Kriminalisasi dalam tulisan ini dimaknai sebagai suatu proses penetapan suatu perbuatan, yang semula bukan merupakan perbuatan

pidana/tindak pidana, kemudian ditetapkan sebagai perbuatan pidana. Mengingat penggunaan hukum pidana yang dapat menjadi penjamin yang utama dan sekaligus menjadi pengancam yang utama, maka pertimbangan pembentuk UU dalam mengkriminalisasikan perbuatan menjadi sangat penting. Adapun syarat-syarat yang dimaksudkan adalah sebagai berikut (Muladi, 1995, 256):

- a. Perbuatan yang ditetapkan sebagai perbuatan pidana tidak akan menimbulkan overkriminalisasi (*the misuse of criminal sanction*). Dengan syarat ini pembentuk UU harus memastikan rumusan perbuatan pidana harus memberikan kepastian, dan tidak dapat digunakan terhadap perbuatan yang tidak dimaksud oleh UU. Dengan adanya syarat ini, maka pembentuk UU harus merumuskan perbuatan sedemikian rupa sehingga aparat penegak hukum tidak dapat menerapkan hukum pidana terhadap perbuatan lain, selain yang dimaksudkan oleh pembentuk UU. Syarat ini berhubungan dengan asas *lex certa* yang mensyaratkan perbuatan yang dikriminalisasi harus jelas, dan tidak menimbulkan penafsiran ganda (ambigu). Asas *lex certa* merupakan bagian terpenting dari asas legalitas (*lex scripta, lex stricta, dan lex certa*).

Rumusan Pasal 283 UU LLAJ menyatakan *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)*. Berdasarkan rumusan tersebut dihubungkan dengan Pasal 106 ayat (1) yang menyatakan *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi*, menurut ahli terdapat dua perbuatan yang diancam dengan pidana berdasarkan Pasal 283 UU LAJ tersebut ialah:

1. Perbuatan *mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi; dan*
2. Perbuatan *mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan*

konsentrasi dalam mengemudi.

Selanjutnya terhadap unsur-unsur (*bestanddeel delict*) dari Pasal 283 dapat ahli jelaskan sebagai berikut:

1. Unsur *Setiap orang*; dalam hal ini yang dimaksud adalah orang badan pribadi, karena badan hukum sebagai subyek delik menurut kodratnya tidak mungkin dapat mengemudikan kendaraan.
2. Unsur *mengemudikan Kendaraan Bermotor*; Pengertian mengemudikan kendaraan bermotor ialah menjalankan atau mengendalikan kendaraan bermotor, yaitu setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
3. Unsur *di Jalan*; artinya orang tersebut mengemudikan kendaraan bermotor di seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
4. Unsur *secara tidak wajar*; Pengertian tidak wajar adalah mengemudikan kendaraan secara agresif atau memaksakan kehendak di luar kewajaran atau bertentangan dengan kewajiban yang ditentukan di dalam perundang-undangan sebagaimana ditentukan pada Pasal 106 ayat (4).
5. melakukan *kegiatan lain*; Yang dimaksud melakukan kegiatan lain ialah setiap kegiatan selain mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat mengganggu konsentrasi dalam mengemudi.
6. *dipengaruhi oleh suatu keadaan*; ialah setiap perbuatan atau keadaan yang dapat menimbulkan pengaruh konsentrasi dalam mengemudi.
7. *yang mengakibatkan*; ialah setiap keadaan atau perbuatan yang dapat menimbulkan akibat.
8. *gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan*; ialah berkurangnya atau hilangnya konsentrasi dalam mengemudi.

Berdasarkan penjelasan unsur-unsur delik dan perbuatan yang dilarang tersebut, menurut ahli rumusan Pasal 283 telah memenuhi syarat tidak akan menimbulkan overkriminalisasi dan memenuhi asas *Lex Certa*.

- b. Penetapan suatu perbuatan sebagai perbuatan pidana tidak boleh bersifat *ad hoc*; Larangan penetapan perbuatan sebagai perbuatan pidana untuk sementara waktu atau *ad hoc* dimaksudkan untuk mencegah penyalahgunaan hukum pidana oleh pembentuk UU untuk kepentingan jangka pendek atau sementara waktu. Dalam system perundang-undangan kita, penggunaan hukum pidana untuk kepentingan jangka pendek hanya dimungkinkan dalam bentuk Perpu, yang dapat dikeluarkan oleh Presiden dalam hal ihwal kegentingan yang memaksa. Sehubungan dengan hal tersebut, Konstitusi menetapkan Peraturan Pemerintah itu harus mendapat persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat dalam persidangan yang berikut untuk mencegah penyalahgunaan hukum pidana untuk kepentingan jangka pendek atau sementara waktu.

Menurut ahli, kriminalisasi perbuatan Pasal 106 ayat (1) di dalam Pasal 283 UU LLAJ jelas tidak dimaksudkan untuk jangka pendek atau sementara waktu/ *ad hoc*, karena UU LLAJ diharapkan oleh pembentuk UU dapat digunakan untuk jangka waktu yang lama.

- c. Harus mengandung unsur korban (*victimizing*) baik aktual maupun potensial. Syarat ini mengandung arti bahwa perbuatan yang dinyatakan sebagai perbuatan pidana telah menimbulkan atau akan menimbulkan korban. Pengertian korban dalam hal ini adalah korban manusia baik dalam bentuk hilangnya nyawa, rasa sakit maupun hilangnya harta benda.

Menurut ahli unsur korban kecelakaan lalu lintas terpenuhi, bukan hanya potensial tetapi telah menimbulkan korban secara aktual. Tabel 1 secara jelas menunjukkan adanya korban mati, korban luka berat, korban luka ringan, maupun kerugian materiil.

- d. Memperhitungkan analisa biaya dan hasil (*cost and benefit principle*); prinsip analisa biaya dan hasil mengandung maksud bahwa penegakan hukum pidana akan memperoleh hasil yang lebih besar dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan. Pengertian hasil dalam kriminalisasi tidak selalu bermakna materiil (uang atau kebendaan) tetapi tetap terjaganya

tertib sosial merupakan keadaan yang harus diperhitungkan. Pendek kata, penegakan sanksi pidana akan memberikan keuntungan dibandingkan kerusakan yang ditimbulkan akibat dari pembiaran suatu perbuatan yang membahayakan.

Menurut ahli syarat memperhitungkan *cost and benefit principle* dalam mengkriminalisasi Pasal 106 ayat (1) terpenuhi karena selain kerugian materiil yang ditimbulkan akibat dari kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya masih sangat besar, budaya tertib di jalan harus tetap terjaga, mengingat perilaku di jalan secara sosiologis sering dipandang sebagai etalase kebudayaan suatu bangsa. Biaya menjaga dan mempertahankan budaya tertib di jalan, menurut ahli tidak sebanding dengan biaya penegakan hukum pelanggaran lalu lintas. Bahkan dengan dikenakannya sanksi denda pada pelanggaran lalu lintas, maka dapat mengurangi biaya penegakan hukum.

- e. Mempertimbangkan prinsip *ultimum remedium*; Prinsip ultimum remedium dalam proses kriminalisasi, menjadi pertimbangan pembentuk UU, karena penggunaan sanksi pidana sebagaimana telah dijelaskan dapat menimbulkan efek negatif. Prinsip ultimum remedium dalam proses kriminalisasi menurut ahli merupakan domain pembentuk UU.

Dengan memperhatikan Pasal 258 yang menyatakan "Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ahli berkesimpulan bahwa pembentuk UU telah mempertimbangkan cara-cara non hukum pidana dalam membentuk disiplin dan etika berlalu lintas dalam rangka mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- f. Tidak menimbulkan *overbelazting* bagi aparat penegak hukum, prinsip ini mengandung maksud bahwa penegak hukum dapat menegakkan hukum atas pelanggaran perbuatan pidana yang ditetapkan.

Menurut ahli, aparat penegak hukum POLRI maupun PPNS Perhubungan mampu menegakkan pelanggaran atas Pasal 283 UU LLAJ, karena dari

sisi penegakan hukum, pelanggaran lalu lintas termasuk perkara yang mudah pembuktiannya. Hal ini ternyata dalam KUHAP yang menyatakan Tindak pidana pelanggaran lalu lintas jalan diadili dalam pemeriksaan perkara cepat.

- g. Menghasilkan peraturan yang *enforceable*, mengandung maksud bahwa rumusan perbuatan pidana yang ditetapkan oleh pembentuk UU akan dapat ditegakkan, artinya keseluruhan unsur perbuatan (*bestanddelen delict*) dapat dibuktikan oleh penegak hukum;

Menurut ahli unsur delik dari Pasal 283, mudah pembuktiannya, sehingga peraturan tersebut dapat ditegakkan.

- h. Memperoleh dukungan publik, artinya penetapan perbuatan sebagai perbuatan pidana memperoleh persetujuan masyarakat atau representasi masyarakat.

Dengan telah ditetapkannya sebagai UU melalui proses legislasi, maka secara yuridis Pasal 283 UU LLAJ telah memperoleh dukungan publik.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka ahli berkesimpulan bahwa berdasarkan syarat-syarat kriminalisasi perbuatan sebagaimana dirumuskan pada Pasal 283 tidak bersifat multitafsir dan telah memenuhi syarat sebagai perbuatan pidana.

Selanjutnya terhadap permasalahan yang kedua, yaitu apakah perbuatan menggunakan aplikasi system navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*Smartphone*) dapat dipidana berdasarkan Pasal 283 UU LLAJ.

Sebagaimana telah ahli kemukakan di depan, berdasarkan rumusan Pasal 283 UU LLAJ yang menyatakan, "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banya Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)*, perbuatan yang dilarang ialah:

1. Perbuatan *mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi; dan*
2. Perbuatan *mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi.*

Berdasarkan rumusan Pasal 283 dihubungkan dengan Pasal 106 ayat (1) menurut ahli penekanannya adalah mengemudikan kendaraan secara wajar dan penuh konsentrasi, *sehingga perbuatan yang diancam dengan pidana adalah mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan mengemudikan kendaraan dalam keadaan adanya gangguan konsentrasi.* Adapun keadaan yang mengakibatkan terganggunya konsentrasi dapat terjadi karena berbagai hal, seperti dalam keadaan sakit, mabuk, lelah, mengantuk, atau mengemudikan kendaraan bermotor sambil bercanda, menggunakan telepon, menonton televisi atau video dan lain sebagainya.

Dengan demikian menurut ahli tidak ada larangan perbuatan yang diancam pidana seseorang menggunakan aplikasi system navigasi yang berbasiskan satelit yang disebut Global Positioning System (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (Smartphone). Berdasarkan pengertian ini, Pasal 283 tidak akan menghalangi keberadaan mobil-mobil yang dilengkapi peralatan system navigasi yang berbasiskan satelit yang biasa disebut Global Positioning System (GPS) sepanjang secara teknis telah teruji penempatannya tidak akan mengganggu konsentrasi mengemudi, sehingga pengemudi tetap dapat mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh konsentrasi.

Terhadap kendaraan bermotor yang belum dilengkapi peralatan system navigasi yang berbasiskan satelit yang menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan mobil tidak terdapat larangan menggunakan *smartphone*, sepanjang penggunaannya tidak mengganggu konsentrasi dalam mengemudi.

Pengemudi kendaraan bermotor yang akan menggunakan system navigasi yang berbasiskan satelit melalui *smartphone* tetap dapat menggunakannya sepanjang tidak akan mengganggu konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan secara wajar, misalnya dengan cara menghentikan

kendaraannya sejenak di tempat yang aman untuk melihat arah jalan yang dikehendaki, karena mengendarai kendaraan sambil melihat GPS dalam *smartphone* yang dipegangnya akan mengganggu konsentrasi dalam mengemudi.

4. Kalamullah Ramli (Ahli Teknologi Informatika)

Implikasi *Multi-tasking* Saat Mengendalikan Kendaraan Bermotor, Tinjauan Aspek *Human Computer Interaction* (HCI) dan Ilmu Kognitif

1. Pendahuluan

Gangguan mengemudi (*distracted driving*) adalah istilah yang digunakan untuk merepresentasikan pengemudi yang terganggu fokus dan konsentrasinya saat berkendara karena melakukan aktivitas lain secara bersamaan. Aktivitas lain, dilakukan bersamaan sambil mengemudi, yang meningkat secara tajam saat ini adalah memperhatikan telepon pintar.

Di berbagai negara kegiatan tambahan yang dilakukan secara paralel sambil mengendalikan kendaraannya adalah aktivitas ilegal dan dianggap sangat membahayakan. Lebih ekstrim kesalahannya karena sangat meningkatkan resiko kecelakaan di pihak-pihak lain di jalan raya.

2. Mengendalikan Kendaraan Bermotor adalah aktivitas kognitif yang sangat kompleks

Berikut ini dikutipkan hasil penelitian yang dituangkan dalam paper ilmiah (Schweizer et. al., 2013) tentang kompleksitas aktifitas kognitif pengemudi kendaraan bermotor.

“Safe driving requires the ability to concentrate, to divide attention between multiple sensory events across visual and auditory modalities, and to make fast cognitive decisions in a complex and rapidly changing environment. The present study applied virtual reality (VR) technology in a functional magnetic resonance imaging (fMRI) system to investigate how brain responses of healthy adults change across various driving scenarios. Using this novel setup allowed us to obtain a real-time, spatiotemporal profile of brain activity while driving in a safe environment. Previous fMRI driving research has identified brain areas responsive to different aspects of driving (Carvalho et al., 2006; Spiers and Maguire, 2007), including maintaining driving speed (Peres et al., 2000; Calhoun et al., 2002) and responding to uncertainties during driving (Callan et al., 2009). These studies commonly identified brain regions involving the motor, parietal, occipital, and cerebellar cortices responsible for various driving maneuvers (Walter et al., 2001;

Calhoun et al., 2002; Uchiyama et al., 2003; Graydon et al., 2004; Calhoun and Pearlson, 2012) such as turning, reversing, and stopping (Spiers and Maguire, 2007) all of which require visual-spatial and visual-motor processes. Specific tasks such as monitoring other cars, processing traffic rules, and action planning, recruit the pre-supplementary motor area, the superior parietal and lateral occipital cortices, as well as the cerebellum (Spiers and Maguire, 2007). These additional activations in posterior brain regions have been attributed to the increased demands that driving places on vision and motor skills, as well as visuo-motor and visuo-spatial integration”.

Penjelasan di atas menggambarkan bagaimana sumber daya otak kita tereksplorasi secara intensif dan ekstensif dalam aktivitas berkendara. Membebani otak kita dengan keharusan mengkoordinasikan aktivitas visio-motor dan visio-spatial tambahan, jelas akan sangat mengganggu kerja koordinasi inti kerja otak-sensor-motorik dalam mengendalikan kendaraan bermotor. Saat itu lah, otak akan memberikan prioritas perhatian. Beralihnya prioritas konsentrasi ke aktifitas lain selain mengendalikan kendaraan sangat jelas berpotensi meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan.

3. Penggunaan Smartphone dan Disorientasi Fokus

Dalam riset yang lain, kehadiran telepon genggam di sekitar kita berpotensi menyebabkan disorientasi terhadap tugas atau fokus utama kita. Berikut dikutipkan dari penelitian yang dilakukan oleh (Ward, A. F., et. al, 2017) akan hal ini.

“Research on the relationship between mobile devices and cognitive functioning has largely focused on downstream consequences of device-related changes in the orientation of attention. For example, research on mobile device use while driving indicates that interacting with one’s phone while behind the wheel causes performance deficits such as delayed reaction times and inattentive blindness (e.g., Strayer and Johnston 2001; Caird et al. 2008); these deficits mirror those associated with distracting “live” conversations (Recarte and Nunes 2003). Similarly, research in the educational sphere demonstrates that using mobile devices and social media while learning new material reduces comprehension and impairs academic performance (e.g., Froese et al. 2012). However, mobile device use does not affect performance on self-paced tasks, which allow individuals to compensate for device-related distractions by picking up where they left off (e.g., Fox, Rosen, and Crawford 2009; Bowman et al. 2010). Taken together, these findings suggest that many of the cognitive impairments associated with mobile device use may simply represent the general deleterious effects of diverting conscious attention away from a focal task. What may be special about smartphones, however, is the frequency with which they seem to create these diversions; their omnipresence and personal relevance may combine to create a particularly potent draw on the orientation of attention.”

Penelitian di atas menegaskan tidak mungkin memberikan konsentrasi penuh atau

fokus pada dua atau lebih aktifitas berbeda yang sama-sama bersifat *brain intensive*. Jika ada n fokus yang menjadi perhatian, maka persentase kerja otak akan terbagi menjadi n partisi dengan rasio yang bervariasi.

4. Aktivitas tambahan (*multi-tasking*) menurunkan daya orientasi ruang dan kontrol atas gerakan bawah sadar

Seperti diungkapkan dalam penelitian oleh (Choi, M. H., et. al) pada kutipan di bawah ini, aktivitas *multi-tasking* akan menurunkan daya orientasi ruang dan melemahnya kontrol atas monitoring kesalahan dan gerakan-gerakan bawah sadar.

“Compared to when the drivers were focused only on driving, when the drivers drove while performing a sub-task, the number of activation voxels greatly decreased in the parietal area, which is responsible for spatial perception. Task-performing areas, such as the inferior frontal gyrus and the superior temporal gyrus, showed increased activation. Performing a sub-task simultaneously while driving had affected the driver's driving. The cingulate gyrus and the sub-lobar region (lentiform nucleus, caudate, insula, and thalamus), which are responsible for error monitoring and control of unnecessary movements (e.g., wheel and pedal movements), showed increased activation during driving with sub-task condition compared to driving only condition”

5. Kesimpulan

Penelitian-penelitian ilmu kognitif, yang dalam disiplin ilmu teknologi informasi dan komunikasi masuk dalam ranah ilmu *human-computer interaction* (HCI) khususnya *cognitive engineering*, melakukan dua kegiatan atau lebih secara bersamaan akan mengakibatkan penurunan fungsi kendali otak (*brain drain*) dan berkurangnya penguasaan menyeluruh secara visual, spasial, dan motorik atas aktivitas fokal/utama. Untuk sektor transportasi hal ini relevan dengan aktivitas mengendalikan kendaraan bermotor yang diiringi dengan beberapa aktivitas tambahan secara paralel.

Mengendalikan kendaraan bermotor sambil berbagi fokus dengan penggunaan *smartphone* hanya lah salah satu contoh aktivitas *multi-tasking*, di antara kemungkinan aktifitas-aktifitas lainnya, yang berpotensi menyebabkan pengemudi kehilangan kendali secara visual, spasial dan motorik atas kondisi dinamis di sekitar kendaraan bermotor. Hal ini sangat berbahaya karena dapat mengancam keselamatan diri, dan orang lain sekaligus.

5. Sowanwitno Lumadjeng (Ahli Rancang Bangun KBM)

Dalam hal GPS yg di pergunakan untuk navigasi di dalam kendaraan saat ini kita jumpai ada 2 jenis, yaitu GPS yang merupakan perangkat yg menjadi kesatuan tak terpisahkan (*integrated*) di dalam bagian instrument kendaraan dan perangkat *mobile handphone* dengan aplikasi GPS yg biasa kita sebut "*smart Phone*" atau disebut *handphone* yang dapat digunakan untuk navigasi.

1. Yang sangat perlu di perhatikan dalam posisi bagaimanakah seseorang mengemudikan kendaraan dapat melihat layar GPS yang menjadi kesatuan tak terpisahkan dalam perangkat mobil.

Dalam merancang penempatan layar GPS yg menjadi kesatuan tak terpisahkan dalam perangkat mobil/kendaraan (*integrated*), harus dalam jangkauan pandangan maupun jangkauan pengoperasian pada saat posisi duduk di kursi pengemudi.

Yang di sebut dalam jangkauan pandangan ke instrumen GPS, adalah pada saat mengemudi, pengemudi tidak perlu menoleh dan atau meninggalkan pandangan utama terlalu lama dlm mengemudi apabila pengemudi ingin melihat layar GPS nya, karena dapat membahayakan laju kendaraannya. Oleh karena itu hanya cukup dengan gerakan lirik mata pandangan untuk kearah GPS di usahakan sudah terjangkau dan tercapai informasi yang ingin didapat, seperti layaknya melirik ke instrumen panel yg lain seperti speedometer, tachometer, fuel meter, peralatan warning system yg lain di dashboar kedaraan tersebut termasuk audio head unit. Jarak pandang yg ideal adalah sekitar 35-60 cm dari posisi duduk pengemudi yg nyaman ke arah instrument GPS dan sudut pandang berkisar 10° - 30° ke bawah dari pandangan normal arah ke depan (gerakan melirik ke bawah), serta berkisar 30° ke kiri maupun 30° ke kanan dari normal posisi pengemudi (melirik kanan-kiri).

Jangkauan pengoperasian yg di maksud adalah dalam jangkauan tangan dari posisi duduk pengemudi yg ideal.

2. Apabila menggunakan perangkat *mobile handphone* dengan aplikasi GPS yg biasa kita sebut "*smart Phone*" atau disebut *handphone* yang dapat digunakan untuk navigasi. Ini tidak ada petunjuk/aturannya dalam pembuat karoseri bus & truk berkaitan penggunaan *Handphone* sebagai GPS. Karena pengguna *Handphone* lebih bersifat majemuk dalam penggunaan aplikasinya.

Saya sarankan untuk penempatan dalam penggunaan GPS *Handphone* yang di gunakan navigasi saat berkendara sebaiknya di lekatkan/kaitkan menggunakan *bracket* yang kokoh dan di tempatkan berkisar area yang sudah saya sebutkan topik di atas.

Di beberapa negara bahkan dilarang untuk menempatkan HP dengan pengait di kaca depan, karena dapat mengganggu pandangan pengemudi (menambah "*Blank Spot*") yang dapat juga membahayakan dalam berkendara.

Yang perlu diperhatikan adalah saat sedang penggunaanya *Handphone* tersebut (dalam mencari alamat yg dimaksud) tidak pada saat berkendara atau saat mengemudi, karena sangat berbahaya bagi keselamatan, karena mengganggu konsentrasi pengemudi (biasanya juga sudah ada peringatan dari *software*).

3. Dari kedua model di atas, dapat disimpulkan bahwa GPS yang menjadi kesatuan tak terpisahkan dalam perangkat mobil/kendaraan, hasilnya akan lebih baik karena pasti telah di perhitungkan *design* peletakannya sedemikian rupa sehingga ergonomis dalam penggunaannya, serta tidak akan mengganggu dalam berkendara.

Untuk menggunakan perangkat mobile *handphone* dengan aplikasi GPS yg biasa kita sebut "*smartPhone*" atau disebut *handphone* yang dapat digunakan untuk navigasi. Perlu kedisiplinan dan dedikasi pada setiap individu pengguna terutama dalam penggunaannya yang dapat membahayakan diri sendiri dan sesama pengguna jalan dalam posisi berkendara.

Dari dua alat tersebut masing-masing dalam penggunaannya, terutama saat mencari alamat oleh pengemudi tidak dilakukan saat berkendara, karena dapat mengganggu konsentrasi saat mengemudi dan dapat berakibat fatal dalam berlalulintas. Preventif ini bisanya sudah ada peringatan di layar perangkat tersebut masing-masing.

6. Nurhasan Ismail (Ahli Hukum Tata Negara)

Memahami Pasal 106 Ayat (1) Dan Pasal 283 UU LLAJ Secara Kontekstual Dan Komprehensif

A. PENDAHULUAN

Ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sebagai norma materiil dari ketentuan Pasal 283 UU LLAJ merupakan satu bagian norma dari norma-norma hukum yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas. Untuk memahami ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU *a quo* tidak cukup hanya mencermati tekstual pasal *a quo*, namun harus dikaji secara kontekstual dan komprehensif secara keseluruhan pasal-pasal yang mengatur tata cara berlalu lintas, bahkan termasuk juga pasal-pasal penegakan hukum jika terjadi pelanggaran terhadap tata cara berlalu lintas.

Istilah "kontekstual" bermakna bahwa satu rumusan norma hukum harus dikaji dari beberapa aspek yaitu inti perilaku yang diwajibkan atau dilarang, subyek yang dituntut untuk mematuhi kewajiban atau larangan, kepentingan dan/atau kondisi tertentu sebagai tujuan yang hendak diwujudkan, dan syarat yang harus dipenuhi untuk terwujudnya perilaku dan/atau tercapainya tujuan. Istilah "komprehensif" bermakna bahwa satu norma hukum dalam satu ketentuan Pasal atau ayat harus dipahami dalam keterkaitannya dengan norma pasal-pasal lain. Tanpa adanya pemahaman secara kontekstual dan komprehensif hanya akan memberikan pemahaman yang dangkal dan sempit.

B. KONTEKSTUALITAS DAN KOMPREHENSIVITAS PASAL 106 AYAT (1)

Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ berisi ketentuan, "*Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi*". Kontekstualitas dan komprehensivitas ketentuan Pasal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Inti Perilaku yang Diwajibkan

Ada 2 (dua) sikap dan perilaku yang dituntut untuk dilaksanakan atau ditampilkan oleh pengemudi kendaraan bermotor yaitu: **Pertama**, menjalankan kendaraan bermotor dengan wajar. Dalam konteks mengemudi atau menjalankan kendaraan bermotor, istilah wajar dapat dimaknai tidak muncul atau tidak tampilnya perilaku pengemudi yang agresif seperti memacu kendaraan dengan sangat cepat (ngebut) atau zig-zag

dalam kondisi arus lalu lintas padat atau jalan tikungan atau jalan licin atau menerobos lampu merah pengatur lalu lintas. Untuk mendorong tampilnya perilaku wajar dalam mengemudi, biasanya dipasang rambu-rambu atau marka tertentu di bagian ruang jalan tertentu yang wajib dipatuhi oleh pengemudi. Dengan kata lain, perilaku wajar dalam mengemudi hanya dipahami jika dikaitkan dengan ketentuan Pasal 106 ayat (4) yang mewajibkan pengemudi untuk mematuhi, di antaranya:

- a. Rambu perintah atau larangan seperti perintah hati-hati dengan mengurangi kecepatan karena tikungan atau jalan licin atau jalan bergelombang atau ada rambu perintah untuk menurunkan gigi ke yang lebih rendah karena adanya jalan turunan yang tajam;
- b. Marka yang menunjukkan larangan mendahului kendaraan lain di depannya karena pandangan ke depan tidak jelas dan bebas atau boleh mendahului karena pandangan ke depan jelas dan bebas;
- c. Warna lampu pengatur lalu lintas yaitu merah berhenti, kuning mengurangi kecepatan, dan hijau berjalan;
- d. Gerakan lalu lintas yaitu dalam kondisi arus gerakan lalu lintas pelan karena adanya kemacetan atau gerakan lalu lintas satu arah atau dua arah pada jalur jalan tertentu atau gerakan arus lalu lintas yang harus didahulukan dan yang kemudian;
- e. Batas kecepatan maksimal atau minimal yang ditentukan dalam ruang jalan tertentu.

Pasal 106 ayat (4) UU LLAJ merupakan indikator untuk menilai adanya perilaku mengemudi yang wajar atau tidak wajar. Jika pengemudi mematuhi kewajiban dalam ayat (4) Pasal 106, maka pengemudi dinilai mengemudikan kendaraannya dengan wajar. Sebaliknya, jika pengemudi melanggar kewajiban tersebut, maka pengemudi harus dinilai berperilaku tidak wajar atau agresif.

Kedua, menjalankan kendaraan bermotor dengan penuh

konsentrasi. Dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1), istilah “penuh konsentrasi” dimaknai adanya pencurahan perhatian pengemudi baik terhadap lajunya kendaraan maupun kondisi arus lalu lintas agar mampu mematuhi kewajiban tata cara berlalu lintas. Untuk mendorong adanya sikap dan perilaku yang penuh konsentrasi dalam mengemudi, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) mensyaratkan dipenuhinya 2 (dua) hal, yaitu:

- a. Pengemudi tidak melakukan kegiatan tertentu pada saat mengemudi yang akan mengganggu atau mengurangi konsentrasinya. Di antara kegiatan yang dimaksud adalah: (1) menggunakan telpon termasuk *handphone* yang bermakna melakukan komunikasi dengan pihak lain melalui telpon atau menyatel atau memencet fitur *handphone* untuk menyatel *Global Positioning System* (GPS) atau main *game* pada saat mengemudi. Jika akan berkomunikasi dengan *handphone*/telpon atau menyatel GPS melalui *handphone*, pengemudi dapat melakukan pada saat sebelum berangkat menjalankan kendaraan bermotornya atau pada saat berhenti di pinggir jalan atau berhenti pada saat lampu merah pengatur lalu lintas; (2) menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan bermotor.
- b. Pengemudi tidak berada atau tidak menempatkan diri berada dalam kondisi tertentu pada saat mengemudi yang menyebabkan konsentrasinya terganggu atau berkurang. Kondisi tertentu yang dimaksud yaitu: (1) sakit yang memengaruhi konsentrasinya; (2) kelelahan sebagai akibat terlalu lamanya mengemudi tanpa waktu istirahat; (3) mengantuk termasuk karena mengemudi tanpa istirahat atau karena minum obat-obatan yang menimbulkan rasa mengantuk; (4) kondisi mabuk karena pengaruh minuman beralkohol.

Jika kedua syarat tersebut di atas dipenuhi oleh orang yang mengemudikan kendaraan bermotor, maka konsentrasinya pasti tidak terganggu sehingga muncul perilaku mengemudi yang wajar. Sebaliknya, jika orang yang mengemudikan kendaraan

bermotor tidak memenuhi salah satu dari kedua syarat tersebut, maka akan muncul perilaku mengemudi yang tidak wajar.

2. Subyek Yang Dituntut Berperilaku Wajar dan Penuh Konsentrasi Dalam Mengemudi

Subjek yang dituntut berperilaku wajar dan penuh konsentrasi adalah "*setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan*". Ada 2 aspek dari frase rumusan norma tersebut, yaitu: **pertama**, orang yang sedang mengemudikan atau menjalankan kendaraan bermotor. Artinya, pada saat orang sedang menjalankan kendaraan bermotor harus berperilaku mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi. Sebaliknya, orang yang tidak sedang menjalankan kendaraan bermotor tidak terkena kewajiban berperilaku wajar dan penuh konsentrasi. Misalnya orang yang mengemudi menghentikan kendaraan bermotornya di pinggir jalan atau parkir tidak terkena kewajiban tersebut. Artinya pada saat berhenti orang tersebut boleh saja melakukan kegiatan menggunakan telpon atau nonton video atau bahkan tidur atau menyetel GPS pada saat berhenti atau parkir dalam rangka persiapan menjalankan atau mengemudikan kendaraan bermotor;

Kedua, mengemudikan atau menjalankan kendaraan bermotor tersebut harus berlangsung di jalan umum. Ketika orang sedang menjalankan atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum, maka dia dituntut berperilaku mengemudikan secara wajar dan penuh konsentrasi. Artinya, terhadap orang yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan khusus seperti di lingkungan kerja bandara atau areal kerja pertambangan tidak terkena kewajiban dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.

3. Kepentingan atau Kondisi Tertentu Sebagai Tujuan

Kewajiban berperilaku wajar dan penuh konsentrasi pada saat mengemudikan kendaraan termasuk tidak boleh melakukan kegiatan yang mengganggu konsentrasi bertujuan agar tercipta kondisi lalu lintas yang tertib dan menjamin keamanan dan

keselamatan berlalu lintas. Tujuan demikian ditegaskan dalam Pasal 105 UU LLAJ sebagai ketentuan yang merumuskan tujuan dari tata cara berlalu lintas. Ada 3 (tiga) kondisi atau kepentingan yang dinyatakan dalam Pasal 105, yaitu:

a. Terciptanya kondisi lalu lintas yang tertib

Dengan mematuhi semua kewajiban dalam tata cara berlalu lintas termasuk kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh konsentrasi, kondisi lalu lintas di jalan akan berlangsung secara tertib. Tertib bermakna lalu lintas berjalan secara teratur, tidak ada perilaku agresif atau tidak wajar dan semua orang mengemudikan kendaraan bermotor penuh konsentrasi sehingga semua kewajiban dalam tata cara berlalu lintas dipatuhi.

b. Terjaminnya keamanan dan keselamatan berlalu lintas

Dengan mematuhi kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh konsentrasi, ada jaminan keamanan dan keselamatan pengguna jalan baik diri pengemudi maupun penumpang dan pengguna jalan yang lainnya. Jaminan keamanan bermakna terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan melakukan tindak pidana pembunuhan atau sebagai korban karena terjadinya tabrakan yang mengakibatkan luka berat dan bahkan kematian. Jaminan keselamatan bermakna terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan terlibat dalam kecelakaan yang mengancam jiwa dan raga.

c. Tercegahnya adanya kerusakan jalan

Dengan mematuhi semua kewajiban tata cara berlalu lintas akan mencegah terjadinya kerusakan jalan. Kerusakan jalan dapat terjadi karena adanya pelanggaran terhadap kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor yang berat tonasenya melampaui daya beban jalan atau karena terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Membaca keterkaitan antara ketentuan Pasal 106 ayat (1) dalam

kaitannya dengan Pasal 105 memberikan pemahaman bahwa kewajiban mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi termasuk tidak melakukan kegiatan tertentu seperti menggunakan telpon (*handphone*) pada saat mengemudi harus ditempatkan sebagai bagian dari upaya untuk mewujudkan semua kepentingan dan kondisi tersebut di atas sebagai tujuan. Kewajiban tersebut harus dilihat dari kepentingan diri pengemudi, kepentingan Bersama yaitu kondisi lalu lintas yang tertib, jaminan keamanan dan keselamatan penumpang yang sedang dilayani serta pengguna jalan lainnya.

Kewajiban tersebut tidak boleh dilihat hanya semata dari kepentingan pengemudi yang sempit bahwa kewajiban tersebut telah mengganggu kebebasannya untuk menyetel GPS atau merespon panggilan calon penumpang pada saat mengemudi. Kewajiban demikian tidak boleh dilihat dari kepentingan egoisme individual pengemudi dengan mengabaikan atau mengenyampingkan kepentingan bersama serta kepentingan penumpang dan pengguna jalan lain. Kalau pengemudi memang berkehendak mengabaikan jaminan keselamatan dan keamanan dirinya sendiri, janganlah kehendak tersebut dilakukan dengan membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

4. Persyaratan Mengemudi Secara Wajar dan Penuh Konsentrasi

Antara 2 (dua) perilaku wajib yang diperintahkan Pasal 106 ayat (1) yaitu mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi dengan perilaku yang dilarang dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) yaitu tidak melakukan kegiatan tertentu dan tidak menempatkan dalam kondisi tertentu mempunyai kausalitas. Terciptanya perilaku *mengemudi* dengan *wajar* tergantung pada terciptanya perilaku mengemudi dengan *penuh konsentrasi*, sedangkan terwujudnya perilaku mengemudi dengan *penuh konsentrasi* tergantung pada dipatuhinya *larangan melakukan kegiatan* tertentu atau menempatkan diri dalam kondisi tertentu yang mengganggu konsentrasinya.

Perilaku mengemudi dengan wajar tampak dalam wujud perilaku yang mematuhi atau tidak melanggar kewajiban-kewajiban yang tercantum dalam Pasal 106 ayat (4) sebagaimana telah diuraikan di atas. Perilaku patuh terhadap kewajiban-kewajiban tersebut hanya akan terwujud atau dapat ditampilkan oleh orang yang sedang mengemudi, jika yang bersangkutan mampu mencurahkan perhatiannya secara penuh terhadap marka, rambu, lampu pengatur lalu lintas, gerakan arus dan kondisi lalu lintas, serta batas maksimal dan minimal kecepatan. Lebih lanjut, orang yang sedang mengemudi hanya akan dapat berkonsentrasi penuh (mencurahkan perhatiannya), jika yang bersangkutan mematuhi larangan tidak melakukan kegiatan yang mengganggu konsentrasi yaitu tidak menggunakan telpon untuk menelpon atau menyetel GPS atau menonton video pada saat mengemudi atau tidak menempatkan diri dalam kondisi tertentu yang mengganggu konsentrasi yaitu kelelahan namun tetap mengemudi atau mabuk karena minuman beralkohol namun tetap mengemudi.

Terhadap larangan melakukan kegiatan seperti menggunakan telpon untuk menelpon atau menyetel GPS pada saat mengemudi terdapat pertanyaan berkaitan dengan kekuatan mengikat atau daya berlakunya. Pertanyaan ini muncul karena larangan menggunakan telpon hanya ditempatkan pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan bukan dalam rumusan norma Pasal 106 ayat (1). Pertanyaan demikian patut dikemukakan karena yang mempunyai kekuatan mengikat/berlaku hanyalah norma dan bukan Penjelasan, sehingga seharusnya larangan melakukan kegiatan seperti menggunakan telpon tidak diberlakukan atau digunakan sebagai dasar melakukan penegakan hukum (tilang) ketika dilanggar.

Terhadap persoalan tersebut dapat dikemukakan doktrin hukum atau bahkan prinsip hukum yaitu *suatu syarat bagi terwujudnya perilaku yang diwajibkan mempunyai sifat hukum wajib juga*. Pertimbangannya bahwa suatu syarat berfungsi untuk

terciptanya atau terwujudnya perilaku, tanpa dipenuhinya syarat tidak mungkin suatu perilaku yang diwajibkan dapat terwujud. Atas dasar prinsip hukum ini, meskipun larangan melakukan kegiatan yang mengganggu konsentrasi pengemudi ditempatkan dalam Penjelasan, namun karena larangan tersebut menjadi syarat bagi terciptanya perilaku mengemudi penuh konsentrasi yang terdapat dalam rumusan norma, maka larangan tersebut harus diberi kekuatan berlaku yang sama dengan kewajiban mengemudi penuh konsentrasi. Dengan kata lain syarat yang terdapat dalam penjelasan dengan kewajiban yang terdapat dalam rumusan Pasal merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan.

C. PERILAKU KASAD MATA SEBAGAI DASAR PENEKAKAN HUKUM (TILANG)

Pelanggaran terhadap kewajiban-kewajiban yang ditentukan dalam Pasal 106 ayat (1) termasuk larangan yang dicantumkan dalam Penjelasan Pasal dikenakan sanksi pidana berdasarkan ketentuan Pasal 283 UU LLAJ, yaitu: *"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)".*

Ada 3 (tiga) bentuk perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran, sebagaimana ditentukan Pasal 283 tersebut, yaitu: **Pertama**, Mengemudi secara tidak wajar; **Kedua**, melakukan kegiatan lain yang mengakibatkan terjadinya gangguan konsentrasi; **Ketiga**, berada atau menempatkan diri berada dalam suatu keadaan yang mengakibatkan terjadinya gangguan konsentrasi. Jika ketiga bentuk perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran tersebut dicermati, maka ada 2 (dua) kelompok sumber yaitu satu bentuk pelanggaran diambil dari rumusan norma Pasal 106 ayat (1) yaitu pelanggaran terhadap kewajiban mengemudi secara wajar

serta dua bentuk pelanggaran yang dimbil dari Penjelasan Pasal 106 ayat (1) yaitu pelanggaran terhadap larangan melakukan kegiatan serta menempatkan diri berada dalam kondisi yang memengaruhi atau mengganggu konsentrasinya.

Pertanyaannya bagaimana petugas polisi lalu lintas (Polantas) dapat mengidentifikasi terjadinya ketiga bentuk pelanggaran sebagaimana ditentukan dalam Pasal 283 UU LLAJ? Pertanyaan ini terkait dengan kegiatan penindakan terhadap pelanggaran berdasarkan hasil pemeriksaan, yang merujuk pada Pasal 265 ayat (2) UU LLAJ beserta Penjelasan, dibedakan dalam 2 (dua) cara yaitu pemeriksaan secara berkala dan pemeriksaan secara insidental. Pemeriksaan secara berkala seperti operasi zebra atau operasi patuh dilakukan meskipun tidak terjadi pelanggaran namun jika dari pemeriksaan ditemukan pelanggaran akan dilakukan penindakan hukum atau tilang. Pemeriksaan secara insidental dilakukan jika petugas melihat adanya pelanggaran yang kasat mata dan dilanjutkan dilakukan penindakan hukum.

Penindakan atau penilangan terhadap 3 (tiga) bentuk pelanggaran yang diatur dalam Pasal 283 UU LLAJ dilakukan melalui cara pemeriksaan insidental karena adanya perilaku melanggar yang kasat mata. Artinya, petugas Polantas akan melakukan penindakan/penilangan terhadap ketiga bentuk pelanggaran, jika: **Pertama**, terjadi pelanggaran terhadap rambu, marka, lampu pengatur lalu lintas, batas kecepatan, dan kewajiban lain yang ditentukan dalam Pasal 106 ayat (4) UU LLAJ sebagai *wujud kasat mata dari perilaku mengemudi secara tidak wajar*; **Kedua**, terjadi penggunaan telpon baik menelpon atau menerima telpon atau menyetel GPS atau menonton video yang terpasang di kendaraan bermotor sebagai *wujud kasat mata dari perilaku melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi* pada saat mengemudi; **Ketiga**, terjadi pelanggaran terhadap rambu, marka, dan seterusnya sebagaimana dikemukakan point pertama di atas sebagai *wujud kasat mata juga dari perilaku berada dalam keadaan tertentu yang mengganggu konsentrasi* seperti mengantuk, kelelahan, atau mabok akibat minuman beralkohol.

D. KESIMPULAN

1. Ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ harus dikaji secara kontekstual dan komprehensif agar dapat dipahami secara utuh dan mendalam. Oleh karenanya pasal tersebut harus dilihat dari beberapa aspek, yaitu:
 - a. Dilihat dari inti perilaku yang wajib dilakukan, maka ada 2 perilaku yaitu:

Pertama, mengemudi secara wajar yang dapat diukur dari kepatuhannya terhadap rambu, marka, lampu pengatur lalu lintas, dan batas maksimal dan minimal kecepatan; *Kedua*, mengemudi dengan penuh konsentrasi yang dapat diukur dari kepatuhannya tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasinya pada saat mengemudi seperti menggunakan telpon baik menelpon atau menerima telpon atau menyetel GPS atau menonton video yang terpasang di mobil atau berada atau tidak menempatkan diri berada dalam keadaan tertentu yang mengganggu konsentrasinya seperti mengantuk, kelelahan, dan mabok.
 - b. Subyek yang dituntut berperilaku mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi yaitu orang yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor dan bukan orang yang menghentikan atau memarkir kendaraan bermotornya. Artinya, orang yang tidak sedang mengemudikan kendaraan bermotor tidak terkena kewajiban tersebut.
 - c. Kepentingan dan kondisi sebagai tujuan yang hendak diwujudkan dengan kewajiban tersebut yaitu terciptanya lalu lintas yang tertib, terjaminnya keamanan dan keselamatan baik diri pengemudi sendiri maupun penumpang dan pengguna jalan yang lain. Kewajiban dalam rumusan norma dan larangan dalam Penjelasan tidak boleh hanya semata dari kepentingan pengemudi dengan mengabaikan kepentingan penumpang dan pengguna jalan lainnya.
 - d. Antara kewajiban mengemudi secara wajar dengan kewajiban

mengemudi dengan penuh konsentrasi dan larangan melakukan kegiatan lain atau berada dalam keadaan yang mengganggu konsentrasi pada saat mengemudi mempunyai hubungan kausalitas. Mengemudi secara wajar yang ditunjukkan dengan kepatuhan terhadap rambu, marka, dan seterusnya hanya dapat terwujud jika pengemudi menjalankan kendaraan bermotor penuh konsentrasi. Begitu seterusnya, mengemudi dengan penuh konsentrasi hanya terwujud jika mematuhi larangan tidak melakukan kegiatan lain dan berada dalam keadaan yang mengganggu konsentrasinya. Antara substansi norma Pasal 106 ayat (1) dengan Penjelasannya merupakan satu kesatuan karena larangan dalam Penjelasan merupakan syarat bagi terwujudnya kewajiban.

2. Ketentuan Pasal 283 UU LLAJ yang berisi pengenaan sanksi pidana terhadap pelanggaran kewajiban dan larangan yang diatur dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ hanya dapat dipahami jika dikaitkan dengan ketentuan Pasal 265 ayat (2) UU LLAJ. Penindakan hukum dengan pengenaan sanksi dilakukan terhadap perilaku melanggar yang kasat mata. Penggunaan telpon baik menelpon atau menerima telpon atau menyetel GPS pada saat mengemudi merupakan wujud kasat mata dari kegiatan yang mengganggu konsentrasinya. Oleh karenanya, terhadap penggunaan telpon yang demikian akan dikenakan penindakan hukum atau penilangan.

[2.5] Menimbang bahwa terhadap permohonan para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat memberikan keterangan pada persidangan tanggal 9 Mei 2018 dan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah tanggal 6 Juni 2018, yang pada pokoknya menyampaikan keterangan sebagai berikut:

A. KETENTUAN UU LLAJ YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD NRI TAHUN 1945

Bahwa para Pemohon dalam permohonannya mengajukan pengujian terhadap Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ yang dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang berketentuan sebagai berikut:

Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ

“Yang dimaksud dengan **“penuh konsentrasi”** adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, **menggunakan telepon** atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Pasal 283 UU LLAJ

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan **melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan** sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).”

B. HAK DAN/ATAU KEWENANGAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON YANG DIANGGAP TELAH DIRUGIKAN OLEH BERLAKUNYA KETENTUAN A QUO UU LLAJ

Bahwa para Pemohon dalam permohonannya mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan dan dilanggar oleh berlakunya ketentuan pasal-pasal *a quo* sebagaimana dikemukakan dalam permohonannya yang pada intinya sebagai berikut:

1. Bahwa adanya ketentuan norma Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terhadap frasa *“menggunakan telepon”* dalam praktiknya diperluas termasuk menggunakan GPS. Akibatnya para pengguna GPS yang terdapat dalam *smartphone* menjadi terancam sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan norma Pasal 283 UU LLAJ.
(*vide perbaikan permohonan hlm. 9 poin 11*)
2. Bahwa ketentuan dalam norma *a quo* dapat ditafsirkan sesuai kehendak penegak hukum sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum dalam implementasi suatu norma yang akan menimbulkan ketidakpastian hukum dalam praktik. Para Pemohon meminta agar ketentuan dalam norma *a quo* dikecualikan untuk penggunaan GPS yang terdapat dalam *smartphone*.
(*vide perbaikan permohonan hlm. 10-11 poin 14*)

Adapun para Pemohon dalam permohonannya mengemukakan bahwa ketentuan pasal *a quo* bertentangan dengan UUD 1945 sebagai berikut:

- Pasal 1 ayat (3)
“Negara Indonesia adalah negara hukum”.
- Pasal 28D ayat (1)
“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”

Bahwa berdasarkan sejumlah alasan tersebut, para Pemohon dalam petitumnya memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) terhadap frasa **"menggunakan telepon"** bertentangan dengan UUD NRI 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai "dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut dengan *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*);
3. Menyatakan Pasal 283 terdapat frasa **"melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan bertentangan dengan UUD NRI 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai "dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*);**
4. Memerintahkan amar putusan Mahkamah Konstitusi yang mengabulkan permohonan Pemohon untuk dimuat dalam berita negara;

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

C. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam permohonan yang diajukan kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, DPR RI dalam penyampaian pandangannya terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. **Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon.**

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh para Pemohon sebagai Pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 *juncto* Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK), yang menyatakan bahwa “*Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*

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

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

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

- a. Kualifikasinya sebagai para Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam “Penjelasan Pasal 51 ayat (1)” dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang *a quo*.

Mengenai batasan kerugian konstitusional, Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang harus memenuhi 5

(lima) syarat (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 011/PUU-V/2007) yaitu sebagai berikut:

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

Jika kelima syarat tersebut tidak dipenuhi oleh para Pemohon dalam perkara pengujian undang-undang *a quo*, maka para Pemohon tidak memiliki kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon. Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon *a quo*, DPR RI memberikan penjelasan berdasarkan batasan kerugian konstitusional sebagai berikut:

1) Terhadap Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon I:

Bahwa Pemohon I mendalilkan memiliki hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Bahwa Pemohon I tidak secara spesifik menjelaskan adanya pertentangan atau pertautan antara norma pasal yang dimohonkan pengujian dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Tetapi Pemohon I hanya takut akan ditilang ketika akan melakukan aktivitas *touring* melintasi antar kota antar provinsi dengan menggunakan GPS pada *smartphone*.

Bahwa Pemohon I sebagaimana dalam permohonannya mendalilkan bahwa Pemohon I merupakan perkumpulan yang hanya

didasarkan pada Akta Pendirian Nomor 01 yang dibuat di hadapan notaris tertanggal 17 November 2015 sebagai Perkumpulan Toyota Soluna Community (TSC) tanpa adanya pengesahan selaku badan hukum, sehingga kedudukan hukum atau *legal standing* Pemohon I tidak memenuhi kualifikasi sebagai badan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK *juncto* Pasal 6 ayat (3) huruf a Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang Pedoman Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang.

Bahwa Pemohon I yang tidak jelas kedudukan hukum tersebut, dalam permohonannya hanya menjelaskan, dalam melakukan aktivitas *touring*, jika menggunakan GPS khawatir terancam pidana oleh berlakunya pasal *a quo* dalam menjalankan kendaraannya. Bahwa sebagaimana telah di kemukakan di atas, tidak ada relevansinya atau tidak adanya pertautan antara Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dengan norma pasal *a quo* UU LLAJ, maka sudah jelas dan terbukti tidak ada kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dengan berlakunya UU LLAJ.

Bahwa karena terbukti tidak adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dengan berlakunya UU LLAJ, maka sudah jelas pula tidak terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang dikemukakan Pemohon dengan berlakunya norma pasal *a quo* UU LLAJ.

Bahwa oleh karena berlakunya pasal-pasal *a quo* UU LLAJ sama sekali tidak mengakibatkan kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional bagi Pemohon, maka sudah dapat dipastikan tidak akan terjadi adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi. Artinya, putusan Mahkamah Konstitusi tidak akan berpengaruh apapun kepada Pemohon.

2) Terhadap Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon II:

Bahwa Pemohon II yang berkedudukan sebagai perseorangan yaitu Mahasiswa/*Driver Transportasi Online*, mendalilkan memiliki hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Bahwa Pemohon II sebagaimana sama dengan Pemohon I, tidak secara spesifik menjelaskan adanya pertentangan atau pertautan antara norma pasal yang dimohonkan pengujian dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa Pemohon II yang berkedudukan perseorangan tersebut, dalam permohonannya tidak menjelaskan secara detail konkrit adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dirugikan. Namun Pemohon hanya menjelaskan, yang mengkaitkan dan mengutip berita-berita dari media dengan tautan <https://news.detik.com/1/berita/d-3898409/pakai-gps-sambil-nyetir-ditilang-driver-online-jangan-hanya-kami> mengenai pernyataan Dirlantas yang menyatakan “*akan menilang pengemudi ojek online yang membuka GPS ataupun hp saat berkendara*” dengan tautan <https://oto.detik.com/berita/3899147/gunakan-gps-di-jalan-boleh-asal> mengenai pernyataan Kepala Korps Lalu Lintas Polri yang menyatakan “*bahwa melakukan kegiatan saat berkendara memang dibatasi, hal tersebut disebutkan dalam undang-undang Pasal 106 seperti menonton tv, video, bermain hp, lelah, mengantuk, sampai mabuk*”, yang dihubungkan dengan kekhawatiran Pemohon II terancam pidana (vide Perbaikan permohonan halaman 9 dan 10 nomor 12 dan 13).

Bahwa hal tersebut bukanlah menjadi sebuah fakta hukum sehingga tidak ada pertautan antara pasal *a quo* yang dimohonkan pengujian dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Selain itu sampai saat ini belum ada peraturan Polri yang mengatur mengenai pelaksanaan pasal tersebut. Bahwa sebagaimana telah di kemukakan di atas, tidak ada relevansinya atau tidak adanya pertautan antara Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dengan norma pasal *a quo* UU LLAJ, maka sudah jelas dan terbukti tidak ada kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang bersifat spesifik dan aktual, atau

setidak-tidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dengan berlakunya UU LLAJ.

Bahwa DPR RI tidak melihat adanya kerugian hak dan/atau kewenangan yang bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi bagi Pemohon, karena kerugian yang akan dialami oleh Pemohon belum tentu terjadi dikarenakan pernyataan yang dikeluarkan oleh penegak hukum hanya pada media massa, bukan merujuk pada peraturan POLRI. Penggunaan GPS yang dikatakan menunjang aktifitas Pemohon II tetap dapat digunakan tentunya dengan penggunaan yang bijak untuk keamanan Pemohon II selama berkendara dan bagi para pengguna jalan lainnya. Bahwa fungsi GPS adalah sebagai pengganti peta dan kompas sebagai alat bantu navigasi maka penggunaannya dapat dilakukan dengan menepi terlebih dahulu dan tidak dalam kondisi sedang berkendara di jalan. Oleh karena itu, kerugian yang didalilkan Pemohon II tidak bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.

Bahwa DPR RI tidak melihat adanya hubungan sebab akibat antara kerugian yang disampaikan oleh Pemohon dengan pengaturan dalam pasal *a quo*. Perbedaan penafsiran ketentuan tersebut sebagaimana yang disampaikan Pemohon dengan mengutip keterangan yang disampaikan oleh pihak kepolisian di media massa merupakan suatu pemahaman yang berbeda mengenai penggunaan GPS selama berkendara dengan pertimbangan personal dan bukan pertimbangan menyeluruh atas keselamatan para pengguna jalan sebagaimana pertimbangan pembentuk undang-undang.

Bahwa oleh karena berlakunya pasal-pasal *a quo* UU LLAJ sama sekali tidak mengakibatkan kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional bagi Pemohon, maka sudah dapat dipastikan tidak akan terjadi adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi. Artinya, putusan Mahkamah Konstitusi tidak akan berpengaruh apapun kepada

Pemohon. Bahwa ketentuan dalam pasal *a quo* telah memberi kepastian hukum, jika Pemohon meminta untuk menafsirkan frasa “*menggunakan telepon*” dikecualikan untuk penggunaan aplikasi GPS yang terdapat dalam *smartphone* justru akan menghalangi perkembangan teknologi yang terus berkembang dan dinamis.

Bahwa terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon dalam perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018 sebagaimana diuraikan di atas, tidak memiliki hubungan hukum dan kepentingan dengan pasal-pasal *a quo* UU LLAJ yang dimohonkan pengujian dan tidak mengalami kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional, hal tersebut sesuai dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 22/PUU-XIV/2016 yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari tanggal 15 Juni 2016, yang pada pertimbangan hukum [3.5.2] Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa menurut Mahkamah:

“Dalam asas hukum dikenal ketentuan umum bahwa tiada kepentingan maka tiada gugatan yang dalam bahasa Perancis dikenal dengan point d’interest, point d’action dan dalam bahasa Belanda dikenal dengan zonder belang geen rechtsingang. Hal tersebut sama dengan prinsip yang terdapat dalam Reglement op de Rechtsvordering (Rv) khususnya Pasal 102 yang menganut ketentuan bahwa “tiada gugatan tanpa hubungan hukum” (no action without legal connection.)”

Demikian juga pertimbangan hukum oleh MK terhadap *legal standing* Pemohon [3.8] dalam perkara Nomor 8/PUU-VIII/2010 yang mengujikan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1954 tentang Penetapan Hak Angket DPR, yang menyatakan bahwa:

“Menimbang bahwa Mahkamah dalam menilai ada tidaknya kepentingan para Pemohon dalam pengujian formil UU 6/1954, akan mendasarkan kepada Putusan Nomor 27/PUU-VIII/2010, tanggal 16 Juni 2010 yang mensyaratkan adanya pertautan antara para Pemohon dengan Undang-undang yang dimohonkan pengujian.”

Bahwa terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, DPR RI berpandangan bahwa para Pemohon secara keseluruhan tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), serta tidak memenuhi persyaratan kerugian konstitusional sebagaimana

diatur dalam Putusan MK mengenai pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang. Dengan demikian, DPR RI melalui Majelis memohon kiranya para Pemohon dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang dirugikan atas berlakunya pasal *a quo* yang dimohonkan untuk diuji.

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

2. Pengujian Materiil UU LLAJ terhadap UUD 1945.

Terhadap dalil-dalil yang dikemukakan para Pemohon *a quo*, DPR RI berpandangan dengan memberikan keterangan/penjelasan sebagai berikut:

a. Pandangan Umum

- 1) Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam

peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

- 2) Bahwa penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam undang-undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam undang-undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.
- 3) Bahwa dalam undang-undang ini juga disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi 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. Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam undang-undang ini dirumuskan berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Bahwa dalam undang-undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya

ringan, dikenakan sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat.

b. Pandangan Terhadap Pokok Permohonan

- 1) Bahwa UU LLAJ harus dibaca, dicermati, dan difahami secara komprehensif tidak parsial sehingga dapat memberikan tafsir yang berdasar atas norma-norma dalam UU LLAJ. Bahwa perlu kita fahami bersama, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat (vide: Pasal 3 UU LLAJ). Dengan tujuan tersebut, UU LLAJ ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar untuk kepentingan semua pihak termasuk masyarakat dan Pemohon.
- 2) Bahwa pengaturan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dalam UU LLAJ adalah untuk menjamin suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Begitu pula pengaturan keselamatan lalu lintas untuk memberikan jaminan terhadap suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan (vide Pasal 1 angka 30 dan angka 31 UU LLAJ). Bahwa atas dasar pengaturan tersebut, DPR RI berpandangan bahwa unsur keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas menjadi titik tumpu yang ingin dicapai dalam Undang-Undang *a quo*. Sehingga hal tersebut menunjukkan segala ketentuan yang ada dalam Undang-Undang *a quo* pada

pokoknya akan bermuara bagaimana terselenggaranya keamanan, ketertiban, keselamatan, dan kelancaran dalam berlalu lintas itu sendiri.

- 3) Bahwa pembentukan UU LLAJ ini, ruang lingkup berlakunya dibatasi untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:
 - a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
 - b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - c. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Bahwa atas dasar itu, ketertiban dan keselamatan berlalu lintas menjadi penting diatur dalam UU LLAJ agar setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi [vide: Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ]. Bahwa yang dimaksud penuh konsentrasi dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.
- 5) Bahwa dengan perkembangan teknologi yang begitu cepat, tentunya juga menjadi pertimbangan bagi pembentuk undang-undang dalam membentuk peraturan perundang-undangan mengingat bahwa perkembangan teknologi terkait perkembangan *smartphone* dan GPS yang dapat membantu pengemudi untuk menemukan alamat secara cepat dan akurat, dalam penggunaannya juga harus bijak dengan memerhatikan ketertiban

dan keselamatan berlalu lintas guna menghindari kecelakaan lalu lintas yang dapat menimbulkan korban kecelakaan baik terhadap orang lain maupun Pemohon sendiri.

- 6) Bahwa pengaturan larangan penggunaan telepon ketika berkendara dengan alasan mengganggu konsentrasi pengendara kendaraan bermotor ditujukan untuk memberikan perlindungan dan jaminan keselamatan berlalu lintas kepada setiap orang termasuk Pemohon. Bahwa dalam hal menggunakan telpon yang dapat mengalihkan fokus pengendara kendaraan bermotor sehingga mengganggu konsentrasi telah banyak menimbulkan kecelakaan yang membahayakan keselamatan pengguna kendaraan bermotor yang tengah berkendara dan para pengguna jalan lainnya.
- 7) Bahwa perkembangan teknologi yang menciptakan perangkat tambahan, seperti GPS (*Global Positioning System*) yang menunjukkan arah, *Bluetooth* yang menyambungkan *handphone* dan mini *display* yang membuat penumpang bisa menonton tayangan maupun film, merupakan bagian yang umum ditambahkan pada sebuah kendaraan, meskipun sistem keamanan juga tetap ditambahkan untuk meningkatkan keselamatan ketika mengemudi (Bishop, 2005). Gejala ini jika dilihat tidak semakin menurun, malah semakin meningkat. Tidak hanya perusahaan manufaktur, yang sengaja menambahkan untuk memberi nilai lebih dalam penjualan kendaraannya, pemilik kendaraan sendiri bahkan menambahkan perangkat tambahan yang dibutuhkannya ketika mengemudi, seperti perangkat navigasi, *handphone*, dan perangkat musik. Kebiasaan ini menjadikan kendaraan mobil sebagai alat transportasi yang canggih dengan berbagai perangkat tambahannya (Laurier, 2004).
- 8) Bahwa DPR RI berpandangan ketentuan *a quo* dibuat tidak hanya menjamin kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan untuk satu pihak saja dan satu kepentingan pribadi orang saja. Melainkan Undang-Undang *a quo* dibuat demi menjamin kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan untuk semua orang [masyarakat sesuai dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945]. Bahwa dalil para Pemohon

yang menyatakan ketentuan *a quo* tidak menjamin kepastian hukum untuk kepentingan para Pemohon adalah tidak beralasan hukum. Bahwa apabila permohonan para Pemohon dikabulkan, justru akan menimbulkan ketidakpastian hukum, ketidakmanfaatan, dan ketidakadilan bagi diri dan kepentingan orang lain yang menginginkan terlaksananya keamanan, keselamatan, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Ketentuan *a quo* UU LLAJ dibuat justru untuk meminimalisir (mencegah) dari kemungkinan-kemungkinan kerugian yang jauh lebih besar yang akan ditimbulkan akibat dari kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kelalaian karena menggunakan telpon yang dapat mengganggu konsentrasi dalam berkendara di jalan raya.

- 9) Bahwa menurut para Pemohon frasa "*menggunakan telepon*" sebagai salah satu sebab terganggunya konsentrasi pengemudi kendaraan bermotor haruslah memiliki maksud yang jelas, sehingga tidak menjadi multi tafsir dalam pemberlakuannya. Terhadap dalil para Pemohon tersebut DPR RI berpandangan bahwa frasa "*menggunakan telepon*" ketika sedang mengemudikan kendaraan bermotor dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ merupakan salah satu bagian penjelasan dari "*mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi*" dan bagian dari tertib berkendara dan menjaga keselamatan saat berkendara. Dalam kamus besar Bahasa Indonesia kata "*menggunakan*" diartikan "*memakai (alat, perkakas); mengambil manfaatnya; melakukan sesuatu dengan: tidak boleh ~ kekerasan*", sedangkan kata "*telepon*" merupakan "*percakapan yang disampaikan dengan pesawat telepon; pesawat telepon*". Jika mencermati kata "*menggunakan*" artinya bersifat aktif. Lebih lanjut, norma *a quo* tergolong kalimat aktif, artinya melakukan kegiatan memanfaatkan telepon (memanfaatkan fitur-fitur) ketika berkendara adalah aktif melakukan sesuatu, artinya di sini pengemudi tidak sedang "*menggunakan telepon*". Oleh karena itu Penjelasan pasal *a quo* sudah jelas dan tidak multi tafsir.

- 10) Bahwa Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ merupakan norma kewajiban yang harus ditaati, sedangkan norma Pasal 283 UU LLAJ merupakan norma sanksi yang diberikan apabila tidak ditaatinya norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Lebih lanjut, pencantuman sanksi pada pasal *a quo* sudah sejalan dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU 12 tahun 2011). Ketentuan tersebut tercantum dalam lampiran II Nomor 268. *“Untuk menyatakan adanya suatu kewajiban yang telah ditetapkan, gunakan kata wajib. Jika kewajiban tersebut tidak dipenuhi, yang bersangkutan dijatuhi sanksi”*.
- 11) Bahwa kedua norma tersebut beserta penjelasannya merupakan satu kesatuan yang utuh. Jika para Pemohon beralasan bahwa Pasal 283 UU LLAJ tidak jelas dan pada penjelasannya dinyatakan cukup jelas, sehingga frasa *“menggunakan telepon”* tidak mendapatkan penjelasan yang cukup. Menurut DPR RI, para Pemohon kurang memahami logika dalam membaca peraturan perundang-undangan. Frasa *“menggunakan telepon”* merupakan penjelasan salah satu hal yang dapat menyebabkan gangguan konsentrasi dalam berkendara, sehingga tidak perlu dijelaskan lagi pada Pasal 283 UU LLAJ karena norma acuannya sudah ada pada Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Frasa *“menggunakan telepon”* merupakan penjelasan bukan norma undang-undang, namun penjelasan tersebut merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan dari norma undang-undangnya. Dengan demikian Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sudah jelas tidak multi tafsir yang tidak dapat ditafsirkan lain yang justru dapat bertentangan dengan norma undang-undangnya yang berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum yang melanggar Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Karena pemaknaan lain terhadap Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang dikehendaki para Pemohon adalah merupakan norma baru yang menjadi kewenangan Pembentuk Undang-Undang sehingga menjadi keliru jika ditambahkan dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.

- 12) Bahwa terhadap frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ telah memberikan batasan/tanda mengenai apa yang dimaksud dengan penuh konsentrasi yang dimaksudkan dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Sehingga dalam batasan-batasan ketentuan tersebut dianggap dapat memengaruhi kemampuan seseorang dalam mengemudikan kendaraan. Dalam mengemudi kendaraan bermotor, pengemudi tak hanya dituntut tanggung jawab, tetapi wajib juga berkonsentrasi. Dengan konsentrasi, ia bisa menjaga diri agar tidak terjadi kecelakaan dan juga bisa memperhatikan jalanan yang dilaluinya. Dengan konsentrasi, ia dengan mudah mengontrol kondisi kendaraannya saat di jalan raya. Konsentrasi adalah atensi atau perhatian; ia adalah suatu proses keterjagaan mental dan proses pengendalian substansi *mind* (alam pikiran). Berkonsentrasi berarti memfokuskan kesadaran pada satu subjek atau objek tanpa mengalihkan sedikit pun perhatian kesuatu yang lain.
- 13) Bahwa yang dimaksud dengan frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dan frasa “melakukan kegiatan lain” atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam ketentuan Pasal 283 UU LLAJ adalah ketika pengguna secara aktif menggunakan teleponnya ketika sedang aktif mengendarai kendaraan seperti menelpon, sms, *chatting*. Karena aktifitas tersebut adalah aktivitas komunikasi dua arah yang tentunya dapat dikategorikan sebagai suatu kegiatan yang dapat menyebabkan terganggunya perhatian pengemudi bermotor sehingga menjadi tidak konsentrasi. Namun apabila pengemudi kendaraan bermotor menggunakan telepon hanya untuk mengaktifkan aplikasi GPS untuk memandu jalan menuju lokasi yang telah ditentukan dan sepanjang tidak mengganggu konsentrasi dalam berkendara di jalan raya. Artinya tidak ada interaksi/komunikasi dua arah melalui telepon yang dapat memengaruhi konsentrasi pengemudi kendaraan.
- 14) Bahwa perlu untuk menjadi perhatian bagi para Pemohon, dalam sebuah pemberitaan di media dinyatakan sekitar 23.780 pengemudi

diperkirakan tewas dalam kurun 2007 hingga 2013 karena berbicara dan mengirim SMS dengan ponsel sembari mengemudi. WHO telah membuktikan berbicara di *smartphone* dapat mengalihkan perhatian pengemudi, meskipun sudah menggunakan *hands-free*. Untuk setiap sejuta pengguna *smartphone* baru, diperkirakan kenaikan angka kematian sebesar 19 persen lantaran gangguan pengemudi. Pada 2013, sebanyak 7.890 orang meninggal dalam kecelakaan akibat gangguan dalam mengemudi. Dalam sebuah riset lain milik *National Safety Council*, terungkap bahwa sebanyak 1,4 juta kecelakaan terjadi ketika pengemudi berbincang lewat ponselnya. Sementara ribuan lainnya akibat pengemudi tengah asyik *browsing* saat berkendara *Sumber:* (http://www.plazainformasi.jogjaprovo.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=3266:smartphone-lagi-penyebab-kecelakaan-tertinggi-di-jalan&catid=34:berita-baru&Itemid=53).

- 15) Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan ketentuan pasal yang diujikan dalam perkara *a quo* bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sangatlah tidak tepat dan tidak berdasar. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 3 huruf c UU LLAJ pengaturan dalam pasal *a quo* dalam Undang-Undang *a quo* secara tegas justru memberikan jaminan atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum karena Undang-Undang *a quo* bertujuan untu terwujudnya *penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat*.
- 16) Bahwa sesuai ketentuan Pasal 28J UUD 1945, DPR RI berpandangan bahwa meskipun para Pemohon di dalam UUD 1945 dijamin oleh konstitusi mengenai hak/dan kewenangan konstitusional nya, tetap saja hak tersebut juga dibatasi oleh hak asasi orang lain dimana UUD 1945 juga menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain tersebut. Atas dasar Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 tersebut, para Pemohon yang beranggapan bahwa ketentuan *a quo* telah menimbulkan suatu ketidakpastian hukum dan berpotensi merugikan para Pemohon

tidak berdasar. Bahwa justru ketentuan *a quo* UU LLAJ dibuat untuk memberikan jaminan kepastian hukum atas keamanan dan keselamatan berlalu lintas tidak hanya bagi diri para Pemohon yang bersangkutan tetapi juga bagi orang lain yang juga dijamin perlindungan, keamanan, dan keselamatannya.

- 17) Bahwa menurut para Pemohon norma *a quo* ketika dibentuk belum terpikirkan oleh pembentuk undang-undang bahwa GPS akan terintegrasi dengan *smartphone* seperti saat ini, sehingga norma *a quo* menjadi inskonstitusional. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, DPR RI berpandangan bahwa para Pemohon perlu untuk memahami ketika terjadi kekosongan hukum dimana perkembangan teknologi tersebut belum diatur dalam undang-undang, bukan berarti norma *a quo* inkonstitusional. Apabila perkembangan teknologi tersebut dipandang perlu diatur, maka seharusnya para Pemohon mengajukan *legislative review* kepada pembentuk undang-undang. Bahwa belum adanya pengaturan mengenai perkembangan teknologi yang terintegrasi dengan *smartphone* dalam UU LLAJ, sebab memang bukan demikian maksud dibentuknya undang-undang *a quo*. Dengan kata lain apabila perlunya adanya pengaturan perkembangan teknologi khususnya integrasi GPS pada *smartphone* bagi pengguna dapat dipertimbangkan sebagai bagian dari *ius Constituendum* untuk masa yang akan datang, karena adanya tuntutan kebutuhan untuk itu, bukan dengan menyalahkan Undang-Undang *a quo*.

c. Risalah Pembahasan Pasal-Pasal *a quo*

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

- 1) Terkait frasa “menggunakan telepon” UU LLAJ dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 30 April 2009:
 - Ir. Abdul Hakim, M.M. (Fraksi Partai Keadilan Sejahtera), menyampaikan bahwa:

Untuk penjelasan ayat (1) a saya usulkan ini menjadi norma larangan, bunyinya demikian yang ayat (1) a itu hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, misalnya sambil mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mengantuk, minuman keras dan obat-obatan, menerima telpon, dan/atau nonton TV dan video yang terpasang dalam kendaraan. Sebaiknya saya kira ini dijadikan norma larangan jika memang kegiatan ini dapat mengganggu dan dimungkinkan akan tidak konsentrasi.”
(vide Risalah Pembahasan Halaman 606)

2) Terkait frasa “menggunakan telepon” UU LLAJ dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 30 April 2009:

- Ir. Eddy Wahyudin, MBA. (Fr aksi FBD), menyampaikan bahwa:

Lalu kemudian yang kedua, saya mungkin agak berbeda dengan tadi yang dijelaskan mengenai mengantuk dan sebagainya, sebab jika itu sudah masuk dalam larangan nanti juga akan ada tindakan-tindakan penilangan dan sebagainya sehingga nanti bagaimana mengukurnya orang itu mengantuk, orang lagi nonton, telepon dan sebagainya akan tetapi itu sebenarnya pasal itu sudah cukup harus berkonsentrasi penuh, itupun juga memang syarat melakukan pengemudian, sebab jika itu dijadikan norma maka nanti ada saja alasan nanti bisa ditilang dan sebagainya orang lagi telpon, misalnya mengantuk karena sesuatu hal dan sebagainya jika itu dimasukkan norma nanti semua orang akan ditilang, karena kita sudah terikat jika menyetir mobil harus konsentrasi, bagaimana konsentrasinya itu tidak mengantuk, menonton, dan tidak menerima telepon. Saya pikir ini cukup di penjelasan saja. (vide Risalah Pembahasan Halaman 607-608)

d. Risalah Sidang Mahkamah Konstitusi Mengenai Keterangan Polri

- Keterangan Atas Pasal yang Dimohonkan untuk diuji Materiil

1. Ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ:

Para Pemohon menilai bahwa rumusan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ beserta Penjelasannya mengandung ketidakpastian hukum karena setiap orang termasuk Polisi dapat menafsirkan sekehendak keinginannya dan Penjelasannya telah memperluas norma sehingga mendatangkan kerugian pada warga masyarakat.

Terhadap penilaian para Pemohon tersebut, Polri sebagai Pihak Terkait tidak sependapat dan mengajukan pandangan sebagai berikut:

- a) Rumusan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dan Penjelasannya sudah memberi kepastian hukum. Pasal tersebut berbunyi, “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Selanjutnya, dalam Penjelasan pasalnya dijelaskan sebagai berikut:

“Yang dimaksud dengan “penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan”.

- b) Terdapat 2 (dua) kewajiban yang harus dilakukan oleh orang yang sedang mengemudi kendaraan bermotor berdasarkan ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yaitu *Pertama*, wajib mengemudi dengan wajar yang bermakna menjalankan kendaraan bermotor dengan cara yang menjamin keselamatan dan keamanan diri dan pengguna jalan yang lain. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan diri, pengemudi harus mematuhi rambu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, batas kecepatan maksimum; *Kedua*, wajib mengemudi dengan penuh konsentrasi yang bermakna mencurahkan perhatiannya dan selama mengemudi harus:
 - i. Menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi yaitu menggunakan *handphone* dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan tangan memindahkan kursor dalam rangka menelepon, sms, *chatting*, atau mencari jalan atau

menonton televisi/video yang terpasang di kendaraan bermotor.

- ii. Tidak menempatkan diri dalam satu keadaan yang mengganggu konsentrasi yaitu sakit, Lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan.

Dari penjelasan tersebut, ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sudah mengandung kepastian hukum karena dari rumusan sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapapun mengenai cara mengemudi yang wajar dan penuh konsentrasi. Adanya pedoman yang jelas tidak mungkin membuka adanya perbedaan tafsir terhadap ketentuan tersebut. Begitu juga ketentuan tersebut tidak membuka bagi kemungkinan polisi melakukan penafsiran sekehendak keinginannya. Dengan penjelasan di atas, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak mengandung perluasan norma.

- c) Bahwa sesungguhnya, adanya larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai kendaraan di jalan adalah merupakan tugas Polri sebagai aparat penegak hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 yang bersifat *open norm*. Artinya, penambahan, pengurangan, ataupun penugasan sesuatu kewenangan yang terkait dengan Polri merupakan kewenangan dari pembentuk undang-undang. Oleh karenanya, tugas Polri di bidang penegakan hukum terkait dengan larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudi kendaraan bermotor di jalan merupakan kebijakan terbuka pembentuk undang-undang untuk menentukannya yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam UU Polri dan UU LLAJ (*open legal policy*).
- d) Larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudi kendaraan bermotor di jalan adalah untuk melaksanakan konsep keamanan dan ketertiban sebagaimana yang diamanatkan

oleh Pasal 30 ayat (4) UUD 1945. Selain itu, UU LLAJ juga secara tegas mengamanahkan Polri sebagai salah satu pemangku kepentingan (*stake holder*) LLAJ untuk berperan aktif dalam upaya-upaya penanggulangan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan sesuai dengan kewenangan yang ada termasuk mengkoordinasikan sistem informasi LLAJ dan peran di dalam forum LLAJ baik di tingkat Nasional, Provinsi, maupun Kabupaten dan Kota. Hal ini diperkuat dengan UU Polri yang mewajibkan polisi untuk melindungi dan mengayomi masyarakat termasuk aktivitasnya di jalan. Oleh karena itu Polri selalu melakukan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah efektif dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, frasa “menggunakan telepon” termasuk dalam melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sudah jelas dan tidak dapat disebut sebagai keinginan sepihak aparat penegak hukum (*incasu* Polri).

- e) Sebagai perbandingan dan diperkuat adanya hasil penelitian yang dilakukan oleh *University College London* sebagaimana laporan UPI yang dikutip Tekno Liputan 6.com, pada hari Sabtu, tanggal 25 Maret 2017, telah mengungkapkan bahwa mengikuti petunjuk GPS atau navigasi satelit rupanya bisa mematikan kinerja bagian otak yang berfungsi untuk navigasi. Para peneliti telah memindai otak 24 relawan saat mereka menggunakan arahan GPS di lingkungan Soho pusat kota London. Para ilmuwan memusatkan perhatian mereka pada *hippocampus* atau wilayah otak yang dipakai untuk memori atau navigasi. Selain itu, para peneliti juga berfokus pada *prefrontal cortex*, bagian otak yang dipakai untuk perencanaan dan pengambilan keputusan. Saat relawan menyusuri jalanan Soho untuk pertama kalinya tanpa arahan GPS dan ketika memasuki persimpangan *Seven Dials* (ada tujuh jalan bertemu di persimpangan itu), pemindaian otak

menunjukkan adanya lonjakan aktivitas saraf di kedua bagian otak tersebut. Otak manusia mampu membayangkan berbagai kemungkinan rute secara *real-time* ketika seseorang melakukan navigasi. Sebaliknya, *hippocampus* dan *prefrontal cortex* sama-sama terdiam saat relawan dipandu oleh GPS. Penemuan terbaru ini sejalan dengan penemuan sebelumnya yang memperlihatkan otak manusia selalu merumuskan rancangan cadangan seiring dengan pergerakan atau interaksi seseorang dengan lingkungannya.

Hasil (penelitian) ini cocok dengan kerja *hippocampus* yang menyimulasikan perjalanan yang akan ditempuh. Sementara, *prefrontal cortex* membantu memutuskan, jalan mana yang harus ditempuh untuk mencapai tujuan. Para peneliti mengungkapkan adanya teknologi GPS membuat kedua bagian otak tidak merespon jaringan jalan. Artinya ada bagian otak tersebut tidak bekerja saat kita memakai GPS di jalan.

2. Ketentuan Pasal 283 UU LLAJ

Mengingat penggunaan GPS dapat mengganggu konsentrasi bahkan dapat menyebabkan otak tidak dapat bekerja sebagaimana mestinya, untuk memberikan jaminan dan kepastian hukum yang lebih jelas serta perlakuan yang adil bagi pihak-pihak yang berkepentingan terkait dengan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, maka pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga perlu ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya adalah pemberian sanksi baik secara administrasi sebagaimana tercantum pada Pasal 244 UU LLAJ maupun sanksi pidana sebagaimana tercantum Pasal 283 UU LLAJ.

Ketentuan Pasal 283 UU LLAJ berbunyi sebagai berikut:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Bahwa pemberian sanksi pidana sebagaimana tercantum pada Pasal 283 UU LLAJ sama sekali bukan dimaksudkan sebagai upaya balas dendam atau pemberian hukuman kepada orang yang telah melakukan suatu tindakan pidana, melainkan lebih memiliki tujuan tertentu yang bermanfaat. Pandangan utilitarian melihat pidanaan dari segi manfaat atau kegunaannya yang mana hal yang dilihat adalah situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana itu. Di satu pihak, pidanaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana dan di pihak lain pidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa dan menjadi korban tindak pidana. Pandangan ini dikatakan berorientasi ke depan (*forward-looking*) dan sekaligus mempunyai sifat pencegahan (*deterrence*).

Dengan demikian, larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan mempunyai keterkaitan dengan upaya untuk menciptakan ketertiban warga masyarakat dalam berlalu lintas. Ketika warga masyarakat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dengan tertib, ancaman terhadap jiwa raga, diri sendiri, dan pengguna jalan lainnya baik berupa kematian, luka berat, maupun luka ringan, serta kerusakan kendaraan bermotor dapat diminimalisir. Disinilah letaknya bahwa kewenangan memberikan larangan dan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan serta penerapan sanksi administrasi dan sanksi pidana menjadi tugas Polri dalam memberikan perlindungan dan pengayoman kepada pemakai jalan dalam rangka menciptakan keamanan dan ketertiban

masyarakat, khusus untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas (*vide Risalah Sidang Mahkamah Konstitusi Keterangan Polri*).

e. Risalah Sidang Mahkamah Konstitusi Mengenai Keterangan Ahli Hukum Administrasi Negara

Syarat wajar tidak dijelaskan dalam penjelasan pasal tersebut, tetapi syarat “penuh konsentrasi” dijelaskan sebagai:

1. Penuh perhatian;
2. Tidak terganggu perhatian karena:
 - a. sakit;
 - b. lelah;
 - c. mengantuk;
 - d. menggunakan telepon;
 - e. menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan; atau
 - f. meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan.
3. Memengaruhi kemampuan dalam mengemudi kendaraan.

Rincian dalam penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 sebenarnya menunjukkan beberapa instrumen dan kondisi akibat “terganggu perhatian”, dan bukan menekankan pada aspek instrumen dan kondisi, sehingga seseorang kemudian menjadi syarat pelanggaran. Syarat dalam Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah pada “wajar dan penuh konsentrasinya”, dimana keadaan apapun sebenarnya yang memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan merupakan pelanggaran, sehingga dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 dimana unsur pelanggarannya adalah “mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.”

Menurut M.A. Loth dalam *Bahasa Hukum: sebuah Metodologi Kecil*, penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 sebagai klarifikasi undang-undang, yang menekankan pada interpretasi sebagai proses, yaitu “Pemberian suatu makna kepada suatu pernyataan

melalui suatu pernyataan lain, yang mempunyai makna yang dimaksud.” Dalam hal ini Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009, menginterpretasikan suatu alternatif rumusan yang ditegaskan oleh suatu instrumen atau kondisi tertentu yang mengarah pada maksud “penuh konsentrasi”. Dalam hal ini “penuh konsentrasi” dimaksudkan sebagai makna yang tidak terganggu oleh suatu instrumen atau keadaan. Dengan demikian, penekanan norma adalah seseorang ketika mengemudikan kendaraan wajar dan penuh konsentrasi, dan tidak ada gangguan apapun yang memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Hal ini dapat dilihat pada unsur pelanggaran pidananya adalah “tidak wajar dan kegiatan lain atau dipengaruhi keadaan” artinya syarat pelanggaran adalah kegiatan dan keadaan apapun yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Dengan demikian, dalam hal mengobrol atau bercanda pun dalam kendaraan merupakan pelanggaran atas konsep “wajar dan penuh konsentrasi”, karena telah terjadi “gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan”, sehingga melanggar marka jalan atau menyebabkan kecelakaan.

Dengan demikian, ketentuan Pasal 106 ayat (1) beserta penjelasannya dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bukan ditujukan pada instrumennya, misalnya penggunaan telepon langsung dinyatakan melanggar, tetapi hilamh konsentrasinya akibat penggunaan telepon dengan segala fiturnya yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Artinya rumusan ketentuan pasal tersebut menggunakan teori relevansi untuk menentukan dahulu akibat keterjadian atau akibat yang terjadi, misalnya pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas, kemudian ditentukan sebabnya, misalnya sedang melakukan kegiatan dan keadaan apa saat mengemudikan di jalan, sehingga konsentrasi terganggu.

Hal ini menunjukkan penggunaan telepon dan fiturnya, misalnya penggunaan GPS, bukanlah syarat pelanggaran yang dituju dalam undang-undang, tetapi “terganggunya perhatian, yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.” Oleh sebab itu,

norma Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 diterapkan pada saat terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan terlebih dahulu yang kemudian dibuktikan penyebabnya adalah instrumen atau keadaan, dan bukan diterapkan pada instrumen atau keadaan dahulu, kemudian dilakukan penindakan.

Penggunaan telepon dan fiturnya, misalnya GPS, sepanjang “tidak memengaruhi kemampuan dalam mengemudi kendaraan di jalan” dan tidak menjadi sebab terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan, tidak dapat dikenakan unsur Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 karena tidak memenuhi “(1) secara tidak wajar dan (2) melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi.”

Dengan demikian, penekanan utamanya adalah frasa “akibat gangguan konsentrasi, sehingga terjadilah pelanggaran marka dan kecelakaan lalu lintas.” Dengan demikian, norma tersebut mengatur segala “kegiatan lain atau keadaan” yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, sehingga terjadi pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas merupakan syarat pelanggaran dan dapat memenuhi unsur pidana.

Dengan memerhatikan norma tersebut dikaitkan pada syarat “tidak terganggu konsentrasinya dalam mengemudikan kendaraan di jalan”, seseorang yang mengemudikan kendaraan dengan bantuan fitur GPS dalam telepon atau penggunaan telepon pada umumnya bukan perbuatan yang dituju pada norma undang-undang tersebut, tetapi pada “terganggu konsentrasinya sebagai akibat pelanggaran marka jalan dan kecelakaan lalu lintas.” Di sisi lain, penggunaan telepon dalam Bahasa Indonesia sebagai “memakai” dalam artian aktif jelas menunjukkan sebagai kegiatan lain yang membutuhkan konsentrasi juga.

Terkait dengan beberapa diferensiasi penegakan hukum dalam praktik di lapangan tentu bukan persoalan kerugian konstitusionalitas, sehingga penerapan dalam praktik hukum diserahkan kepada penegak hukum sesuai dengan wewenang objektif dan subjektifnya berdasar hasil penyelidikan dan penyidikannya secara seksama dengan makna

dan maksud duatu “kegiatan lain dan keadaan” yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan di jalan, sehingga terjadi pelanggaran di marka dan kecelakaan.

Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan peraturan dasar yang mengemukakan hal yang terlarang adalah “kegiatan lain atau keadaan yang menyebabkan gangguan konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan di jalan.” Hal ini disebabkan perintah Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah “wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Oleh sebab itu, administrasi dalam hal ini penegak hukum/pihak yang berwenang wajib menegakkan orang yang mengemudikan tidak wajar dan tidak konsentrasi, yang kemudian secara relevan menjadi penyebab terjadinya pelanggaran marka dan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 menekankan pada aspek wajar dan penuh konsentrasinya, dan bukan pada penggunaan instrumen atau keadaan yang memengaruhinya sebagai syarat pelanggaran.

Dengan mendasarkan pada analisis tersebut, dapat dikemukakan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan norma yang mengatur suatu syarat “wajar dan penuh konsentrasi”, dimana pelanggaran pidananya terletak pada “gangguan konsentrasi disebabkan kegiatan lain dan keadaan” dan bukan pelanggaran atas “kegiatan atau keadaannya”, tetapi “gangguan konsentrasi dalam mengemudi.”

Penekanan syarat dalam undang-undang adalah wajar dan penuh konsentrasi, sehingga pelanggarannya adalah “gangguan konsentrasi dalam mengemudi.” Hal ini berarti jelas pelanggarannya bukan pada “kegiatan lain atau keadaan” sebagai sebab, tetapi pada akibatnya yaitu gangguan konsentrasi dalam mengemudi. Dengan demikian, penggunaan telepon atau fiturnya sebagai sebab bukan maksud yang dituju dalam norma ini melainkan akibat gangguan konsentrasinya merupakan penyebab pelanggaran.

Demikian Keterangan DPR RI disampaikan untuk menjadi bahan pertimbangan bagi Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa, memutus, dan mengadili perkara *a quo* dan dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
2. Menolak permohonan *a quo* untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan *a quo* tidak dapat diterima;
3. Menerima Keterangan DPR RI secara keseluruhan;
4. Menyatakan ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
5. Menyatakan ketentuan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.

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

[2.6] Menimbang bahwa para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) masing-masing telah menyampaikan kesimpulan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 25 Juni 2018 dan tanggal 26 Juni 2018, yang pada pokoknya menyatakan tetap dengan pendiriannya;

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

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, selanjutnya disebut UU 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945;

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan para Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas norma undang-undang, *in casu* Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU 22/2009) terhadap UUD 1945, maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

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

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);

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

Dengan demikian, para Pemohon dalam pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. ada tidaknya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam kedudukan sebagaimana dimaksud pada huruf a;

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

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

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan uraian ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional

sebagaimana diuraikan di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan kedudukan hukum para Pemohon sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan *a quo* adalah frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009, yang rumusannya masing-masing sebagai berikut:

Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009:

Yang dimaksud dengan “penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

Pasal 283 UU 22/2009:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Bahwa Pemohon I mendalilkan dirinya sebagai perkumpulan yang bernama “Toyota Soluna Community (TSC)” yang didirikan di hadapan notaris Irma Imelda, S.H., M.Kn. (bukti P-3) yang diwakili oleh Sanjaya Adi Putra dan Naldi Zen, masing-masing sebagai Ketua Umum dan Sekretaris Jenderal TSC berdasarkan Surat Keputusan Nomor 01/KETUM/HQ-TSC/Rev-1/XII/2017, bertanggal 01 Desember 2017, perihal Penetapan Susunan Kepengurusan Toyota Soluna Community Periode Masa Kerja 2017 s.d. 2019 (bukti P-4), dan Pemohon II mendalilkan dirinya sebagai perseorangan warga negara Indonesia (bukti P-5) yang berprofesi sebagai Pengemudi Transportasi *Online* (bukti P-7), yang menganggap telah dirugikan hak konstitusionalnya berupa hak atas kepastian dan perlindungan hukum oleh karena berlakunya frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang

terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 yang dimohonkan pengujiannya. Hak konstitusional dimaksud menurut para Pemohon dijamin oleh UUD 1945.

Menurut para Pemohon dengan adanya frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 akan menghambat kegiatan Pemohon I melakukan pertemuan antar anggota TSC dan menyelenggarakan perjalanan ke berbagai daerah. Pemohon I sangat bergantung pada penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit *Global Positioning System* (GPS), yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*) untuk mempermudah menemukan titik pertemuan dalam perjalanan yang mereka lakukan. Sedangkan Pemohon II yang berprofesi sebagai Pengemudi Transportasi *Online* dalam kesehariannya mencari nafkah sangat bergantung pada penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit GPS yang terdapat dalam *smartphone*. Pada saat pengguna jasa transportasi *online* memesan dan Pemohon II menerima pesanan tersebut maka pada saat itu juga GPS berfungsi untuk menentukan titik pemesanan pengguna jasa. Menurut para Pemohon, frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 dalam praktiknya dapat menimbulkan ketidakpastian dan tidak memberikan perlindungan hukum karena dapat ditafsirkan termasuk menggunakan GPS. Padahal menggunakan GPS, menurut para Pemohon tidak mengganggu konsentrasi pengemudi saat mengemudi atau berkendara. Akibat dari ketidakjelasan penjelasan dan norma pasal yang dimohonkan pengujiannya, para pengguna GPS yang terdapat dalam *smartphone*, menurut para Pemohon, menjadi terancam sanksi pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan norma Pasal 283 UU 22/2009. Oleh karena itu, para Pemohon meminta kepada Mahkamah agar frasa “menggunakan telepon” dimaknai tidak termasuk penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit GPS, yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*).

Berdasarkan uraian yang dikemukakan oleh para Pemohon di atas, Mahkamah berpendapat bahwa para Pemohon telah menguraikan secara jelas kualifikasinya sebagai Pemohon. Pemohon I mewakili perkumpulan dan Pemohon II sebagai perseorangan warga negara Indonesia. Dalam kualifikasi demikian para Pemohon juga telah menjelaskan secara spesifik hak konstitusionalnya yang menurut anggapannya dirugikan dengan berlakunya norma yang dimohonkan pengujian, yaitu hak untuk mendapatkan kepastian dan perlindungan hukum terkait

dengan penggunaan GPS pada saat mengemudikan kendaraan. Dengan demikian telah tampak adanya hubungan kausal antara anggapan para Pemohon tentang kerugian hak konstitusional dengan berlakunya frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 yang dimohonkan pengujian, sehingga jika permohonan dikabulkan, kerugian demikian tidak akan terjadi. Oleh karena itu, menurut Mahkamah, para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo*.

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

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang bahwa dalam mendalilkan pertentangan frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 dengan UUD 1945, para Pemohon mengemukakan alasan-alasan yang pada pokoknya sebagai berikut (alasan-alasan selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara):

1. Bahwa dengan semakin berkembangnya teknologi telepon genggam sebagai telepon jaringan bergerak (telepon seluler) telah memiliki fungsi-fungsi lain dengan berbagai fitur sehingga tidak hanya difungsikan sebagai alat komunikasi tetapi dengan telah menjadi *smartphone*, telepon seluler dapat digunakan untuk mengoperasikan GPS dengan berbagai manfaat, di antaranya untuk penentuan lokasi, navigasi, *tracking*, atau waktu. Manfaat tersebut dapat digunakan untuk menyalurkan hobi atau mencari nafkah. Menurut para Pemohon, frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 tidak mencakup *smartphone* yang dapat digunakan untuk GPS karena tidak mengganggu konsentrasi pengemudi;

2. Bahwa dengan ketidakjelasan maksud frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 berakibat para pengguna GPS dalam *smartphone* yang sedang mengemudikan kendaraannya terancam sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 283 UU 22/2009 karena dipandang dapat mengganggu konsentrasi pengemudi;
3. Bahwa untuk menghindari sanksi pidana berdasarkan ketentuan Pasal 283 UU 22/2009, menurut para Pemohon, pengemudi kendaraan bermotor mengoperasikan GPS dalam *smartphone*-nya secara sembunyi-sembunyi saat berkendara.

[3.8] Menimbang bahwa untuk mendukung dalil permohonannya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang masing-masing diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-7, yang selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara;

[3.9] Menimbang bahwa Dewan Perwakilan Rakyat telah menyampaikan keterangan pada Sidang Pleno tanggal 9 Mei 2018 dan telah menyerahkan keterangan tertulis ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 6 Juni 2018 (sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara);

[3.10] Menimbang bahwa Presiden telah menyampaikan keterangan pada Sidang Pleno tanggal 25 April 2018 dan telah menyerahkan keterangan tertulis ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 2 Mei 2018 dan keterangan tambahan ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 7 Mei 2018. Di samping itu, Presiden juga mengajukan 2 (dua) orang ahli, yaitu Dian Puji N. Simatupang yang didengar keterangannya pada Sidang Pleno tanggal 9 Mei 2018 serta Reza Indragiri Amriel yang menyerahkan keterangan tertulis ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 7 Mei 2018 (sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara);

[3.11] Menimbang bahwa Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) telah menyampaikan keterangan pada Sidang Pleno tanggal 25 April 2018 dan menyerahkan keterangan tertulis tanggal 9 Mei 2018 serta keterangan tambahan ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 9 Mei 2018. Di samping itu, Pihak Terkait juga mengajukan 6 (enam) orang ahli, yaitu Guritnaningsih,

Danang Parikesit, dan Marcus Priyo Gunarto yang didengar keterangannya pada Sidang Pleno tanggal 6 Juni 2018 serta keterangan tertulis dari Kalamullah Ramli, Sowanwitno Lumadjeng, dan Nurhasan Ismail yang keterangan tertulisnya diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 5 Juni 2018 (sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara);

[3.12] Menimbang bahwa setelah membaca secara saksama permohonan para Pemohon, memeriksa bukti-bukti yang diajukan sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.8]**, serta mendengar keterangan pihak-pihak sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.9]**, Paragraf **[3.10]**, dan Paragraf **[3.11]**, serta mempertimbangkan argumentasi para Pemohon, isu konstitusional yang harus dipertimbangkan oleh Mahkamah adalah apakah benar frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 bertentangan dengan UUD 1945;

[3.13] Menimbang bahwa mengenai dalil para Pemohon berkenaan dengan frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) yang menurut para Pemohon tidak memberikan jaminan kepastian hukum, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

[3.13.1] Bahwa untuk menilai konstitusionalitas frasa “menggunakan telepon” dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, Mahkamah perlu menjelaskan terlebih dahulu maksud dibentuknya UU 22/2009 yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 14/1992). Dalam konsiderans “Menimbang” huruf d dinyatakan bahwa UU 14/1992 sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Lebih lanjut terkait dengan alasan penggantian UU 14/1992 dijelaskan dalam Penjelasan Umum UU 22/2009 yang pada intinya ada kebutuhan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan semakin tinggi, sehingga perlu ada upaya pengaturan yang diarahkan salah satunya pada penanggulangan angka kecelakaan lalu lintas secara komprehensif mulai dari pencegahan hingga penegakan hukumnya. Mahkamah dapat memahami maksud tersebut karena

tujuannya tidak lain adalah untuk menciptakan dan memberikan jaminan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas karena salah satu fungsi hukum, termasuk dalam hal ini Undang-Undang *a quo*, adalah sarana untuk rekayasa masyarakat menuju kehidupan yang lebih baik. Bagaimanapun, wajah dan budaya hukum suatu negara tercermin dari perilaku masyarakatnya dalam berlalu-lintas. Oleh karenanya UU 22/2009 menghendaki setiap orang yang menggunakan jalan diwajibkan untuk berperilaku tertib agar dapat dicegah segala hal ihwal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan berlalu lintas sebagaimana esensinya tertuang dalam Pasal 105 UU 22/2009. Pentingnya perilaku tertib ini dapat dimengerti jika merujuk pada data angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia selama 5 (lima) tahun terakhir yaitu tahun 2013 sampai dengan tahun 2017 telah terjadi 494.313 (empat ratus sembilan puluh empat ribu tiga ratus tiga belas) kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh *human error* (Data IRSMS Korlantas Polri yang disampaikan sebagai keterangan tambahan Pihak Terkait yang diterima oleh Mahkamah Konstitusi pada tanggal 9 Mei 2018).

[3.13.2] Bahwa pengaturan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas dalam UU 22/2009 bukanlah merupakan substansi yang baru karena dalam UU 14/1992 pengaturan tersebut sudah ada, namun materi muatannya masih sederhana belum mampu menjangkau berbagai aspek yang menyebabkan terganggunya ketertiban dan keselamatan berlalu lintas karena gangguan konsentrasi. Dalam hal ini, UU 22/2009 mengatur secara lebih komprehensif upaya menciptakan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas yang tidak hanya bertujuan untuk melindungi kepentingan pengemudi kendaraan bermotor tetapi juga bagi pengguna jalan lainnya (termasuk pesepeda dan pejalan kaki). Oleh karena itu, dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 diatur dua kewajiban hukum yang harus dilakukan oleh setiap orang yang berkendara. *Pertama*, wajib mengemudi dengan wajar. Istilah “wajar” memang tidak dijelaskan dalam UU 22/2009. Merujuk pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata “wajar” dimaknai dengan “sebagaimana adanya tanpa tambahan apa pun; menurut keadaan yang ada; sebagaimana mestinya”. Jika dikaitkan dengan perilaku tertib berlalu lintas sebagaimana yang dikehendaki oleh UU 22/2009 maka maksud kata “wajar” adalah berkaitan dengan perilaku pengemudi kendaraan bermotor yang mengemudikan kendaraan dengan mengutamakan keselamatan

pengemudi kendaraan sendiri dan pengguna jalan lainnya serta mematuhi ketentuan tentang tata cara berlalu lintas sebagaimana telah diatur dalam UU 22/2009 dan peraturan perundang-undangan lainnya. Pengemudi tentu tidak boleh memaksakan kehendaknya atau mengemudi secara agresif (*aggressive driving*). *Kedua*, penuh konsentrasi saat berkendara. Terkait dengan maksud penuh konsentrasi tersebut diberikan penjelasan yang lengkap dalam UU 22/2009 yang menyatakan bahwa “setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan”. Artinya, pengemudi wajib mencurahkan perhatiannya selama mengemudikan kendaraannya dengan cara: (1) menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain selain mengemudi yang dapat mengganggu konsentrasinya, misalkan menggunakan telepon termasuk di dalamnya menekan tombol telepon, atau melakukan gerakan memindahkan kursor dalam telepon genggam (seluler) untuk menelepon, SMS, *chatting*, atau mencari jalan dengan menggunakan GPS; (2) tidak menempatkan diri dalam keadaan yang dapat mengganggu konsentrasinya, misalnya karena sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol, atau obat-obatan.

Oleh karena itu, frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam penjelasan harus dipahami bersama-sama dengan norma pokok dalam batang tubuh Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 yang menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Norma dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 ini merupakan norma baru yang belum terdapat dalam undang-undang sebelumnya (UU 14/1992). Perlunya norma ini dibentuk bertolak dari fakta yang berkembang di lapangan bahwa angka kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat akibat pengemudi kendaraan yang tidak penuh konsentrasi saat berkendara sehingga merugikan pengemudi sendiri dan pengguna jalan yang lain. Merujuk keterangan DPR di persidangan Mahkamah pada tanggal 9 Mei 2018 dalam forum Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 30 April 2009, dijelaskan perihal proses perdebatan terhadap pembahasan frasa penuh konsentrasi yang dimaksudkan untuk mengatur secara lebih komprehensif

sebagai upaya mencegah kecelakaan lalu lintas akibat pengemudi yang berkendara secara tidak penuh konsentrasi.

Dalam konteks inilah diperlukan penjelasan untuk memudahkan warga masyarakat memahami maksud “penuh konsentrasi” tersebut. Menggunakan telepon hanya merupakan salah satu penyebab yang dapat memengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan secara penuh konsentrasi. Jika merujuk pada KBBI kata “menggunakan” diartikan “memakai (alat, perkakas); mengambil manfaatnya; melakukan sesuatu dengan: tidak boleh ~ kekerasan”, kata “menggunakan” bersifat aktif. Artinya, norma *a quo* tergolong dalam kalimat aktif, untuk menerangkan kegiatan melakukan sesuatu dengan memanfaatkan telepon, termasuk memanfaatkan fitur-fitur ketika sedang berkendara. Dengan demikian, rumusan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 terkait dengan frasa “menggunakan telepon” telah cukup jelas. Pembentuk undang-undang memang tidak memberikan contoh detil apa saja jenis fitur-fitur yang terdapat dalam telepon seluler karena akan mempersempit pelaksanaan undang-undang. Terlebih lagi jika hal itu terkait dengan perangkat teknologi yang selalu berkembang. Pembentuk undang-undang hanya merumuskan secara umum penjelasan terkait dengan berbagai penyebab yang dapat memengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan secara penuh konsentrasi, supaya pelaksanaan norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 tidak mudah tertinggal, tetapi mampu menjangkau kebutuhan hukum dalam jangka waktu yang panjang, termasuk mengantisipasi adanya perkembangan teknologi. Penjelasan demikian telah sesuai dengan teknik penyusunan peraturan perundang-undangan yang pada saat UU 22/2009 dibuat masih menggunakan Lampiran Sistematika Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan angka 149 dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU 10/2004). Esensi teknik penyusunan tersebut sama dengan Lampiran II angka 176 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU 12/2011) yang menggantikan UU 10/2004.

[3.13.3] Bahwa seiring dengan perkembangan teknologi kendaraan bermotor, Mahkamah dapat memahami jika kini telah banyak kendaraan bermotor yang diproduksi sekaligus dilengkapi dengan teknologi peta jalan ditambah dengan fitur GPS yang sesuai dengan standar untuk membantu pengemudi mencapai lokasi

tujuannya. Terhadap hal ini, ahli Sowanwitno Lumadjeng dalam keterangannya menjelaskan instrumen GPS yang merupakan bawaan produksi pabrikan, berbeda dengan pemanfaatan fitur GPS melalui telepon seluler. Perbedaan mendasar terletak pada perencanaan desain penempatan layar. Pada mobil produksi, penempatan layar berada dalam jangkauan pandangan maupun jangkauan pengoperasian yang sudah terukur dengan desain tata letak yang mempertimbangkan keamanan dan keselamatan berkendara. Pengemudi tidak perlu menoleh-noleh dan/atau meninggalkan pandangan utamanya terlalu lama dalam mengemudi apabila ingin melihat layar instrumen GPS. Sementara itu, pemanfaatan fitur GPS melalui penggunaan telepon seluler tidak ada panduannya. Bahkan fakta yang berkembang di lapangan seringkali penempatan telepon genggam (seluler) yang sudah ada fitur GPS ditempatkan dengan cara mengaitkan telepon tersebut pada bagian kaca depan kendaraan sehingga dapat mengganggu pandangan dan memperlebar ruang tak tampak ("*blank spot*") bagi pengemudi yang pada akhirnya berisiko terjadinya kecelakaan. Dalam konteks ini perlu dipahami bahwa menggunakan telepon dengan memanfaatkan fitur GPS dan menempatkannya tidak sesuai dengan standar pada saat mengemudi merupakan kegiatan yang dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi yang berdampak pada kecelakaan lalu lintas. Menurut ahli Kalamullah Ramli dalam keterangan tertulis yang diserahkan ke Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi tanggal 5 Juni 2018 bahwa mengemudikan kendaraan bermotor yang diiringi dengan beragam aktifitas lainnya secara paralel (*multi-tasking*) akan mengakibatkan penurunan kendali otak (*brain drain*) dan berkurangnya penguasaan menyeluruh secara visual, spasial, dan motorik atas aktivitas utama, yaitu mengemudi.

Mahkamah dapat memahami bahwa pengoperasian GPS sangat membantu pengemudi untuk sampai pada tujuannya dengan menempuh rute terbaik sesuai dengan tayangan GPS. Persoalannya, pengguna GPS dalam telepon seluler bukanlah satu-satunya pengemudi yang berada di rute jalan dimaksud. Bisa dipastikan pengemudi akan berpapasan, beriringan, atau berdampingan dengan sesama pengguna jalan, baik pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan lain. Pada saat yang sama GPS juga bukan satu-satunya objek yang harus diperhatikan oleh pengemudi. Di sepanjang jalan pengemudi berhadapan dengan objek-objek lainnya yang menjadi kewajiban pengemudi

untuk memerhatikannya sesuai dengan ketentuan tertib berlalu lintas dalam UU 22/2009 misalnya rambu lalu lintas, bangunan, cahaya, dan lainnya. Konsentrasi pengemudi tidak boleh terganggu karena menggunakan aplikasi GPS dalam telepon seluler pada saat berkendara karena akan menyebabkan berkurangnya perhatian dan konsentrasi pengemudi yang dapat berdampak pada kecelakaan lalu lintas. Menurut pendapat Mahkamah, Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 terkait dengan frasa “penuh konsentrasi” bertujuan untuk melindungi kepentingan umum yang lebih luas akibat dampak buruk perilaku pengemudi yang terganggu konsentrasinya pada saat mengemudikan kendaraannya.

Berdasarkan uraian di atas, menggunakan telepon seluler yang di dalamnya terdapat berbagai fitur termasuk aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut GPS pada saat berkendara, dalam batas penalaran yang wajar termasuk hal yang dapat mengganggu konsentrasi berlalu lintas yang dapat berdampak pada kecelakaan lalu lintas. Dengan kata lain, penggunaan GPS dapat dibenarkan sepanjang tidak mengganggu konsentrasi pengemudi dalam berlalu lintas. Artinya, tidak setiap pengendara yang menggunakan GPS serta-merta dapat dinilai mengganggu konsentrasi mengemudi yang membahayakan pengguna jalan lainnya yang dapat dinilai melanggar hukum, sehingga penerapannya harus dilihat secara kasuistis. Oleh karena itu, tidak ada persoalan inkonstitusionalitas terkait dengan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009. Dengan demikian dalil para Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

[3.14] Menimbang bahwa mengenai dalil para Pemohon berkenaan dengan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 yang menurut para Pemohon tidak memberikan jaminan perlindungan hukum sehingga harus dinyatakan inkonstitusional, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

[3.14.1] Bahwa norma yang dipersoalkan konstitusionalitasnya adalah Pasal 283 UU 22/2009 yang secara lengkap menyatakan, “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)". Sebelum mempertimbangkan lebih lanjut dalil para Pemohon *a quo*, dengan telah dipertimbangkannya oleh Mahkamah konstitusionalitas Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 pada Paragraf [3.13.3] di atas bahwa penggunaan GPS dapat dibenarkan sepanjang tidak mengganggu konsentrasi mengemudi, maka para Pemohon tidak perlu khawatir dengan berlakunya ketentuan Pasal 283 UU 22/2009 sehingga pada dasarnya telah tidak relevan lagi untuk mempersoalkan konstitusionalitas Pasal 283 UU 22/2009.

Adapun perihal dalil para Pemohon yang menyatakan bahwa norma Pasal 283 UU 22/2009 multitafsir, Mahkamah berpendapat bahwa norma ini merupakan bagian dari Bab XX Ketentuan Pidana UU 22/2009. Merujuk pada Lampiran Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan huruf C.3 UU 10/2004 (yang berlaku ketika UU 22/2009 disusun), pembentuk undang-undang telah memberikan panduan teknik terkait dengan perumusan ketentuan pidana dalam suatu pembentukan peraturan perundang-undangan di antaranya adalah:

85. Ketentuan pidana memuat rumusan yang menyatakan penjatuhan pidana atas pelanggaran terhadap ketentuan yang berisi norma larangan atau perintah.
86. Dalam merumuskan ketentuan pidana perlu diperhatikan asas-asas umum ketentuan pidana yang terdapat dalam Buku Kesatu Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, karena ketentuan dalam Buku Kesatu berlaku juga bagi perbuatan yang dapat dipidana menurut Peraturan Perundang-Undangan lain, kecuali jika oleh Undang-Undang ditentukan lain (Pasal 103 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).
87. Dalam menentukan lamanya pidana atau banyaknya denda perlu dipertimbangkan mengenai dampak yang ditimbulkan oleh tindak pidana dalam masyarakat serta unsur kesalahan pelaku.
88. Ketentuan pidana ditempatkan dalam bab tersendiri, yaitu bab ketentuan pidana yang letaknya sesudah materi pokok yang diatur atau sebelum bab ketentuan peralihan. Jika bab ketentuan peralihan tidak ada, letaknya adalah sebelum bab ketentuan penutup.
90. Ketentuan pidana hanya dimuat dalam Undang-Undang dan Peraturan Daerah.
91. Rumusan ketentuan pidana harus menyebutkan secara tegas norma larangan atau perintah yang dilanggar dan menyebutkan pasal (-pasal) yang memuat norma tersebut.

Esensi terkait dengan teknik menyusun atau merumuskan ketentuan pidana dalam UU 10/2004 di atas sama dengan yang terdapat dalam Lampiran II

UU 12/2011. Merujuk pada panduan teknik tersebut pada prinsipnya tidak setiap peraturan perundang-undangan dapat mengatur ketentuan pidana karena ketentuan pidana merupakan hal yang terkait dengan perampasan hak sehingga harus dirumuskan dengan sangat hati-hati. Oleh karena itu hanya undang-undang dan peraturan daerah yang dapat mencantumkan ketentuan pidana. Lebih lanjut, secara doktriner perumusan ketentuan pidana harus memenuhi asas-asas hukum pidana yaitu *Lex Scripta (nullum crimen nulla poena sine lege scripta)*, rumusan ketentuan pidana harus dituangkan secara tertulis dalam suatu peraturan perundang-undangan, *Lex Certa (nullum crimen nulla poena sine lege certa)*, rumusan tindak pidana yang dimaksud harus diuraikan unsur-unsurnya secara jelas dan lengkap, dan *Lex Stricta (nullum crimen poena sine lege stricta)*, rumusan ketentuan pidana harus ditafsirkan secara ketat.

[3.14.2] Bahwa perumusan norma ketentuan pidana dalam Pasal 283 UU 22/2009 telah sesuai dengan asas-asas perumusan norma dalam hukum pidana dan teknik penyusunan peraturan perundang-undangan. Untuk memahami norma tersebut tidak dapat dilepaskan dari pemahaman yang utuh terhadap norma yang terdapat dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 yang menyatakan, “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Norma ini berisi norma perintah yang mewajibkan setiap orang mengemudikan kendaraannya secara wajar dan penuh konsentrasi sebagaimana telah dipertimbangkan di atas. Dalam rangka menciptakan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas terhadap pelanggaran norma wajib dimaksud perlu diberikan ancaman sanksi pidana yang perumusannya ditempatkan pada bagian akhir sebelum ketentuan penutup.

Berkenaan dengan persoalan pokok yang dipermasalahkan oleh para Pemohon terkait dengan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan” yang mana frasa ini memang tidak terdapat dalam rumusan norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 tetapi terkandung dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, Mahkamah berpendapat bahwa merujuk pada Lampiran huruf E angka 149 UU 10/2004 disebutkan bahwa “Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk Peraturan Perundang-Undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh”. Tafsir resmi dari norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 adalah:

Yang dimaksud dengan "penuh konsentrasi" adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

Sebagaimana pertimbangan hukum Mahkamah dalam Paragraf **[3.13.2]** di atas bahwa esensi pokok yang hendak dijelaskan dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 adalah mengenai wajibnya pengemudi mencurahkan konsentrasinya secara penuh pada saat sedang mengemudikan kendaraan atau berkendara. Oleh karena itu pengemudi tidak boleh melakukan kegiatan lain jika kegiatan lain tersebut dapat mengganggu konsentrasinya dalam mengemudi.

Berdasarkan uraian di atas Mahkamah berpendapat bahwa dalil para Pemohon berkenaan dengan frasa "melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan" yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009 bertentangan dengan UUD 1945 sepanjang tidak dimaknai "dikecualikan untuk penggunaan aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut *Global Positioning System* (GPS) yang terdapat dalam telepon pintar (*smartphone*)" adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.15] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh penjelasan tersebut di atas, Mahkamah berpendapat permohonan para Pemohon berkenaan dengan inkonstitusionalitas frasa "menggunakan telepon" yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa "melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan" yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009, tidak beralasan menurut hukum.

4. KONKLUSI

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

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

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

[4.3] Pokok permohonan tidak beralasan menurut hukum.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Wahiduddin Adams, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, Arief Hidayat, I Dewa Gede Palguna, Manahan MP Sitompul, dan Saldi Isra, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh empat**, bulan **Januari**, tahun **dua ribu sembilan belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Rabu**, tanggal **tiga puluh**, bulan **Januari**, tahun **dua ribu sembilan belas**, selesai diucapkan pukul **14.40 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Wahiduddin Adams, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, Arief Hidayat, I Dewa Gede Palguna, Manahan MP Sitompul, dan Saldi Isra, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Wilma Silalahi sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon atau Kuasa Hukum, Presiden atau yang mewakili, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

KETUA,

ttd.

Anwar Usman

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Aswanto

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Manahan MP Sitompul

ttd.

Wahiduddin Adams

ttd.

Suhartoyo

ttd.

I Dewa Gede Palguna

ttd.

Saldi Isra

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Wilma Silalahi



Digital Signature

Panitera
Kasianur Sidauruk, NIP. 19570122 198303 1001

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

Disclaimer:

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