



SALINAN

PUTUSAN
Nomor 98/PUU-XX/2022

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,

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

Nama : **Irfan Kamil**
Pekerjaan : Wartawan
Alamat : Jalan KS Tubun III W II Nomor 27 RT 008/007, Slipi,
Palmerah, Jakarta Barat, DKI Jakarta.

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 10 September 2022, memberi kuasa kepada Viktor Santoso Tandiasa, S.H., M.H., Advokat dan Konsultan Hukum pada *VST and Partners, Advocates & Legal Consultants*, beralamat di Perumahan Griya Cilebut Asri 1, Jalan Lidah Buaya 6, Blok M-1, Cilebut Barat, Kecamatan Sukaraja, Kabupaten Bogor, bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa:

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

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

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 22 September 2022 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada 22 September 2022 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 93/PUU/PAN.MK/AP3/09/2022 dan dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 98/PUU-XX/2022 pada 26

September 2022, yang telah diperbaiki dan diterima Mahkamah pada 31 Oktober 2022, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

Dengan ini Pemohon mengajukan Permohonan pengujian Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU 22/2009) (Bukti P.1), yang mengatur:

Pasal 273 ayat (1), yang menyatakan:

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)”.

Konstitusional bersyarat (*Conditionally Constitutional*) dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (“UUD 1945”) (Bukti P-2), dengan uraian sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH

1. Bahwa Pasal 24 ayat (2) 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) 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 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang

Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020, Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) (selanjutnya disebut UU 7/2020) yang menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: (a) menguji undang-undang (UU) terhadap UUD RI tahun 1945”;

4. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Republik Indonesia Tahun 5076, selanjutnya disebut UU 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 demikian pula kewenangan Mahkamah Konstitusi dalam menguji undang-undang terhadap UUD juga diatur dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, menyatakan:

“Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.”

6. Bahwa pengujian norma yang dimohonkan oleh Pemohon selain menguji Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terhadap UUD 1945.
7. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, ketentuan norma yang diuji adalah materi muatan Pasal dalam Undang-undang, oleh karenanya

Mahkamah berwenang menguji Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terhadap UUD 1945.

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

1. Bahwa ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU 7/2020 mengatur Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:
 - a. perorangan WNI;
 - b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip negara kesatuan RI yang diatur dalam undang-undang;
 - c. badan hukum publik dan privat, atau;
 - d. lembaga negara.

2. Bahwa terhadap syarat kedudukan Pemohon juga diatur dalam Pasal 4 ayat (1) PMK 2/2021, yang menyatakan:

Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a adalah Pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau perppu, yaitu:

 - a. Perorangan warga negara Indonesia atau 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 badan hukum privat; atau
 - d. Lembaga negara.

3. Bahwa selanjutnya terhadap kedudukan hukum Pemohon yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, menurut Pasal 4 ayat (2) PMK 2/2021 yang mengacu pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 011/PUU-V/2007, apabila:
 - a. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945.
 - b. Hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian;
 - c. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;

- d. Ada hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian; dan
 - e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi.
4. Bahwa *Pertama*, untuk mengukur apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a UU 7/2020 dan Pasal 4 ayat (1) huruf a PMK 2/2021, yakni Pemohon adalah Perorangan Warga Negara Indonesia, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:
 - Pemohon adalah Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan Kepemilikan Kartu Tanda Penduduk. (Bukti P.3)
5. Bahwa *Kedua*, untuk mengukur apakah Pemohon memiliki kedudukan Hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a PMK 2/2021, yakni adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:

Hak Konstitusional dalam UUD 1945 yang menjadi dasar Pemohon antara lain:

Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, menyatakan:

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

Pasal 28D ayat (1), menyatakan:

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

Oleh karenanya Pemohon telah memenuhi syarat sebagaimana ditentukan dalam Pasal Pasal 4 ayat (2) huruf a PMK 2/2021.
6. Bahwa *Ketiga*, untuk mengukur apakah Pemohon memiliki kedudukan Hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b dan huruf c PMK 2/2021, yakni adanya kerugian Konstitusional bersifat spesifik (khusus) dan aktual, atau setidaknya

menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:

- 6.1. Pemohon berprofesi sebagai Wartawan (Bukti P.4 – Kartu Pers) yang dalam kesehariannya harus mencari berita dengan *deadline* yang diberikan dari kantor berita tempat Pemohon bekerja.
- 6.2. Dalam bekerja, Pemohon menggunakan Kendaraan Beroda Dua yakni Motor (Bukti P.5 – SIM C) dalam menjalankan profesinya untuk mengejar *deadline* membuat berita yang diberikan oleh Pimpinan Redaksi kantor Berita tempat Pemohon I bekerja.
- 6.3. Saat harus mengejar *deadline* yang diberikan oleh Pimpinannya, Pemohon kerap mengendarai kendaraan dengan kecepatan diatas standar untuk bisa mendapatkan berita sebagaimana *deadline* yang diberikan oleh Pimpinan.
- 6.4. Dengan kecepatan tersebut, Pemohon seringkali hampir mengalami kecelakaan akibat banyaknya jalan rusak yang dilewati oleh Pemohon di mana saat sedang mengendarai Motornya tiba-tiba harus mengerem mendadak atau menghindari jalan rusak secara mendadak dimana tidak jarang hampir mengalami kecelakaan oleh pengendara lain atau pun kecelakaan tunggal. Hal ini tentunya baik secara aktual ataupun dalam penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dikemudian hari apabila tidak ada kejelasan bagi Pemohon untuk memberikan efek jera kepada penyelenggara jalan yang membiarkan jalan rusak dalam waktu yang cukup lama.
- 6.5. Untuk menunjukkan adanya kerugian konstitusional terhadap suatu pengujian Undang-Undang di Mahkamah Konstitusi dalam perkara ini tentunya tidak harus Pemohon mengalami kecelakaan terlebih dahulu baru kemudian mengajukan permohonan ke Mahkamah Konstitusi. Namun tentunya terhadap banyaknya jalan rusak dijalanan yang selalu dilewati oleh Pemohon secara potensial dalam penalaran yang wajar dapat terjadi kepada Pemohon, oleh karena itu dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b dan huruf c PMK 2/2021 juga berikan Kedudukan Hukum kepada Pemohon yang mengalami

kerugian Konstitusional bersifat potensial dalam penalaran yang wajar dapat terjadi. Inilah bentuk perlindungan konstitusional yang diberikan Mahkamah Konstitusi kepada Warga Masyarakat dalam menjalankan perannya sebagai *The Protector of Citizen's Constitutional Rights*.

- 6.7. Berdasarkan uraian diatas, telah nyata di mana ketentuan norma *a quo* telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon secara potensial yang menurut penalaran yang wajar akan terjadi bagi Pemohon.
 - 6.6. Kerugian Konstitusional tersebut dialami Pemohon karena dengan berlakunya ketentuan norma *a quo* Pemohon tidak mendapatkan jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
7. Bahwa *Keempat*, untuk mengukur apakah Pemohon memiliki kedudukan Hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf d PMK 2/2021, yakni adanya hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dengan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujiannya, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:
 - 7.1. Ketentuan Norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 telah menjadi sebab yang dapat berakibat bagi Pemohon karena dengan tidak jelasnya siapa penyelenggara jalan secara spesifik yang diatur dalam Pasal *a quo*, maka hal tersebut mengakibatkan Pemohon berpotensi mengalami kecelakaan dalam mengendarai kendaraannya saat mengejar *deadline* berita dan tidak dapat melaporkan ke pihak berwajib terhadap penyelenggara jalan yang abai atas tanggung jawabnya sehingga terdapat jalan rusak yang dapat menyebabkan Pemohon mengalami kecelakaan.
 - 7.2. Artinya secara nyata dan dengan sangat mudah terlihat adanya hubungan sebab akibat antara kerugian konstitusional Pemohon I dengan ketentuan norma *a quo* yang dimohonkan pengujiannya, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf c PMK 2/2021.

8. Bahwa Kelima, untuk mengukur apakah Pemohon memiliki kedudukan Hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf e PMK 2/2021, yakni adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi, maka sebagaimana telah diuraikan secara keseluruhan di atas, maka telah nyata apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan ini maka dapat dipastikan kerugian yang telah dialami dan yang akan dialami oleh Pemohon tidak lagi atau tidak akan terjadi di kemudian hari. Karena apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan ini, maka Pemohon sudah mendapatkan kepastian hukum terkait siapa subjek hukum yang bertanggung jawab secara pidana.
9. Berdasarkan dalil-dalil dan dasar hukum yang telah uraikan di atas, maka Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan pengujian Pasal 273 ayat (1) dan Penjelasan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terhadap UUD 1945, karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU 7/2020 beserta Penjelasan dan syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana tertuang dalam Pasal 4 ayat (1) dan ayat (2) PMK 2/2021.

III. ALASAN PERMOHONAN PEMOHON

Bahwa ketentuan norma yang diuji konstitusionalitasnya oleh Pemohon, yakni:

Pasal 273 ayat (1), yang menyatakan:

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Ketentuan Norma tersebut Konstitusional secara bersyarat sepanjang dimaknai “Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota.”

Adapun Batu Uji atas UUD 1945, antara lain:

Pasal 1 ayat (3), yang menyatakan:

“Negara Indonesia adalah Negara Hukum”

Pasal 28D ayat (1), menyatakan:

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

Maka, ketentuan norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 Konstitusional Bersyarat dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28D ayat (1) dengan alasan sebagai berikut:

A. Kisah Seorang Wartawan yang mengalami Kecelakaan Akibat Jalan Rusak

1. Bahwa sebelum masuk pada penjelasan terkait adanya konstitusionalitas norma, ada kisah nyata seorang wartawan sebagai pengendara motor yang menjadi korban kecelakaan akibat jalan rusak pada tahun 2015 silam.

KECELAKAAN MOTOR:

Jalan Berlubang Penyebab Utama

AS, sang pengendara adalah seorang wartawan, sehari-hari dituntut mobilitas tinggi, karena itu sepeda motor merupakan satu-satunya transportasi yang menunjang. Dia terbiasa mengandalkan segenap ‘insting’ dalam berkendara, namun senantiasa melengkapi diri dengan helm berstandar, serta kondisi sepeda motor yang prima.

Namun hal itu tak membuatnya lolos dari ancaman maut di jalan raya. Kejadiannya berlangsung pada bulan Juli tahun lalu, sewaktu dia memacu kencang sepeda motor membelah Jalan Galunggung, Jakarta Selatan menuju Dukuh Atas.

Saat itu, kondisi jalan agak lengang, dan hanya disinari cahaya temaram lampu jalan, penglihatan dari balik kaca helm pun meremang. Sebaliknya, sepengetahuannya selama ini, sepanjang Galunggung, aspal jalan cukup baik, hampir tidak ada lubang bertebaran.

Namun saat itu, sewaktu hampir sampai di ujung Jalan Galunggung, berjarak sekitar dua puluh meter jelang lampu lalu lintas, AS dikejutkan dengan lubang jalan yang menganga. Dia tak sempat menghindar, roda depan sepeda motor jenis skutik itupun menerjang lubang dengan kedalaman sekitar sepuluh sentimeter.

Skutik itupun terjungkal, AS terpental beberapa meter. Beruntungnya, saat itu, jarak kendaraan di belakang cukup jauh, AS terhindar dari ancaman benturan dengan kendaraan lainnya.

Alhasil, AS mendapat cedera lumayan parah. Lengan kanannya patah. Di beberapa bagian kaki pun luka-luka akibat tergerus aspal jalan. “Sama sekali tidak terlihat ada lubang, gelap,” ujarnya.

AS sempat beberapa menit berada di tepian jalan tempat kejadian, menunggu jemputan rekan-rekannya yang telah dikabari perihal kecelakaan tersebut. Di saat itu pula, terdapat sekitar empat pengendara sepeda motor yang hampir terperosok akibat lubang tersebut. (Artikel Kecelakaan Motor: Jalan Berlubang Penyebab Utama, 25 Februari 2015, Sumber: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20150223/45/405298/kecelakaan-motor-jalan-berlubang-penyebab-utama>)

2. Bahwa setidaknya kisah nyata ini bisa memberikan pemahaman pentingnya kejelasan pihak *in casu* Penyelenggara Jalan yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan-kecelakaan yang kerap terjadi akibat jalan rusak.
3. Bahwa dengan adanya kejelasan atas pemaknaan dari Penyelenggara Jalan, diharapkan agar para penyelenggara jalan tersebut dapat semakin “*aware*” dan tidak lalai atau bahkan abai terhadap tanggung jawabnya terhadap jalan-jalan yang rusak yang ada di wilayah kekuasaannya.
4. Bahwa apabila mengacu pada data kecelakaan Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya periode Januari-Mei 2021, untuk wilayah hukum Polda Metro Jaya, Kerugian yang dialami pengendara akibat kecelakaan mencapai Rp1.062.600.000 diantaranya ada 40 kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan kondisi jalanan. Bukan tak mungkin kasus kecelakaan akibat jalanan buruk lebih banyak lagi angkanya. Sebanyak 40 kasus kecelakaan akibat faktor jalan, diantaranya 12 kasus akibat jalan rusak, 15 kasus kecelakaan akibat jalan berlubang, 11 kasus akibat jalan licin, 1 kasus kecelakaan tidak ada rambu dan 1 kasus kecelakaan akibat tikungan tajam. (sumber: <https://oto.detik.com/berita/d-5624401/duh-jalan-rusak-jadi-penyebab-banyak-kecelakan-lalu-lintas-di-jakarta>).
5. Bahwa perlu dicatat bahwa data kecelakaan akibat jalan rusak tersebut diambil di tahun 2021 dimasa penerapan Pandemi *in casu* Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Artinya hal

tersebut tentunya dapat meningkat dengan meningkatnya aktivitas pengguna jalan *in casu* Pengendara apabila tidak dalam kondisi PPKM.

B. Frasa “*Penyelenggara Jalan*” dalam UU 22/2009 Multitafsir

1. Bahwa tujuan diselenggarakannya aturan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 3 UU 22/2009 antara lain: 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.
2. Bahwa dalam hal penyelenggaraannya negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas Jalan dan Pembinaan yang dilaksanakan oleh Pemerintah. Pembinaan yang dimaksud meliputi: perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan (vide. Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) UU 22/2009). Sementara Pertanggungjawaban dimaksud meliputi Sanksi Pidana bagi Penyelenggara Jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 273 UU 22/2009.
3. Bahwa artinya secara normatif UU 22/2009 telah mengatur adanya bentuk pertanggungjawaban kepada penyelenggara jalan agar benar-benar memperhatikan baik perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan karena tidak hanya menyangkut tentang ketertiban dalam menggunakan jalan tapi juga keselamatan nyawa pengguna jalan. Sehingga UU 22/2009 memberikan sanksi Pidana bagi penyelenggara jalan yang tidak memperbaiki jalan rusak yang dapat mencelakakan pengguna jalan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009.
4. Bahwa namun ketentuan norma Pasal 273 ayat (1) mengandung makna yang multitafsir di mana terdapat Frasa “Penyelenggara Negara” yang dalam penjelasannya tidak dijelaskan secara eksplisit siapa yang dimaksud Penyelenggara Jalan karena apabila kita melihat

pada bagian Penjelasan Pasal 273 ayat (1) hanya termuat frasa “Cukup Jelas”.

5. Bahwa ketentuan ini menyebabkan timbulnya ketidakpastian hukum karena menjadi tidak jelas siapa yang akan dilaporkan untuk bertanggungjawab secara pidana sebagaimana ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 saat ada yang mengalami kecelakaan akibat jalan rusak, baik di jalan umum, jalan provinsi atau jalan Kabupaten Kota.

C. Tafsir Sistematis “Penyelenggara Jalan”

1. Bahwa dalam UU 22/2009 kita tidak mendapati pengertian “Penyelenggara Jalan”, namun kita dapat mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (selanjutnya disebut PP 34/2006), di mana secara implisit Penyelenggara jalan dapat didudukan kepada Pemerintah *In casu* Pemerintah Pusat (Presiden dan/atau Menteri yang mengurus urusan jalan) dan Pemerintah Daerah. Dimana pada Pasal 1 angka 10 disebutkan:

10. Penyelenggara Jalan adalah Pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan sesuai dengan kewenangannya.

Kemudian lebih lanjut, pada Pasal 57 disebutkan:

- (1) Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
 - (2) Wewenang penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
 - (3) Wewenang Penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa.
2. Bahwa hal tersebut menyaratkan bahwa pihak yang berwenang *in casu* penyelenggara jalan, adalah Pemerintah *in casu* Presiden dan/atau Menteri yang mengurus urusan Jalan dan Pemerintah Daerah *in casu* Gubernur, Bupati, Walikota.
 3. Bahwa rumusan pada Pasal 273 ayat (1) disebutkan:

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

4. Bahwa terhadap kata “setiap” tentunya dapat dimaknai tidak hanya 1 subjek hukum yang dapat didudukkan sebagai penyelenggara jalan. Artinya sudah tepat apabila terhadap frasa “penyelenggara jalan” dimaknai antara lain penyelenggara jalan nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota
5. Bahwa rumusan norma “penyelenggara jalan” pada ketentuan norma *a quo* tidaklah bertentangan dengan konstitusi apabila terdapat pengertian siapa yang dimaksud penyelenggara jalan. Namun apabila kita lihat pada Ketentuan Umum tidak terdapat definisi “penyelenggara jalan” secara eksplisit.
6. Bahwa artinya terhadap frasa “penyelenggara jalan” pada ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 konstitusional bersyarat sepanjang dimaknai “Penyelenggara Jalan antara lain penyelenggara jalan nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota”.
7. Bahwa apabila tidak dimaknai demikian, ketentuan norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 menimbulkan ketidakpastian hukum apabila terjadi peristiwa kecelakaan di jalan akibat jalan rusak. Hal ini tentunya tidak sejalan dengan jaminan kepastian hukum dalam Pasal 28D ayat (1) sebagai prinsip negara hukum yang dijamin dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945.

8. Bahwa penerapan model konstitusional bersyarat bukanlah sesuatu hal yang baru dalam pengujian Undang-Undang di Mahkamah Konstitusi. Misalnya kita melihat pada salah satu contoh Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 110-111-112-113/PUU-VII/2009 yang diucapkan dalam persidangan terbuka untuk umum pada hari Jumat, tanggal 07 Agustus 2009, pada halaman 109-112, di mana dalam Putusannya Mahkamah Menyatakan:

- Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk sebagian;
- Menyatakan Pasal 205 ayat (4) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2008 adalah konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*). Artinya, konstitusional sepanjang dimaknai bahwa penghitungan tahap kedua untuk penetapan perolehan kursi DPR bagi parpol peserta Pemilu dilakukan dengan cara sebagai berikut:
 1. Menentukan kesetaraan 50% (lima puluh perseratus) suara sah dari angka BPP, yaitu 50% (lima puluh perseratus) dari angka BPP di setiap daerah pemilihan Anggota DPR;
 2. Membagikan sisa kursi pada setiap daerah pemilihan Anggota DPR kepada Partai Politik peserta Pemilu Anggota DPR, dengan ketentuan:
 - a. Apabila suara sah atau sisa suara partai politik peserta Pemilu Anggota DPR mencapai sekurang-kurangnya 50% (lima puluh perseratus) dari angka BPP, maka Partai Politik tersebut memperoleh 1 (satu) kursi.
 - b. Apabila suara sah atau sisa suara partai politik peserta Pemilu Anggota DPR tidak mencapai sekurang-kurangnya 50% (lima puluh perseratus) dari angka BPP dan masih terdapat sisa kursi, maka:
 - 1) Suara sah partai politik yang bersangkutan dikategorikan sebagai sisa suara yang diperhitungkan dalam penghitungan kursi tahap ketiga; dan

- 2) Sisa suara partai politik yang bersangkutan diperhitungkan dalam penghitungan kursi tahap ketiga.
- Menyatakan Pasal 211 ayat (3) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2008 adalah konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*). Artinya, konstitusional sepanjang dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:
1. Menentukan jumlah sisa kursi yang belum terbagi, yaitu dengan cara mengurangi jumlah alokasi kursi di daerah pemilihan Anggota DPRD Provinsi tersebut dengan jumlah kursi yang telah terbagi berdasarkan penghitungan tahap pertama.
 2. Menentukan jumlah sisa suara sah partai politik peserta pemilu Anggota DPRD Provinsi tersebut, dengan cara:
 - a. Bagi partai politik yang memperoleh kursi pada penghitungan tahap pertama, jumlah suara sah partai politik tersebut dikurangi dengan hasil perkalian jumlah kursi yang diperoleh partai politik pada tahap pertama dengan angka BPP.
 - b. Bagi partai politik yang tidak memperoleh kursi pada penghitungan tahap pertama, suara sah yang diperoleh Partai Politik tersebut dikategorikan sebagai sisa suara.
 3. Menetapkan perolehan kursi partai politik peserta pemilu Anggota DPRD Provinsi, dengan cara membagikan sisa kursi kepada partai politik peserta Pemilu Anggota DPRD Provinsi satu demi satu berturut-turut sampai semua sisa kursi habis terbagi berdasarkan sisa suara terbanyak yang dimiliki oleh Partai Politik.
- Menyatakan Pasal 212 ayat (3) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2008 adalah konstitusional bersyarat (*conditionally constitutional*). Artinya, konstitusional sepanjang dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:

1. Menentukan jumlah sisa kursi yang belum terbagi, yaitu dengan cara mengurangi jumlah alokasi kursi di daerah pemilihan Anggota DPRD Kabupaten/Kota tersebut dengan jumlah kursi yang telah terbagi berdasarkan penghitungan tahap pertama.
2. Menentukan jumlah sisa suara sah partai politik peserta pemilu Anggota DPRD Kabupaten/Kota tersebut, dengan cara:
 - a. Bagi partai politik yang memperoleh kursi pada penghitungan tahap pertama, jumlah suara sah partai politik tersebut dikurangi dengan hasil perkalian jumlah kursi yang diperoleh partai politik pada tahap pertama dengan angka BPP.
 - b. Bagi partai politik yang tidak memperoleh kursi pada penghitungan tahap pertama, suara sah yang diperoleh partai politik tersebut dikategorikan sebagai sisa suara.
3. Menetapkan perolehan kursi partai politik peserta pemilu Anggota DPRD Kabupaten/Kota, dengan cara membagikan sisa kursi kepada Partai Politik peserta Pemilu Anggota DPRD Kabupaten/Kota satu demi satu berturut-turut sampai semua sisa kursi habis terbagi berdasarkan sisa suara terbanyak yang dimiliki oleh Partai Politik.
 - Memerintahkan Komisi Pemilihan Umum melaksanakan penghitungan perolehan kursi DPR, DPRD Provinsi, dan DPRD Kabupaten/Kota tahap kedua hasil pemilihan umum tahun 2009 berdasarkan Putusan Mahkamah ini;
 - Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;
 - Menolak permohonan para Pemohon untuk selain dan selebihnya
9. Bahwa amar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 110-111-112-113/PUU-VII/2009 bagaimana memaknai Pasal 205 ayat (4), dan Melaksanakan Pasal 211 ayat (3) Pasal 212 ayat (3) agar konstitusional.

D. Putusan Konstitusional Bersyarat tidak Merubah Kedudukan Mahkamah Konstitusi dari *Negative Legislator* Menjadi *Positive Legislator*

1. Bahwa sebelum masuk pada bagian Petitum Pemohon, penting bagi kami untuk menjelaskan kedudukan Mahkamah Konstitusi yang tetap sebagai *negative legislator* apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan ini dengan membuat rumusan norma atas Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terhadap frasa “penyelenggara jalan” yang menimbulkan ketidakpastian hukum bagi Pemohon dan Pengguna Jalan pada umumnya mengingat keberlakuan UU bersifat *Erga Omnes*.
2. Bahwa dalam hal membuat rumusan norma atas suatu Pengujian Undang-Undang dengan model konstitusional/inkonstitusional bersyarat (*Conditionally Constitutional/Unconstitutional*), Mahkamah Konstitusi sebenarnya telah jelas (*clear*) berkedudukan sebagai *Negative Legislator*, di mana kedudukan Mahkamah Konstitusi dalam melaksanakan kewenangannya menguji norma undang-undang yang bertentangan dengan UUD 1945, adalah membatalkan suatu norma ataupun suatu undang-undang apabila terdapat ketentuan norma ataupun prosedur pembentukan undang-undang yang dinilai yang bertentangan dengan UUD 1945.
3. Bahwa adapun putusan bersyarat melalui model permohonan Konstitusional/Inkonstitusional Bersyarat (*Conditionally Constitutional/Unconstitutional*) yang membuat Mahkamah Konstitusi membuat Rumusan Norma dalam hal memaknai suatu norma undang-undang, peran tersebut tidak menggeser Kedudukan Mahkamah Konstitusi sebagai *negative legislator* karena secara konstitusional Mahkamah Konstitusi dalam melaksanakan kewenangannya dalam menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945 melekat perannya untuk melakukan penafsiran suatu norma (*The Final Interpreter of Constitution*).

4. Bahwa sedangkan *Positive Legislator* adalah organ atau lembaga *in casu* DPR dan Presiden yang berperan/memiliki kewenangan sebagai pembentuk undang-undang (membuat norma).
5. Bahwa dalam membentuk norma dan/atau membentuk suatu undang-undang yang dilakukan oleh Pemerintah dan DPR dalam kedudukannya sebagai *Positive Legislator*, tentunya harus melewati proses legislasi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Selanjutnya disebut UU 13/2022).
6. Bahwa kedudukan Mahkamah Konstitusi dalam membuat pemaknaan (tafsir) terhadap norma dalam undang-undang Mahkamah Konstitusi tidaklah menggesernya menjadi *Positive Legislator* (bukanlah dalam konteks membuat norma), melainkan membuat “Rumusan Norma” sebagai bentuk pelaksanaan dalam melakukan tafsir atas suatu norma dalam Undang-Undang sebagaimana peran Mahkamah Konstitusi sebagai *The Final Interpreter of Constitution*.
7. Bahwa terhadap rumusan norma yang dibuat oleh Mahkamah Konstitusi yang kerap kali dinilai telah menggeser kedudukan Mahkamah Konstitusi dari *Negative Legislator* menjadi *Positive Legislator*, sebenarnya akibat dari sifat putusan Mahkamah Konstitusi yang *Final and Binding*. Di mana saat Mahkamah Konstitusi amar putusan Mahkamah Konstitusi membuat suatu “Rumusan Norma” langsung berlaku dan mengikat untuk umum karena sifat Putusannya adalah *Final and Binding*.
8. Bahwa mekanisme ketatanegaraan yang sudah dibangun secara “ideal”, seharusnya saat Mahkamah Konstitusi memutus suatu permohonan dengan membuat “Rumusan Norma”, maka Pembentuk Undang-Undang dengan segera melakukan Revisi Terbatas untuk menjadikan rumusan norma tersebut menjadi Norma melalui proses legislasi sebagaimana yang diatur dalam UU 13/2022. Atau apabila hal itu menimbulkan keadaan yang mendesak maka dapat dilakukan

melalui mekanisme penerbitan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang.

9. Bahwa artinya Mahkamah Konstitusi tidak perlu khawatir dalam membuat “Rumusan Norma” dalam setiap Putusan-Putusan dari Permohonan dengan Model Konstitusional/Inkonstitusional Bersyarat (*Conditionally Constitutional/Unconstitutional*) karena tidak menggeser kedudukan Mahkamah Konstitusi dari *Negative Legislator* menjadi *Positive Legislator*.
10. Bahwa dengan dikabulkannya permohonan Pemohon maka Sejatinya Mahkamah Konstitusi telah memperkuat perannya sebagai “*The Guardian of Constitution*”, dan “*The Protector of Citizen’s Constitutional Rights*”.

IV. PETITUM

Berdasarkan seluruh uraian-uraian sebagaimana disebutkan di atas, Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili permohonan ini untuk berkenan memutuskan:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009, Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), terhadap frasa “Penyelenggara Jalan” Konstitusional Bersyarat (*Conditionally Constitutional*) Terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang dimaknai “Bahwa Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota”
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

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

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, Pemohon mengajukan bukti surat atau tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-5 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 Kartu Tanda Penduduk atas nama Irfan Kamil;
4. Bukti P- 4 : Fotokopi Kartu Pers atas nama Irfan Kamil;
5. Bukti P- 5 : Fotokopi Surat Izin Mengemudi (SIM C) atas nama Irfan Kamil;

[2.3] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk Berita Acara Persidangan dan Risalah Persidangan yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini.

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa permohonan Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstusionalitas norma undang-undang, *in casu* Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU 22/2009), sehingga Mahkamah berwenang menguji permohonan *a quo*.

Kedudukan Hukum Pemohon

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

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

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

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

[3.4] Menimbang bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau

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

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

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.3]** dan Paragraf **[3.4]** di atas, selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan kedudukan hukum Pemohon sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya oleh Pemohon dalam permohonan *a quo* adalah frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, yang selengkapnya berbunyi:

Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009

“Setiap **penyelenggara Jalan** yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)”.

2. Bahwa Pemohon mendalilkan memiliki hak konstitusional sebagaimana diatur oleh Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yaitu:

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 dihadapan hukum”

3. Bahwa Pemohon adalah perorangan warga negara Indonesia [vide bukti P-3] berprofesi sebagai wartawan [vide bukti P-4], yang merasa hak konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya norma pasal yang dimohonkan pengujian karena norma *a quo* tidak memberikan jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
4. Bahwa Pemohon adalah wartawan yang sehari-hari bekerja menggunakan kendaraan bermotor roda dua [vide bukti P-5] dalam mencari berita. Dalam menjalankan tugasnya mencari berita di jalanan, Pemohon beberapa kali hampir mengalami kecelakaan di jalanan saat mengendarai kendaraannya akibat banyaknya jalan yang rusak. Menurut Pemohon, dirinya potensial menurut penalaran yang wajar dapat mengalami kecelakaan saat berkendara di jalan karena banyak jalan yang rusak dan tidak segera diperbaiki.
5. Bahwa menurut Pemohon ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak memberikan kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena norma *a quo* tidak menjelaskan siapa penyelenggara negara secara spesifik yang akan bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan di jalan.
6. Bahwa menurut Pemohon, potensi kerugian yang akan Pemohon tidak akan terjadi apabila permohonan Pemohon dikabulkan dan ada kepastian hukum terkait siapa subjek hukum yang bertanggungjawab secara pidana.

Berdasarkan seluruh uraian Pemohon dalam menjelaskan kedudukan hukumnya sebagai warga negara Indonesia yang juga pengguna jalan dalam melaksanakan pekerjaannya sehari-hari sebagaimana diuraikan di atas, dalam kualifikasinya tersebut menurut Mahkamah, Pemohon telah dapat menerangkan secara spesifik hak konstitusionalnya yang menurut anggapannya dirugikan dengan berlakunya norma yang dimohonkan pengujian, yaitu hak mendapat kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin oleh UUD 1945 dalam kaitannya dengan tafsir frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009. Oleh karenanya, telah tampak adanya keterkaitan logis dan hubungan kausal (*causal verband*) antara anggapan kerugian hak konstitusional Pemohon dengan berlakunya norma pasal yang dimohonkan pengujian. Dengan demikian, terlepas

dari terbukti atau tidaknya inkonstitusionalitas frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang dimohonkan pengujiannya, Mahkamah berpendapat Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

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

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang bahwa Pemohon mendalilkan frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 dengan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa menurut Pemohon, tidak ada kejelasan atas pemaknaan frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terkait dengan siapa yang harus bertanggungjawab atas kecelakaan-kecelakaan yang kerap terjadi akibat jalan rusak. Ketidakjelasan ini menyebabkan penyelenggara jalan menjadi lalai dan abai dalam bertanggung jawab terhadap jalan-jalan yang rusak yang ada di wilayah kekuasaannya;
2. Bahwa menurut Pemohon, frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 bersifat multitafsir karena tidak dijelaskan lebih lanjut dalam penjelasan Pasal *a quo*, sehingga tidak jelas siapa yang akan dilaporkan untuk bertanggungjawab secara pidana sebagaimana ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 apabila ada yang mengalami kecelakaan akibat jalan rusak, baik di jalan umum, jalan provinsi atau jalan Kabupaten/Kota;
3. Bahwa menurut Pemohon tidak ada tafsir sistematis terhadap frasa “penyelenggara jalan” baik dalam Ketentuan Umum UU 22/2009 maupun dalam Penjelasan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009;
4. Bahwa berdasarkan uraian dalil-dalil tersebut di atas, Pemohon pada pokoknya memohon kepada Mahkamah agar menjatuhkan putusan dengan amarnya

menyatakan frasa “Penyelenggara Jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 Konstitusional Bersyarat (*Conditionally Constitutional*) terhadap UUD 1945 dan memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang dimaknai “Bahwa Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota”.

[3.8] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-5.

[3.9] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon telah jelas maka dengan berdasarkan pada Pasal 54 UU MK tidak terdapat kebutuhan bagi Mahkamah untuk mendengar keterangan pihak-pihak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 UU MK tersebut.

[3.10] Menimbang bahwa berkaitan dengan dalil-dalil permohonan Pemohon apabila dicermati permasalahan hukum yang dipersoalkan oleh Pemohon pada pokoknya adalah apakah benar frasa "penyelenggara jalan" dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak memberi kepastian hukum dan bersifat multitafsir akibat tidak jelasnya siapa yang dimaksud dengan “penyelenggara jalan” dalam ketentuan Pasal *a quo*.

[3.11] Menimbang bahwa setelah Mahkamah membaca secara saksama permohonan Pemohon, memeriksa bukti-bukti yang diajukan, dan mempertimbangkan argumentasi Pemohon, sebagaimana selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

[3.11.1] Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung pembangunan serta mengintegrasikan wilayah Indonesia. Oleh karena itu, lalu lintas dan angkutan jalan perlu 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 penyelenggara negara [vide Penjelasan Umum UU 22/2009].

Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan selain harus dimanfaatkan untuk kesejahteraan umum, juga harus memerhatikan nilai keselamatan semua orang. Oleh karenanya sebagai bagian dari sistem transportasi nasional lalu lintas 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 [vide Konsiderans Menimbang huruf b UU 22/2009]. Hal ini kemudian dengan tegas diatur dalam Pasal 3 huruf a UU 22/2009 yang pada pokoknya menyatakan salah satu tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan adalah untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain agar dapat mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

[3.11.2] Bahwa dalam kaitan dengan tujuan di atas, UU 22/2009 telah merumuskan pula mengenai kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 1 angka 24 UU 22/2009 yang didefinisikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas ini yang kemudian menjadi kekhawatiran Pemohon sebagai pengguna jalan yang sehari-hari bekerja menggunakan kendaraan bermotor di jalan dan menemukan jalanan rusak yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Kecelakaan merupakan potensi kerugian hak konsitutional yang Pemohon anggap potensial akan dialami jika frasa “penyelenggara jalan” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak mendapat pemaknaan yang kemudian menjadi persoalan konstitusional dalam permohonan *a quo*;

[3.11.3] Bahwa berkenaan dengan persoalan konstitusional Pemohon tersebut, penting bagi Mahkamah untuk terlebih dahulu mencermati esensi norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang dimohonkan pengujian yaitu, “Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24

ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)". Ketentuan *a quo* adalah ketentuan sanksi yang menjadi ancaman atas pelanggaran aturan norma pokok yang diatur dalam Pasal 24 UU 22/2009, yang pada pokoknya menentukan 2 (dua) hal esensial yakni kewajiban bagi penyelenggara jalan untuk segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas [vide Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009]. Apabila perbaikan jalan yang rusak tersebut belum dapat dilakukan maka penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas [vide Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009]. Selanjutnya, Pemohon mempersoalkan siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan yang menjadi subjek norma dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 *juncto* Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009. Pemohon dalam dalil permohonannya mempersoalkan tidak dijelaskannya siapa yang dimaksud penyelenggara jalan baik dalam Penjelasan Pasal 273 ayat (1) dan Penjelasan Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009, serta pada Bagian Ketentuan Umum UU 22/2009. Oleh karenanya dipertanyakan siapa yang akan dipidana jika melanggar ketentuan Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 dimaksud.

[3.11.4] Bahwa menurut Mahkamah sekalipun Pasal 273 ayat (1) tidak menjelaskan frasa "penyelenggara jalan" dalam Penjelasan pasal dan dalam ketentuan umum tidak serta merta mengakibatkan norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 menjadi inkonstitusional. Untuk memahami suatu undang-undang secara komprehensif tidaklah dapat dibaca secara parsial atau terpisah antara norma yang satu dengan lainnya karena dalam sebuah undang-undang norma-norma tersebut saling berkaitan dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain.

Bahwa dalam kaitan ini UU 22/2009 telah mengatur mengenai pertanggungjawaban lalu lintas sebagaimana ditentukan dalam Pasal 5 ayat (1) UU 22/2009 bahwa negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah. Kemudian, Pasal 5 ayat (3) UU 22/2009 mengatur lebih lanjut pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan yang menjadi tanggung jawab negara tersebut di mana pelaksanaannya dilakukan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing urusan yang dimiliki instansi penanggung jawab. Dalam hal ini, yaitu: urusan pemerintahan

di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan; urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri; urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bahwa pembagian urusan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Lebih lanjut, Pasal 6 ayat (1) UU 22/2009 mengatur mengenai pembinaan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) UU *a quo* yang meliputi: a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan nasional; b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku secara nasional; c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional; d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh pemerintah daerah.

Bahwa berdasarkan aturan di atas, kewenangan instansi pembina yakni pemerintah pusat adalah kebijakan-kebijakan di tingkat pusat, sedangkan kewenangan untuk pelaksanaan pembinaan pada tingkatan provinsi dan kabupaten/kota telah ditentukan dalam Pasal 6 ayat (2) UU 22/2009 yang pada pokoknya menyatakan dalam melaksanakan pembinaan, pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau

pemerintah kabupaten/kota. Hal tersebut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 6 ayat (3) dan ayat (4) UU 22/2009 yang selengkapnya menyatakan:

Pasal 6

- (3) Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
 - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota;
 - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.
- (4) Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
 - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;
 - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Bahwa oleh karena itu telah jelas pemerintah sebagai instansi pembina dapat melakukan pembagian urusan pada pemerintah daerah baik daerah provinsi maupun kabupaten/kota. Hal ini kemudian ditegaskan kembali dalam pengaturan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam pelayanan langsung kepada masyarakat yang diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU 22/2009, yaitu dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Dalam rangka mengatur lebih lanjut pembagian urusan pemerintah pusat ke pemerintah daerah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota tersebut, kemudian ditentukan mengenai rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang dibagi menjadi: a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota [vide Pasal 14 ayat (3) UU 22/2009]. Demikian juga dengan rencana tata ruang wilayah juga dibagi berdasarkan wilayah nasional, wilayah provinsi, dan wilayah kabupaten/kota, serta kewenangan untuk menetapkan kelas jalan juga dibagi berdasarkan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan kota [vide Pasal 20 ayat (1) UU 22/2009].

Bahwa dengan demikian, menurut Mahkamah terhadap persoalan yang didalilkan Pemohon mengenai siapakah yang dimaksud penyelenggara jalan dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, meskipun tidak dapat dirujuk langsung dalam Penjelasan Pasal *a quo* maupun dalam ketentuan umum, namun dari ketentuan-ketentuan yang telah dijabarkan dalam UU 22/2009 maka pengaturan mengenai penyelenggara jalan telah diakomodasi dengan jelas.

Bahwa pengaturan mengenai jalan selain diatur dalam UU 22/2009 sesuai dengan kebutuhan pengaturan dalam lalu lintas angkutan jalan, juga diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU 38/2004) sebagaimana diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU 2/2022). Sebagai UU yang bersifat *lex specialis* maka pengaturan mengenai jalan secara lebih spesifik bisa ditemukan dalam UU *a quo*. Oleh karenanya dalam membaca ketentuan yang terkait dengan jalan dalam UU 22/2009 tidak boleh dilepaskan dengan UU tentang Jalan. Mengenai penyelenggara jalan yang dipersoalkan oleh Pemohon dengan tegas didefinisikan dalam Pasal 1 angka 3 UU 2/2022, yaitu pihak yang melakukan pengaturan pembinaan, pembangunan, pengawasan jalan sesuai dengan kewenangan. Sementara itu, berkenaan dengan pembagian dan pengelompokan jalan juga telah diatur secara terperinci dalam UU 2/2022. Bahkan, pengaturan mengenai pemeliharaan jalan dan perbaikan kerusakan jalan juga diatur dalam UU 2/2022. Persoalan siapa yang akan bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan yang Pemohon persoalkan pun terjawab dalam UU 2/2022. Selain UU tentang Jalan, pengaturan teknis mengenai jalan juga telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (PP 34/2006). Dengan demikian, dalil yang menjadi kekhawatiran Pemohon atas potensi kerugian konstitusional yang potensial akan dialami akibat inkonstitusionalitas norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 menurut Mahkamah adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.11.5] Bahwa terhadap petitum Pemohon yang memohon kepada Mahkamah agar memaknai frasa “penyelenggara jalan” menjadi “Bahwa Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur,

Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota”, menurut Mahkamah justru pemaknaan demikian akan mempersempit subjek hukum dari ketentuan Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 yang mengatur kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki kerusakan jalan, dan juga ancaman sanksi yang diatur dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009. Terlebih lagi, dalam UU 2/2022 telah diatur mengenai pembagian jalan berdasarkan peruntukannya yaitu jalan umum, dan jalan khusus, dan pembagian jalan umum berdasarkan fungsinya yaitu jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Sedangkan pembagian jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa yang merupakan pembagian jalan umum berdasarkan statusnya hanya sebagian dari jenis jalan yang diatur dalam UU 2/2022. Sehingga, jika mempersempit subjek hukum terhadap kerusakan jalan sebagaimana petitum Pemohon justru menjadi kontraproduktif dengan keinginan Pemohon sendiri untuk mendapatkan perlindungan sebagai pengguna jalan. Dengan kata lain, petitum Pemohon yang demikian, menjadi bertentangan dengan kehendak Pemohon dalam posita permohonannya.

[3.12] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, telah ternyata norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak menimbulkan ketidakpastian hukum yang dijamin dalam UUD 1945 sebagaimana didalilkan Pemohon. Dengan demikian dalil permohonan Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

[3.13] Menimbang bahwa berkenaan dengan hal-hal lain dalam permohonan Pemohon tidak dipertimbangkan karena tidak ada relevansinya.

4. KONKLUSI

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

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

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

[4.3] Pokok permohonan Pemohon 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 terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076).

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh delapan Hakim Konstitusi yaitu Aswanto selaku Ketua merangkap Anggota, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Manahan M.P. Sitompul, Arief Hidayat, dan Wahiduddin Adams, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **lima belas**, bulan **November**, tahun **dua ribu dua puluh dua**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Rabu**, tanggal **tiga puluh**, bulan **November**, tahun **dua ribu dua puluh dua**, selesai diucapkan **pukul 12.45 WIB**, oleh delapan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Arief Hidayat, Wahiduddin Adams, dan M. Guntur Hamzah, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Yunita Rhamadani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Pemohon

dan/atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Anwar Usman

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

Suhartoyo

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Wahiduddin Adams

ttd.

M. Guntur Hamzah

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Yunita Rhamadani



Panitera
Muhidin - NIP 19610818 198302 1 001
Digital Signature

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

Keterangan:

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