

**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

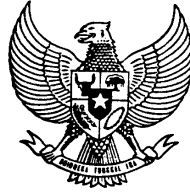
**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 23/PUU-XVI/2018**

**PERIHAL
PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA
REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945**

**ACARA
MENDENGARKAN KETERANGAN AHLI PIHAK TERKAIT
(V)**

J A K A R T A

RABU, 6 JUNI 2018



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 23/PUU-XVI/2018**

PERIHAL

Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

1. Toyota Soluna Community (TSC)
2. Irfan

ACARA

Mendengarkan Keterangan Ahli Pihak Terkait (V)

**Rabu, 6 Juni 2018, Pukul 10.06 – 12.04 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jl. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1) Anwar Usman | (Ketua) |
| 2) Aswanto | (Anggota) |
| 3) Arief Hidayat | (Anggota) |
| 4) Maria Farida Indrati | (Anggota) |
| 5) Manahan MP Sitompul | (Anggota) |
| 6) Saldi Isra | (Anggota) |
| 7) I Dewa Gede Palguna | (Anggota) |
| 8) Suhartoyo | (Anggota) |
| 9) Wahiduddin Adams | (Anggota) |

Wilma Silalahi

Panitera Pengganti

Pihak yang Hadir:

A. Kuasa Hukum Pemohon:

1. Ade Manansyah
2. Victor Santoso Tandiasa
3. Denny Wahyudin
4. Rachmat Cahyono

B. Pemerintah:

1. Umar Aris (Kementerian Perhubungan)
2. Wahyu Adji (Kementerian Perhubungan)
3. Erwin Fauzi (Kementerian Hukum dan HAM)

C. Pihak Terkait (Polri):

1. Chryshnanda Dwilaksana
2. Reynhard Silitonga
3. Risben
4. Hery Sasongko
5. Permadi

D. Ahli dari Pihak Terkait (Polri):

1. Danang Parikesit
2. Marcus Priyo Hunarto
3. Guritnaningsih

SIDANG DIBUKA PUKUL 10.06 WIB

1. KETUA: ANWAR USMAN

Sidang Perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018 dibuka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Assalamualaikum wr. wb. Selamat pagi. Om swastiastu. Pemohon, dipersilakan untuk memperkenalkan diri. Siapa yang hadir?

2. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Ya. Terima kasih, Yang Mulia. Assalamualaikum wr. wb. Salam sejahtera, shalom, om swastiastu.

Pada pagi hari ini dari Perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018 hadir Kuasa Pemohon, Yang Mulia. Yang pertama, Denny Wahyudin, S.H. Kedua, Ade Manansyah, S.H. Ketiga, saya sendiri Victor Santoso Tandiasa. Keempat, Rachmat Cahyono, S.H. Terima kasih, Yang Mulia.

3. KETUA: ANWAR USMAN

Baik, terima kasih.

Dari DPR tidak hadir, tapi sudah memberikan keterangan. Kemudian dari Kuasa Presiden. Silakan, siapa yang hadir?

4. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Pemerintah yang hadir saya sendiri Erwin Fauzi dari Kementerian Hukum dan HAM. Kemudian, Bapak Wahyu Adji (Kepala Biro Hukum Kementerian Perhubungan). Kemudian, Bapak Dr. Umar Aris (Staf Ahli Menteri Perhubungan Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi). Terima kasih, Yang Mulia.

5. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih.

Pihak Terkait (Polri), siapa yang hadir?

6. PIHAK TERKAIT (POLRI):

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Pihak Terkait Polri yang hadir, yang pertama dari Saksi, Ahli Psikologi, Prof. Dr. Guritnaningsih. Kemudian yang kedua, Saksi, Ahli Bidang Transportasi, Prof. Dr. Ir. Danang Parikesit, M.Si., IPU. Kemudian, Saksi, Ahli Hukum Pidana, Prof.

Dr. Marcus Priyo Gunarto, S.H., M.H. dan saya sendiri, Brigadir Jenderal Polisi Chryshnanda Dwilaksana, Kombes Reynhard Silitonga, Kombes Hery Sasongko, Kombes Permadi, dan Kompol Risben. Demikian, terima kasih.

7. KETUA: ANWAR USMAN

Baik, terima kasih.

Agenda persidangan hari ini untuk mendengar keterangan Ahli dari Pihak Terkait Polri, ya. Jadi, telah hadir tiga orang Ahli. Dipersilakan ke depan untuk diambil sumpahnya. Untuk yang beragama Islam, Prof. Danang sama Ibu Prof. Guritnaningsih. Mohon kesediaan, Yang Mulia Pak Wahiduddin, untuk memandu.

Sedangkan untuk Prof. Marcus Priyo Gunarto, Yang Mulia Prof. Maria, yang akan memandu.

8. HAKIM ANGGOTA: WAHIDUDDIN ADAMS

Baik, kepada Prof. Danang Parikesit dan Prof. Guritnaningsih, untuk mengikuti lafal yang saya tuntunkan.

"Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya sesuai dengan keahlian saya."

9. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): DANANG PARIKESIT DAN GURITNANINGSIH

Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya sesuai dengan keahlian saya.

10. HAKIM ANGGOTA: MARIA FARIDA INDRATI

Mohon membuat tanda salib lebih dahulu, ya.

"Saya berjanji sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya sesuai dengan keahlian saya. Semoga Tuhan menolong saya."

11. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Saya berjanji sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya sesuai dengan keahlian saya. Semoga Tuhan menolong saya.

12. HAKIM ANGGOTA: MARIA FARIDA INDRATI

Terima kasih.

13. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, mohon kembali ke tempat.

Ya, untuk Pihak Terkait, siapa terlebih dahulu yang didengar? Apa Prof. Danang? Oh, Ibu dulu? Silakan, Bu. Waktunya sekitar 10 sampai 15 menit.

14. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim yang saya hormati. Bapak-Bapak dan Ibu-Ibu yang hadir di ruangan ini, selamat pagi, assalamualaikum wr. wb. dan salam sejahtera buat kita semua.

Izinkan saya, Guritnaningsih membacakan kajian teoritik tentang beban kognitif dalam mengendara. Isu pembahasannya sebetulnya adalah tentang Undang-Undang Republik Indonesia 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 merintang, 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 gerak tangan, memindahkan kursor dalam rangka menelepon, sms, chatting, atau mencari jalan, atau menonton televisi, video yang terpampang di kendaraan bermotor.

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.

Penjelasan ilmiah terkait dengan Pasal 105 dan Pasal 106 mengacu pada pernyataan pada Pasal 105 dan Pasal 106 tersebut di atas, ada beberapa poin penting dalam mengemudi, yaitu:

1. Konsentrasi dan.

2. Menggunakan GPS pada saat mengemudi yang merupakan gabungan dari beberapa kegiatan secara simultan.

Pertama, 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. Di antara faktor-faktor tersebut, faktor kognitif sering kali kurang disadari sebagai faktor yang sangat penting dalam menentukan perilaku mengemudi. 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, kok, sudah mampu menggunakan rem, dan gas, dan lain sebagainya." Tanggapan ini menunjukkan bahwa dalam pandangan sebagian masyarakat hal yang dipentingkan ketika mengemudi 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 atau yang kita kenal dengan situation awareness, sebagaimana dijelaskan oleh Edsley bahwa untuk dapat menghadapi situasi di jalan raya diperlukan adanya atensi atau perhatian yang terus menerus terhadap situasi yang berubah dengan cepat yang harus dimaknai dan harus diinterpretasikan untuk membuat keputusan akan tindakan yang hendak dilakukan. Mekanisme yang terlibat dalam situation awareness, khususnya dalam memerhatikan hal-hal terjadi di sekitar membutuhkan kemampuan kognitif, yaitu konsentrasi.

Konsentrasi merupakan kemampuan untuk memusatkan perhatian atau atensi pengendara pada tugas mengemudi dan tidak diganggu oleh distraksi atau gangguan yang berasal baik dari dalam diri sendiri, maupun dari luar. Artinya, untuk dapat memerhatikan hal-hal yang berubah dengan cepat di jalan raya, seorang pengendara harus mampu untuk memilih melakukan selective attention terhadap hal yang penting dan mengabaikan 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 berespons 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 pengendara untuk bisa fokus terhadap perubahan yang terjadi dan merespons secara tepat ketika menghadapi perubahan tertentu. Di sana ada gambar yang mungkin tidak bisa saya bacakan.

Butir yang kedua. Mengapa pengendara 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. Penjelasannya adalah menggunakan handphone sambil mengendarai kendaraan bermotor melibatkan tugas ganda atau yang kita kenal dengan 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 tadi, maka hal penting yang diperlukan dalam mengendara, yaitu *selective attention* untuk merespons situasi jalan raya yang cepat berubah agar tidak menjadi terganggu.

Dengan demikian, ketika pengendara dengan sengaja atau niat tertentu menggunakan handphone-nya, khususnya untuk keperluan memencet tombol, seperti texting, SMS misalnya, atau 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 disisi lain, mengolah informasi yang ada di handphone-nya. Pengemudi menjadi kurang tanggap terhadap stimuli yang datang dari lingkungan sekitar dan lambat untuk menampilkan respons yang adekuat.

Berikut adalah beberapa contoh hasil studi yang dilakukan, baik di luar negeri maupun di dalam negeri tentang akibat dari penggunaan handphone. Yang pertama, studi dari Cooper and Strayer. 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.

Penelitian Granita dan Guritnaningsih (saya sendiri), penelitian terhadap pengendara berusia muda menunjukkan bahwa mengendara dengan menggunakan handphone menyebabkan waktu reaksi menjadi lebih lambat dibandingkan tanpa menggunakan handphone,

sebagaimana terlihat pada Tabel 1. Waktu reaksi menjadi lebih lambat ketika penggunaan handphone berupa texting.

Terdapat perbedaan sebesar 2 detik antara mengemudi tanpa menggunakan handphone dan menggunakan handphone sambil texting. 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 juga melihat ke layar handphone. Pada saat tersebut, modalitas kognitif yang terlibat, keduanya adalah modalitas visual.

Menurut Sanders dan 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 secara ... 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 terjadinya ... akan terjadi penurunan performa mengemudi. Terdapat dua tugas yang dilakukan secara 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 bahwa yang menjadi isu bukanlah penggunaan GPS-nya, tetapi melakukan manipulasi atau memencet tombol handphone ketika mengemudi. Ketika seseorang memencet tombol handphone untuk meletakkan tujuan melalui GPS sambil mengemudi akan terjadi keadaan dimana mata pengemudi terpaku pada objek tujuan yang dicari di layar handphone sampai otak selesai memprosesnya.

Sebaliknya, otak tidak akan memproses apa pun yang tidak dilihatnya. Dalam hal ini, kondisi jalan raya karena 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.

Hasil studi eksperimen menunjukkan beberapa perilaku mengemudi yang merintangi atau membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ketika melakukan texting pada handphone, seperti antara lain menabrak pembatas jalan, menabrak mobil lain, masuk ke jalur berlawanan arah, tidak menjaga jarak aman dengan mobil lain, menurunkan kecepatan sehingga kendaraan menjadi bergerak lambat. Berbagai perilaku tersebut

merupakan perilaku mengendarai yang tergolong sebagai perilaku mengendara secara tidak aman yang membahayakan tidak saja diri sendiri, tetapi juga pengendara lain.

Sekian. Terima kasih.

15. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Terima kasih, Prof.

Siapa lagi yang berikutnya? Ya, Prof. Danang, silakan. Ya, waktunya sama, Prof.

16. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): DANANG PARIKESIT

Baik. Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, Kuasa Pemohon, Kuasa Pemerintah, dan DPR, serta hadirin sekalian yang terhormat. Selamat pagi, salam sejahtera untuk kita semua, assalamualaikum wr. wb.

Izinkanlah kami untuk menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yang Mulia dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang pada hari ini memberikan kesempatan kepada kami untuk menyampaikan Keterangan Ahli berkaitan dengan pengujian penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pasal 28C ayat (2) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai berikut.

Kami akan menyampaikan keterangan yang kami bagi dalam tiga bagian. Yang pertama adalah telaah akademik mengenai perlindungan keselamatan bagi pelaku perjalanan. Yang kedua adalah keterangan atas pasal yang dimohonkan untuk diuji. Dan yang ketiga adalah kesimpulan.

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi. Kalau kita melihat kepada mobilitas, kita memahami bahwa mobilitas adalah kebutuhan masyarakat untuk memperoleh kesempatan (opportunity), baik ekonomi, interaksi sosial, maupun partisipasi dalam pengambilan kebijakan pembangunan.

Kita melihat, merujuk kepada berbagai dokumensi mutakhir dari bank dunia, Persatuan Bangsa-Bangsa ... Perserikatan Bangsa-Bangsa, dan lembaga-lembaga think tank lain telah memperlihatkan bahwa transportasi dan mobilitas merupakan katalis bagi tercapainya sustainable development goals (tujuan-tujuan pembangunan global).

Artinya, kita tidak lagi mempersoalkan, apakah transportasi dan mobilitas 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?

Mobilitas, kita kenali terdiri dari mobilitas fisik dan mobilitas virtual. Kecenderungan substitusi mobilitas fisik menjadi mobilitas virtual

menjadi semakin terdorong oleh kemajuan teknologi informasi dan komunikasi. Mobilitas virtual merupakan komplemen dan suplemen sekaligus terhadap mobilitas fisik. Saat ini, para ahli sangat mendorong penggunaan mobilitas virtual pada infrastruktur jaringan telekomunikasi yang masih belum mendapatkan persoalan kongesti (kemacetan), tidak seperti jaringan jalan yang makin tertekan karena pertumbuhan kendaraan pribadi. Maka, semakin besar banyak mobilitas fisik yang kita pindah menjadi mobilitas virtual, maka ruang publik seperti jalan akan semakin berkurang penggunaan lalu lintasnya, bahan bakar juga akan semakin berkurang.

Pertemuan fisik bisa diganti dengan pertemuan di dunia maya melalui teleconference maupun videoconference. Pada tujuan komplementer, keberadaan perangkat TIK atau ICT (Information Communications Technology) seperti alat pandu perjalanan (route guidance system) diharapkan bisa meningkatkan produktivitas kerja bagi para pelaku perjalanan.

Mobilitas fisik dalam bentuk perjalanan dan/transportasi, selain memiliki tujuan yang bersifat positif, juga memberikan eksternalitas negatif seperti risiko paparan polusi, atau emisi, serta risiko keselamatan. Eksternalitas negatif transportasi adalah kerugian yang muncul bagi pelaku perjalanan. Dan kalau kita melihat pada berbagai literature terkini, seperti yang dituliskan Santos dan Dementyeva di tahun ... dua-duanya di tahun 2017, mengonfirmasi bahwa kegiatan transportasi tetap memberikan eksposur eksternalitas terhadap masyarakat berupa polusi, emisi, dan kecelakaan.

Yang Mulia dan Ibu, Bapak sekalian. Melakukan perjalanan merupakan kegiatan yang menyebabkan pelakunya terpapar risiko keselamatan lalu lintas. Artinya, setiap pelaku perjalanan seharusnya sadar bahwa dengan melakukan perjalanan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai penumpang akan memberikan tambahan risiko mengalami kecelakaan. Cara yang paling aman menghindari risiko kecelakaan tentunya dengan tidak melakukan perjalanan dan mengganti sepenuhnya mobilitas listrik menjadi mobilitas virtual. Hal ini hampir tidak mungkin dilakukan saat ini meskipun arah kecenderungan tren ke arah tersebut terlihat semakin nyata.

Risiko keselamatan lalu lintas dalam bentuk kecelakaan atau tabrakan, ini ada dua istilah yang sering digunakan di berbagai literatur. Kalau di transportasi, rata-rata menggunakan istilah tabrakan (crash), tapi dua-dua istilah tersebut sering digunakan secara bergantian. Merupakan salah satu bentuk avoidable risk atau risiko yang dapat dihindarkan apabila kita melakukan upaya mitigasi yang tepat. Namun demikian, kecilnya biaya marginal atas upaya menjaga keselamatan seperti yang dielaborasi oleh Rizzi dan Ortuzar, menjelaskan mengapa masyarakat cenderung abai terhadap upaya individu masing-masing pelaku untuk melindungi diri selama melakukan perjalanan. Hal ini

mengakibatkan para ahli transportasi dan para ahli ekonomi publik mendorong negara dan pemerintah hadir dalam upaya melindungi ... memberikan perlindungan terhadap risiko kecelakaan bagi pelaku perjalanan.

Perlindungan terhadap tabrakan (crash) atau kecelakaan (accident) tidak dapat dilakukan pada tingkat individu, melainkan harus dibentuk melalui sebuah sistem yang dikelola oleh pemerintah. Kecelakaan lalu lintas merupakan fenomena sosial yang menyebabkan berkurangnya produktivitas, baik dalam skala pribadi, rumah tangga, korporasi, maupun nasional.

Pencegahan kecelakaan juga dilakukan tidak saja karena melibatkan pengendara, ini penting. Kami ulangi, tidak hanya melibatkan pengendara, tapi pengguna jalan yang lain dan pihak yang terkait dengan korban kecelakaan, seperti misalnya keluarga. Di samping itu, seperti yang dijelaskan dalam artikel Rizzi dan Ortuzar, "Negara perlu hadir dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mengurangi risiko kecelakaan, baik bagi para pelaku perjalanan maupun pihak yang terlibat dalam kecelakaan."

Secara khusus, Yang Mulia dan para hadirin sekalian, efektivitas dalam prevensi terhadap kejadian kecelakaan lebih tinggi dibandingkan dengan tindakan post-crash. Artinya, mencegah lebih efektif dibandingkan melakukan hal-hal yang terjadi setelah kejadian tabrakan tersebut. Artinya, mengupayakan tidak terjadi kecelakaan secara ekonomi dan finansial akan lebih efektif apa ... dibandingkan dengan penanganan pascakecelakaan.

Oleh karena itu, negara perlu fokus pada upaya pencegahan atau pre-crash, baik melalui active safety maupun melalui passive safety. Negara melalui pemerintah harus menyusun kebijakan operasional yang menekan timbulnya faktor risiko dan apabila faktor risiko telah diketahui, maka risiko ... faktor risiko tersebut harus disingkirkan (shifted) atau dikelola oleh pihak lain.

Salah satu fenomena terkini berkaitan dengan keselamatan lalu lintas bagi pengemudi kendaraan adalah tingginya tingkat gangguan (distraction), baik yang bersifat eksogen, dari luar, maupun endogen, dari dirinya sendiri yang berasal dari gangguan motorik, gangguan visual, gangguan audio dari instrumen teknologi, informasi, komunikasi yang digunakan pengemudi, baik yang sifatnya sudah tersedia di kendaraan (build in), maupun yang sifatnya terpisah dari kendaraan yang digunakan.

Berbagai bentuk distraksi, baik motorik, visual, maupun audio telah diteliti secara mendalam di negara-negara Eropa, Jepang, Korea, Amerika Serikat, dan Australia. Dan hasilnya telah digunakan dalam penyusunan kebijakan, misalnya di EU, di Amerika Serikat, dan di beberapa negara yang lain. Masing-masing negara telah menyusun undang-undang dan regulasi yang mengguna ... mengatur penggunaan

alat dalam kendaraan maupun alat portable dalam bentuk dalam genggam (handheld).

Kegiatan mengemudi pada dasarnya merupakan kegiatan berisiko dan membutuhkan konsentrasi tinggi, serta energi yang besar untuk mempertahankan daya tahan, serta kemampuan untuk membawa kendaraan dan pengemudinya, serta penggunanya dengan selamat.

Setiap gangguan atau distraksi akan menimbulkan peningkatan faktor risiko. Regulator dalam rangka meningkatkan strategi keselamatan harus ... sekali lagi, harus melakukan pengelolaan pen ... pengelolaan terhadap 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 menyebabkan ... mengakibatkan distraksi.

Dengan demikian, pertanyaan konseptual dan fundamental yang harus menjadi perhatian Majelis Hakim Yang Mulia dalam kasus ini adalah apakah Undang-Undang Jalan mampu mendorong negara dan pemerintah melindungi tidak saja pengemudi, tetapi juga pengguna jalan yang lain, serta masyarakat yang terkena dampak akibat kecelakaan? Aspek pencegahan menjadi elemen penting kesuksesan pemerintah sebagai penerima mandat undang-undang untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan fatalitas akibat kecelakaan.

Setiap bagian dari Undang-Undang LLAJ yang mengandung unsur penindakan didasarkan atas pada niatan melindungi masyarakat dari dampak negatif yang muncul dari kejadian kecelakaan.

Jadi, Yang Mulia, di dalam hal ini, hak individu untuk melakukan perjalanan dengan cara yang mereka pilih, harus kemudian dipertanyakan dengan kewajiban bagi mereka terhadap pengguna jalan yang lain dan pihak yang terdampak apabila terjadi kecelakaan.

Selanjutnya, kami akan masuk kepada pada keterangan atas pasal yang dimohonkan untuk diuji.

Pemohon menggunakan sistem navigasi berbasis satelit (GPS navigation system) yang terdapat di dalam telepon pintar (smartphone) dalam kegiatan touring dan hobi, ini untuk Pemohon I. Dan di dalam kegiatan usaha untuk Pemohon yang ke-II.

Penggunaan Personal Navigation Devices (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 memberlakuannya.

Fokus dari Pemohon ada interpretasi atas frasa *menggunakan telepon* pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa *menggunakan kegiatan lain ...* melakukan kegiatan, maaf, *melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan*

konsentrasi dalam mengemudi di jalan pada Pasal 283 dari Undang-Undang LLAJ.

Terdapat dua frasa yang perlu dijelaskan dalam keterangan Ahli. Pertama adalah frasa *menggunakan telepon*. Dan yang kedua adalah frasa *menggunakan ... melakukan, maaf, melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan dalam mengemudi di jalan*.

Penggunaan telepon pada saat mengemudi dengan teknologi saat ini dilakukan dengan teknologi seluler dengan alat yang bervariasi, baik yang berukuran yang sangat kecil dan dioperasikan dengan menggunakan papan kunci atau keyboard, hingga yang berukuran lebih besar dari genggam tangan rata-rata pria dewasa dengan menggunakan aktivasi suara.

Variasi harga dan teknologi menyebabkan ukuran alat yang berbeda dengan metode aktivasi dan penggunaan yang berbeda. Hingga saat ini, Majelis Hakim yang kami muliakan, 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 termasuk negara yang belum secara operasional mengatur tata cara penempatan telepon dalam kendaraan bergerak, baik di sepeda motor maupun mobil.

Versi pertama, kalau kami ingin menyampaikan penjelasan, ukurannya sangat besar 23x13x4,5 cm dan beratnya 1 kg. Dan sekarang yang ada di pasar, paling kecil itu ukurannya adalah 46,7 mm kalikan ... maaf, ukuran tinggi 46,7 mm dan beratnya 13 g.

Dan kalau kita melihat ilustrasi pada saat kita melakukan texting dengan rata-rata lama waktu texting itu adalah 4,6 detik, ya, ini angka global. Pada saat kecepatan 60 km per jam, itu waktu hilang (*blind driving*) itu adalah 80 m.

Kalau kita di perkotaan, kecepatan mungkin sekitar 20 km per jam melakukan kegiatan texting 4,6 detik, itu *blind driving*-nya adalah 26 m. Jadi, ini menunjukkan tingkat urgensi kenapa kita perlu memperhatikan masalah-masalah seperti itu.

Secara global, terminologi pelarangan penggunaan telepon selama mengemudi telah diadopsi oleh undang-undang dan regulasi di lebih dari 30 negara. Bahkan di Portugal, misalnya penggunaan *handsfree* 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.

Dalam pandangan Ahli, penyusun undang-undang yang menjadi objek permohonan pengujian telah mendudukkan penggunaan telepon seluler sebagai faktor risiko dominan dalam penyebab distraksi motorik visual dan audio dalam proses berkendara. Keputusan penyusun undang-

undang telah tepat dilakukan karena sejalan dengan pertemuan berbagai riset global mengenai dampak penggunaan telepon seluler serta undang-undang dan peraturan yang digunakan sebagai alat penegakan hukum di berbagai negara di dunia.

Penggunaan telepon dengan segala fiturnya selama mengemudi yang menyebabkan teralihnya perhatian dalam waktu lebih lama dari waktu reaksi, seperti kami sampaikan tadi, menghadapi kejadian yang membahayakan.

Selanjutnya pertanyaannya, apakah kita (baca: negara dan pemerintah) akan menempatkan pengemudi dalam kondisi yang membahayakan diri dan lingkungannya? Pengemudi yang melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan, baik yang berteknologi maupun yang nonteknologi 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 yang lainnya.

Undang-Undang 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 di dalam wilayah pengaruh dan dari manuver atau pergerakan kendaraan tersebut.

Teknologi kendaran dan teknologi keselamatan kendaraan memiliki dinamika yang sangat cepat sehingga undang-undang perlu adaptif. Sekali lagi kami sampaikan bahwa undang-undang ini perlu adaptif terhadap perubahan teknologi tersebut dengan tetap memberikan arah kehendak negara untuk melindungi masyarakat.

Masalah yang dimiliki oleh banyak pemerintah dalam melakukan implementasi regulasi pelarangan penggunaan telepon seluler dengan segala fiturnya adalah terletak pada aturan operasionalnya, baik dalam memberikan definisi teknis sesuai dengan perkembangan teknologi serta melakukan pemantauan (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.

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 juga 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.

Penggunaan Personal Navigation Device (PND) yang terdapat dalam telepon seluler atau secara teknis dikenal sebagai global navigation system satellite phone, selama pengemudi yang telah menyebabkan peningkatan faktor risiko yang sangat dominan dibanding tiga jenis-jenis destructor lain karena memiliki tiga unsur gangguan, yaitu motorik, visual, dan audio.

Upaya melindungi masyarakat pelaku perjalanan dan pengguna jalan harus diutamakan lebih dari manfaat yang dinikmati oleh orang perorang atau kelompok.

Dinamika perubahan teknologi yang cepat harus diakomodasi dalam regulasi operasional yang perlu ditinjau secara berkala.

Kami masuk pada kesimpulan, Yang Mulia. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah memberikan arah kebijakan publik yang jelas tentang perlindungan terhadap masyarakat luas, tidak saja bagi pengendara, melainkan lebih ... yang lebih penting adalah bagi para pelaku perjalanan yang berada dalam wilayah pengaruh pengemudian kendaraan.

Gangguan konsentrasi harus dihilangkan, ditekan, dan ditindas demikian rupa, sehingga faktor risiko bisa ditekan. Dengan demikian, Pasal 283 telah memberikan perlindungan hukum terhadap pelaku perjalanan dalam hal memberikan peringatan pada pengemudi bahwa pelanggaran atas Pasal 106 Undang-Undang LLAJ akan membahayakan tidak saja dirinya, tetapi yang lebih penting adalah masyarakat luas.

Penggunaan telepon beserta fitur yang ada padanya akan menyebabkan destruksi motorik, visual, dan audio yang akan menjadi faktor pemicu pengurangan konsentrasi mengemudi dan oleh karenanya secara ilmu keselamatan lalu lintas (traffic safety science) sudah tepat kiranya apabila Penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ memuat hal tersebut.

Dinamika teknologi yang cepat memerlukan adaptasi regulasi yang cepat pula, sehingga pemerintah perlu menyusun peraturan operasional secara berkala setiap kali ada perubahan teknologi dapat segera mengakomodasinya. Perubahan cepat ini tidak memungkinkan dimasukkan dalam Undang-Undang LLAJ karena akan mengakibatkan Undang-Undang LLAJ ini tidak mampu bersikap adaptif dan futuristik.

Dengan demikian, frasa *menggunakan telepon* pada Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa *menggunakan ... melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang menyebabkan ... mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan* pada Pasal 283 Undang-Undang 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 yang tinggi.

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, demikian telah kami sampaikan keterangan dari kami selaku Ahli. Atas perhatian dan kesempatan yang diberikan Yang Mulia dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, kami selaku Ahli mengucapkan terima kasih. Assalamualaikum wr. wb.

17. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Terima kasih, Prof. Terakhir, Prof. Marcus. Ya, waktunya sama sekitar 10, 15 menit.

18. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, yang terhormat Kuasa Pemohon, yang terhormat Kuasa Pemerintah. Perkenankan saya Marcus Priyo Gunarto, Guru Besar Hukum Pidana di Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, menyampaikan pandangan apakah ketentuan pidana pada Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu dapat diterapkan pada seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang menggunakan aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut Global Positioning System (GPS) yang terdapat di dalam telepon pintar (smartphone), di situ tertulis smart ... sekaligus saya koreksi.

Persoalan hukum yang jadi pokok gugatan bahwa Pasal 106 ayat (1) dirumuskan, "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi." Di dalam undang-undang 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.

Bahwa Penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat 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 sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut dengan GPS yang terdapat di dalam telepon pintar.

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 multitafsir.

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 atau tindak pidana pada Pasal 283 bersifat multitafsir dan tidak memenuhi syarat sebagai delik atau perbuatan pidana?
2. Apakah perbuatan yang menggunakan aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut dengan GPS yang terdapat dalam telepon pintar dapat dipidana berdasarkan Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan?

Yang Mulia Majelis Hakim yang saya hormati, 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 subsider atau ultimum remedium, yaitu hukum pidana baru akan digunakan apabila sarana lain dipandang tidak memberikan hasil untuk mencapai tujuan yang dikehendaki. Namun, apabila pembentuk undang-undang memandang sifat berbahayanya perbuatan dan/atau kepentingan hukum yang harus dilindungi sedemikian besar dan serius, maka pembentuk undang-undang akan menanggulangi perbuatan yang membahayakan masyarakat itu dengan hukum pidana.

Dalam persoalan 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 jalan.

Data korban kecelakaan lalu lintas ini menunjukkan bahwa pada tahun 2016, ya, korban meninggal dunia itu ada 31.262. Tahun 2017 menurun, 30.569. Korban luka berat=20.075. Pada tahun 2017=14.406, korban luka ringan itu ada 120.532. Tahun 2017 ada 119.944. Sumber, saya dapatkan dari Korlantas Mabes Polri.

Data korban dan kerugian materi 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 Tabel 2 berikut ini. Data, saya ambil tahun 2016 dan 2017.

Beberapa perbuatan yang mengakibatkan kecelakaan, di antaranya adalah melakukan aktivitas lain, salah memberi isyarat, gagal memberi tanda, tertidur atau kelelahan, menggunakan gadget, berhenti mendadak, mendadak berubah ... mengubah kecepatan, ceroboh saat menyalip, tidak waspada akan lalu lintas dari depan, ceroboh saat berbelok, lalai saat mundur, menyalip di tikungan, salah posisi parkir, mengabaikan APILL (Alat Pengatur Lalu Lintas), mengabaikan aturan lajur, melampaui batas kecepatan, ceroboh terhadap aturan lajur, mengabaikan polisi, memotong setelah menyalip, mengabaikan rambu marka, gagal menjaga jarak aman, mengabaikan hak jalur pejalan kaki.

Mengingat begitu tingginya kejadian maupun korban kecelakaan lalu lintas, Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan melalui Pasal 105, menentukan setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan/atau menjaga hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan, dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Berdasarkan pada rumusan Pasal 105 tersebut, ada tiga kondisi atau kepentingan yang ingin diwujudkan. Yang pertama adalah 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 dan tidak wajar, dan semua orang yang mengemudikan kendaraan bermotor penuh konsentrasi, sehingga kewajiban dalam tata cara berlalu lintas dipatuhi, 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 yang bermakna 'terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan terjadinya tindak pidana yang mengakibatkan kerugian harta, benda, sakit, atau bahkan hilangnya nyawa karena terjadi tabrakan atau kecelakaan lalu lintas'.

Jaminan keselamatan bermakna 'terbebasnya pengguna jalan dari kemungkinan terlibat dalam kecelakaan yang mengancam jiwa dan raga'.

Yang ketiga, 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 mengemudikan secara wajar dan penuh konsentrasi, termasuk tidak melakukan kegiatan tertentu, seperti menggunakan telepon atau 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 undang-undang mempunyai alasan yang kuat untuk mengkriminalisasi perbuatan pengemudi yang tidak mengemudikan kendaraannya dengan tidak wajar dan penuh konsentrasi.

Yang Mulia Majelis Hakim yang saya hormati. Selanjutnya untuk menjawab permasalahan yang pertama, perlu saya sampaikan bahwa meskipun pembentuk undang-undang 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 bahwa 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 serta 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 providentially and humanely, it is guarantor, used indiscriminately and coercively it is threatened).

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 pengertian ini dimaknai sebagai suatu proses penetapan suatu perbuatan yang semula bukan merupakan perbuatan pidana atau 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 undang-undang dalam mengkriminalisasi perbuatan menjadi sangat penting. Adapun syarat-syarat yang dimaksud adalah sebagai berikut.

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

Rumusan Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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 bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00.

Berdasar 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 Undang-Undang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan tersebut ialah satu, perbuatan mengemudi kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi dan kedua, perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi.

Selanjutnya terhadap unsur-unsur dari Pasal 283 dapat Ahli jelaskan sebagai berikut.

Satu. Unsur setiap orang. Dalam hal ini yang dimaksud adalah orang badan pribadi. Karena badan hukum sebagai subjek delik menurut kodratnya tidak mungkin dapat mengemudikan kendaraan.

Dua. 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.

Tiga. 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.

Empat. 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).

Melakukan kegiatan lain. Yang dimaksud melakukan kegiatan lain ialah setiap kegiatan selain mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat mengganggu konsentrasi dalam mengemudi.

Dipengaruhi oleh suatu keadaan ialah setiap perbuatan atau keadaan yang dapat menimbulkan pengaruh konsentrasi dalam mengemudi. Unsur yang mengakibatkan ialah setiap keadaan atau perbuatan yang dapat menimbulkan akibat.

Terakhir, unsur 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 over kriminalisasi dan memenuhi asas lex certa.

Yang kedua, 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 undang-undang untuk kepentingan jangka pendek atau sementara waktu. Dalam sistem perundang-undangan kita, penggunaan hukum pidana untuk kepentingan jangka pendek hanya dimungkinkan

dalam bentuk peraturan pemerintah pengganti undang-undang yang dapat dikeluarkan oleh presiden dalam hal ihwal kepentingan yang memaksa.

Sehubungan dengan hal tersebut, konstitusi menetapkan peraturan pemerintah itu harus mendapatkan persetujuan dewan perwakilan rakyat dalam persidangan yang berikut untuk mencegah penyalahgunaan hukum pidana untuk kepentingan jangka pendek ... jangka pendek atau sementara waktu.

Menurut Ahli, kriminalisasi perbuatan Pasal 106 ayat (1) di dalam Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan jelas ... Jalan jelas tidak dimaksudkan untuk jangka pendek, atau untuk sementara waktu, atau ad hoc karena Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan diharapkan oleh pembentuk undang-undang dapat digunakan untuk jangka waktu yang lama.

Yang ketiga, syarat yang ketiga. Harus mengandung unsur korban atau 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 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 satu secara jelas telah menunjukkan adanya korban mati, korban luka berat, korban luka ringan, maupun kerugian materiil.

Syarat yang keempat. Memperhitungkan analisa biaya dan hasil (cost and benefit principle). Prinsip analisa biaya dan hasil mengandung maksud bahwa penegak 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 pembiaran suatu perbuatan yang membahayakan.

Menurut Ahli, syarat memperhitungkan cost and benefit principle di 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 yang menjaga dan mempertahankan budaya tertib 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.

Syarat kelima, mempertimbangkan prinsip ultimum remedium. Prinsip ultimum remedium dalam proses kriminalisasi menjadi

pertimbangan pembentuk undang-undang karena penggunaan sanksi pidana sebagaimana telah dijelaskan dapat menimbulkan efek negative. Prinsip umum ... prinsip ultimum remedium dalam proses kriminalisasi, menurut Ahli, merupakan domain pembentuk undang-undang. Dengan memperhatikan Pasal 258 yang menyatakan, "Masyarakat wajib berperan serta dalam memelihara 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 undang-undang telah mempertimbangan cara-cara nonhukum pidana dalam membentuk disiplin dan etika berlalu lintas dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Syarat ketujuh, tidak menimbulkan overblasting bagi aparat penegak hukum. Prinsip ini mengandung maksud bahwa penegak hukum dapat atau mampu menegakkan hukum atas pelanggaran perbuatan pidana yang ditetapkan. Menurut Ahli, aparat penegak hukum Polri maupun PPNS Perhubungan mampu menegakkan pelanggaran lalu lintas ... pelanggaran atas Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan karena dari sisi penegakan hukum, pelanggaran lalu lintas termasuk perkara yang mudah pembuktiannya. Hal ini ternyata di dalam KUHAP yang menyatakan tindak pidana pelanggaran lalu lintas jalan diadili dalam pemeriksaan perkara cepat.

Menghasilkan peraturan yang enforceable mengandung maksud bahwa rumusan perbuatan pidana yang ditetapkan oleh pembentuk undang-undang akan dapat ditegakkan, artinya keseluruhan unsur perbuatan atau *bestaanddeel delict* dapat dibuktikan oleh penegak hukum. Menurut Ahli, unsur delik Pasal 283 mudah pembuktiannya sehingga peraturan tersebut dapat ditegakkan.

Memperoleh dukungan public, artinya penetapan perbuatan sebagai perbuatan pidana memperoleh persetujuan masyarakat atau representasi masyarakat dengan telah ditetapkannya sebagai undang-undang melalui proses legislasi, maka secara yuridis Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan 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.

Yang Mulia Majelis Hakim yang saya hormati, selanjutnya terhadap masalah yang kedua, yaitu apakah perbuatan menggunakan aplikasi sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasa disebut dengan GPS yang terdapat di dalam telepon pintar dapat dipidana berdasarkan Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Sebagaimana telah Ahli kemukakan di depan, berdasarkan rumusan Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan 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 bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00.”

Perbuatan yang dilarang ialah perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi dan 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 sistem navigasi yang berbasis satelit yang disebut dengan GPS yang terdapat dalam telepon pintar. Berdasarkan pengamatan ini, Pasal 283 tidak akan menghalangi keberadaan mobil-mobil yang dilengkapi peralatan sistem navigasi yang berbasis satelit yang biasanya disebut dengan 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 sistem navigasi yang berbasis 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 sistem navigasi yang berbasis satelit melalui smartphone tetap dapat menggunakannya sepanjang tidak akan mengganggu konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan secara wajar, misalnya dengan cara menghentikan kendaraan 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.

Yang Mulia Majelis Hakim yang saya hormati, demikianlah keterangan Ahli yang dapat saya sampaikan, semoga dapat menjadi bahan pertimbangan dalam memutuskan perkara ini. Terima kasih.

19. KETUA: ANWAR USMAN

Terima kasih, Prof.

Pihak Terkait, apakah ada hal-hal yang ingin didalami atau ditanyakan lebih lanjut? Atau sudah cukup jelas? Silakan.

20. PIHAK TERKAIT (POLRI): CHRYSHNANDA

Yang Mulia, sudah cukup jelas.

21. KETUA: ANWAR USMAN

Baik. Dari Pemohon?

22. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Ada, Yang Mulia, satu pertanyaan dan dua tanggapan.

23. KETUA: ANWAR USMAN

Silakan.

24. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Terima kasih kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi.

Dan cukup menarik sebenarnya keterangan yang diberikan oleh Ahli, khususnya saya ingin mendalami terkait dengan keterangan Ahli dari sisi pidana. Karena memang ini menurut kami, yang kami persoalkan dalam Mahkamah Konstitusi ini adalah adanya persoalan tafsir konstitusi ataupun persoalan tafsir norma. Dimana dalam Pasal 106 itu apakah kemudian frasa *terkait dengan wajar dan penuh konsentrasi* merupakan norma yang bersifat kumulatif atau alternatif? Satu kesatuan atau berbeda? Artinya, kalau satu kesatuan, berarti maksud dari wajar dan penuh konsentrasi dijelaskan dalam penjelasannya. Tapi, kalau bersifat terpisah, artinya bahwa kondisi wajar ini harus dijelaskan lagi seperti apa karena yang dalam penjelasan hanya *penuh konsentrasi*. Sementara di norma Pasal 106 tidak menggunakan *dan/atau*, tapi menggunakan kata *dan*, seperti itu.

Nah, kenapa kemudian itu kita persoalkan? Karena kemudian muncul persoalan dalam pemberlakuannya. Nah, artinya dalam hal ini juga Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 5 Tahun 2005 juga sudah menegaskan bahwa ketika ada keraguan dalam implementasi dalam suatu undang-undang, akan memunculkan ketidakpastian hukum dalam praktik. Nah, ketidakpastian hukum demikian tidak sesuai dengan

semangat untuk menegakkan prinsip negara hukum. Artinya, dalam putusan itu Mahkamah kemudian mengabulkan Permohonan Pemohon.

Nah, dalam hal ini, memiliki kedudukan yang sama, dimana dalam keterangan Pemerintah ataupun dalam keterangan Pihak Terkait, khususnya di halaman 8 atau 9, sidang ketiga, itu memasukkan penggunaan GPS dalam norma 106 dan 283. Nah, artinya bahwa ketika tadi saya mendengar keterangan Ahli, khususnya di halaman kedua dari terakhir, halaman kedua sebelum halaman terakhir, itu ... di situ jelas bahwa dikatakan bahwa GPS itu tidak dilarang, artinya tidak bisa menggunakan pasal itu untuk melarang penggunaan GPS. Sementara dalam pemberlakuannya kalau kita melihat di Youtube ataupun di internet, banyak penegakan hukum dalam hal menegakkan penggunaan GPS itu menggunakan pasal itu, menggunakan Pasal 106 dan Pasal 283. Itu dimasukkan di dalam unsur pasal itu, termasuk juga adanya perbedaan keterangan dari aparat penegak hukum pada saat itu yang sudah kami tuangkan dalam Permohonan.

Nah, di sini kemudian menarik bagi kami ingin mendalami keterangan dari Ahli, apakah kemudian pemaknaan dari Pasal 106 dan Pasal 283 itu kemudian dikaitkan dengan alat khusus GPS yang tertanam di mobil? Artinya, kalau memang tindakan itu dilarang menurut versi Pemerintah dan aparat penegak hukum, apakah kemudian peletakan alat GPS dalam mobil itu juga dilarang? Sementara dalam larangannya tidak ada, hanya menggunakan telepon, tidak ada di situ secara limit. Karena ini penjelasannya limitatif, tidak didelegasikan lagi ke peraturan untuk yang lebih rendah.

Nah, di situ tidak ada larangan terkait dengan penggunaan GPS dalam ... perangkat khusus GPS yang tertanam di mobil. Artinya, itu boleh berarti kan kalau kita memahami seperti itu, menurut pandangan saya. Di sinilah kemudian terjadi perbedaan perlakuan, begitu. Ketika mobil-mobil bagus yang ditanam perangkat GPS, itu tidak apa-apa menggunakan GPS. Sementara mobil-mobil yang tidak menggunakan itu, menggunakan handphone dengan peletakan yang menurut kami juga cukup aman, yaitu diletakkan dalam alat yang ditempel, itu kemudian bisa dilakukan penegakan hukum. Dan terutama juga pemahaman kendaraan bermotor itu lebih tidak hanya mobil, tapi juga motor. Nah, kan tidak mungkin motor dipasang perangkat GPS yang tertanam khusus di motor, gitu.

Nah, ini kemudian yang menjadi pemahaman kami bahwa ini multitafsir, sehingga kami kemudian mengajukan Permohonan ini. Mungkin itu, Yang Mulia. Terima kasih.

25. KETUA: ANWAR USMAN

Baik. Dari Kuasa Presiden, sudah cukup atau ada?

26. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Cukup, Yang Mulia.

27. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Dari meja Hakim? Ya, Yang Mulia Pak Palguna, silakan.

28. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Terima kasih, Pak Ketua.

Ini pada Ahli Bu Prof. Guritnaningrum ... eh, Guritnaningsih. Begini, Prof, ini pertanyaan awam saja. Pernah suatu artikel, tapi saya lupa artikel apa, begitu. Bahwa ada orang yang mampu melakukan kegiatan secara multitasking, gitu. Nah, pertanyaan saya tentu ... kemudian adalah apakah itu berlaku umum atau hanya kasuistis saja? Mungkin hanya beberapa orang saja? Kemudian, apakah ada semacam ... karena ini saya bukan hasil penelitian, tetapi itu hanya semacam artikel saja. Apakah ada semacam scientific evidence untuk itu? Kajian ilmiah, misalnya, yang membuktikan bisa membenarkan itu? Itu pertanyaan pertama.

Yang kedua, yang barangkali juga mungkin bisa ditanggapi oleh Prof. Guritnaningsih maupun Prof. Danang. Ini kan ada dua soal yang dipersoalkan oleh Pemohon, ada GPS yang embedded ... apa ya ... yang built in di dalam kendaraan dengan yang menggunakan smartphone ini yang ... GPS yang di smartphone ini yang dipersoalkan karena ini dianggap itu include di dalam pengertian 'menggunakan telepon', 'menggunakan telepon' itu.

Nah, yang ingin saya tanyakan kepada Prof. Guritnaningsih maupun Prof. Danang barangkali. Apakah kalau itu sudah built in di dalam kendaraan, GPS yang built in di dalam kendaraan itu tingkat destruksinya berbeda, enggak, kalau kita dengan menggunakan handphone? Itu.

Atau ... tapi saya enggak tahu apakah kalau Ahli mempunyai pengetahuan tentang ini, apakah ini sudah ada semacam pengujian? Karena Prof. Marcus juga tadi menyampaikan, "Kalau itu memang sudah teruji, ya, tidak masalah." Gitu kan? Di dalam ... kalau diletakkan dalam kendaraan. Nah, gitu. Apakah itu tingkat destruksinya berbeda, enggak? Karena kan destruksinya ini yang menyebabkan kemungkinan ada yang tadi ... kalau Prof tadi ... Prof anu tadi menyampaikan, "Ada hasil research, dua detik," gitu kan? Dan dua detik itu bisa mengubah keadaan yang luar biasa, bisa orang celaka, bisa ini, sepersekian detik saja bisa mengubah ini, bahkan bisa nyawa orang, gitu ya. Itu dua pertanyaan saya untuk Ahli yang pertama.

Kemudian untuk Prof. Marcus, pertanyaan saya sederhana saja mengingat sifat ultimum remedium dari hukum pidana. Ada, enggak, negara lain yang menerapkan bukan hukum pidana sih, untuk ancaman ... untuk pelanggaran terhadap berlalu lintas ini? Gitu, ya. Dan apakah itu reasonable, gitu, kalau di ininya? Apakah ada negara lain yang menggunakan bukan sarana hukum pidana untuk penegakan aturan berlalulintas ini?

Nah, yang saya pernah baca di beberapa negara justru ancaman pidana untuk ... apa namanya ... Undang-Undang Lalu Lintas itu justru sangat tinggi bahkan bisa sampai pencabutan SIM, penjara di atas 5 tahun, misalnya kalau mabuk, misalnya, tingkat bahayanya kepada orang lain sangat tinggi, gitu. Terima kasih. Itu saja, Pak.

29. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, masih ada? Yang Mulia Prof. Saldi.

30. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA

Terima kasih, Pak Ketua.

Pertama ke Ahli Ibu Prof. Guritnaningsih. Di halaman 4, Keterangan Ahli ini menceritakan ada penelitian dalam negeri Cooper and Strayer itu di luar negeri 2008 dan Ibu Guritna sendiri sebetulnya lebih dahulu melakukan penelitian dari tahunnya, ya, satu, 2008 di luar negeri, 2007, tapi bedanya kalau yang Ibu lakukan itu kan terhadap ... apa namanya ... pengendara berusia muda.

Terlepas dari soal perbedaan itu seberapa ... apa namanya ... apakah penelitian ini, seberapa valid kalau hanya menggunakan ... apa namanya ... handphone atau hal-hal tertentu tanpa memperhitungkan misalnya volume kendaraan dan volume lalu lintas, ya, volume kendaraan? Nah, kalau misalnya volume kendaraan itu kita masukkan, apakah hasilnya bisa seperti yang tertera dalam data ini atau bisa berbeda? Begitu. Kan kayak negara yang volume kendaraan lalu lintasnya tidak seramai Jakarta, misalnya. Misalnya, kalau kita pergi ke Amerika itu pasti beda kalau penelitian itu dilakukan di Washington dengan yang dilakukan di New York karena volume kendaraan di kota-kota seperti ini kan, berbeda. Itu pertama untuk Ibu Guritnaningsih.

Yang kedua, apakah dalam situasi seperti saat ini, masuk akal, enggak, kalau kemudian mengatakan bahwa semua hal yang memungkinkan untuk mengganggu konsentrasi itu ditiadakan dalam berkendara? Kalau kita menonton Formula 1 misalnya, Prof, ya, itu kan jalur khusus, dengan jenis kendaraan khusus, dengan kecepatan yang sudah tertata, itu pun misalnya ada namanya order dari apa ... dari pangkalan masing-masing apa ... perusahaan itu, itu kalau kita lihat kan tiba-tiba menurun sendiri kecepatannya dan itu kan tidak bisa

dihilangkan. Jadi, maksud saya, berpikir menghilangkan semua faktor yang memengaruhi orang mengemudi itu kan hampir tidak mungkin dengan kemajuan seperti hari ini, itu.

Kepada Prof. Danang, saya setuju misalnya dengan pernyataan negara perlu hadir, tapi masalahnya adalah karena di satu sisi dikatakan sedemikian rupa harus menghilangkan semua faktor yang mungkin memberikan kontribusi terhadap gangguan dalam mengemudi. Pertanyaan mendasarnya, Prof, mengapa negara tetap membiarkan ada jenis-jenis kendaraan baru yang di dalamnya memungkinkan dan tidak mungkin tidak mengganggu konsentrasi orang berkendara? Harusnya kan dengan kebijakan dilarang saja, tidak boleh pakai ini, tidak boleh pakai ini. Jadi, perusahaan yang masuk itu tidak membuat ... apa namanya ... fitur-fitur yang mungkin mengganggu orang apa ... berken ... apa ... membawa kendaraan itu.

Nah, ini penting karena di Poin 6, Keterangan Prof. Danang itu mengatakan negara perlu hadir untuk ... apa namanya ... memberikan upaya preventif agar mengurangi atau meningkatkan keselamatan berlalu lintas dihubungkan dengan poin 29 di keterangan itu. Tapi, pada sisi lain, harusnya negara kan, bisa saja melarang itu. Jangan-jangan undang-undang ini membuat ancaman, tetapi karena ketika pemeriksaan KIR dan segala macamnya tidak peduli saja, dibiarkan saja alat-alat seperti itu dan bisa menjadi jebakan juga bagi pengendara untuk alasan-alasan tertentu. Nah, bagaimana Prof. Danang menjelaskan soal yang seperti ini?

Yang berikutnya kepada Profesor Marcus, ini agak rumit saya ini karena makalahnya tidak ada halamannya, jadi harus meraba-raba ini. Salah satu kekurangcermatan ini, tidak *lex scripta*, *lex certa*, dan segala macamnya juga keterangan ahlinya ini. Tapi sederhana saja, Prof, santai saja. Di halaman yang mengutip ... apa namanya ... dua halaman terakhir itu, di situ disebutkan, "Perbuatan yang dilarang adalah satu, perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi."

Ini ketinggalan atau memang begini bunyinya? Tidak penuh konsentrasi dan tidak wajar mungkin maksudnya, ya? Kalau yang penuh konsentrasi dilarang juga kan, nanti bisa kacau jadinya, Prof, "Perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi."

Harusnya *tidak penuh konsentrasi*, begitu ya? Oh, berlaku untuk kedua-duanya? Oke. Nah, kalau begitu nanti biar yang lain-lain, Pak Suhartoyo saja yang nanya. Terima kasih.

31. HAKIM KETUA : ANWAR USMAN

Ya, silakan, Yang Mulia Pak Suhartoyo.

32. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Ya, terima kasih, Pak Ketua.

Saya ke Ibu dulu, Bu Prof. Guritnaningsih. Begini, Bu. Tadi banyak sekali beberapa ... banyak sekali kok, beberapa, jadi ... ada beberapa yang memang menjadi sangat strict ketika teori yang Ibu angkat tadi, misalnya mengenai bagaimana mengemudi dalam keadaan dual-tasking misalnya yang bisa mengakibatkan adanya ... ada rangkaiannya dengan modalitas yang sama, kemudian time sharing yang akibatnya penurunan performa yang ending-nya barangkali seperti selective attention itu. Ini kan, bermula dari karena adanya fitur-fitur atau ... apa ... aksesoris-aksesoris yang kemudian dipersoalkan oleh Pemohon itu.

Nah, di satu sisi kan, kita tidak bisa menafikkan bahwa kedatangan teknologi apakah itu kesalahan dari penjual mobil semata ataukah pembeli juga semata? Ataukah juga ada seharusnya kebijakan pemerintah yang memberi stressing terhadap bagaimana memberikan kriteria-kriteria fitur-fitur itu yang kemudian jangan sampai berdampak seperti teori-teori yang Ibu angkat itu. Sangat ... kalau saya sangat ngeri itu kalau melihat teori Ibu, ini berarti orang itu tidak boleh nyambi apa pun ketika sedang berkonsentrasi mengemudi kendaraan, mungkin ngobrol-ngobrol dengan pacar pun harus dibatasi, gitu, mungkin ... apa ... ngobrolnya sambil dalam hati saja atau artinya itu, kan.

Saya ingin elaborasi dari Ibu atau barangkali ada semacam, bagaimana me-modified supaya fitur-fitur yang ini memang tidak bisa kita nafikan tetap ada, tapi istilahnya juga bisa kemudian ada hal-hal yang sifatnya preventif sehingga teori-teori Ibu kemudian bisa sedikit dieliminasi barangkali. Mungkin Ibu punya teori sehingga ... bagaimana saya juga punya mobil, meskipun mobil dalam keadaan sederhana, tapi juga sudah ada DVD-nya, sudah ada ... itu mobil yang sederhana sekalipun. Tapi, kalo kemudian kita menggunakan ... apa ... rujukan dari apa yang Ibu sampaikan kayaknya kok, itu pun juga kayaknya biasanya dipergunakan ketika sedang parkir, sambil nunggu anak atau istri belanja di mal, kita di tempat parkir, baru bisa. Kalau tidak, kemudian bisa mengancam dengan kemungkinan-kemungkinan yang Ibu khawatirkan tadi dan itu memang kita bisa sepakat itu, kan? Tapi, apakah kemudian kita juga serta-merta bagaimana teknologi ini harus kita ... dua-duanya bisa kita terima, tapi juga tidak mengganggu si pemakainya itu sendiri. Saya mohon, barangkali Ibu ada konsep yang bisa diberikan pandangan kepada Mahkamah Konstitusi itu.

Kemudian, yang kedua kepada Prof. Danang, ketika Prof tadi mengomparasi dengan beberapa negara itu sebenarnya output-nya atau outcome-nya seperti apa produk regulasinya, Prof? Riilnya seperti apa? Barangkali, nanti di sini kan juga bisa me-adopt atau kemudian paling tidak menyelaraskan, mengharmonikan dengan pengalaman-pengalaman Prof yang kemudian dikomparasikan di sini. Seperti Eropa, Jepang,

Korea, Amerika, dan Australia ini karena kalau tidak kan, kemudian bisa juga menjadi subjektif dan menjadi tidak pasti atau relatif juga.

Kemudian yang kedua juga, saya ingin barangkali ada pandangan atau konsep dari Prof. Danang. Ketika saya tertarik dengan apa yang disampaikan di halaman 4, Poin 12 ini. Bahwa Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan mampu mendorong negara dan pemerintah yang melindungi, tidak saja pengemudi, tapi juga pengguna jalan lain serta masyarakat yang terkena dampak akibat kecelakaan.

Aspek pencegahan menjadi elemen penting dan seterusnya. Tapi, kemasannya adalah dalam konteks perlindungan pada masyarakat. Dan saya juga ingin mungkin Anda punya tawaran teori ... apa ... formula apa yang mesti harus dirumuskan? Apakah seolah bahwa undang-undang yang ada sekarang ini yang kemudian dipersoalkan salah satunya oleh Pemohon ini tidak memenuhi kriteria yang Anda ragukan di Angka 12 ini ataukah ada perlu yang harus dilengkapi di situ? Itu untuk Prof. Danang ada dua pertanyaan.

Kemudian ke Prof. Marcus. Saya tertarik begini, Prof. Di halaman yang tidak ada halaman, kata Prof. Saldi. Jadi, kurang *lex* serta dan *lex scriptanya* ini. Di halaman ... lah, kok halaman lagi. Ketika Prof me-breakdown tentang unsur-unsur Pasal 283 itu, Prof. Ya, itu kan ada 8 ini. Nah, saya tertarik dengan yang salah satu unsurnya adalah di angka 7, "Yang mengakibatkan ialah setiap keadaan atau perbuatan yang dapat menimbulkan akibat." Saya ingin penegasan Anda, apakah sebenarnya Pasal 283 ini cluster-nya delik formil atau materiil? Ini penting lho ini. Kok penting lho, artinya barangkali ini penting. Karena bisa menjadi rujukan bagi penegak hukum yang ada di jalan. Apakah ketika yang bersangkutan petugas ini melakukan tindakan itu harus menunggu akibat dulu? Ataukah ketika formulasi perbuatan yang sudah terpenuhi sudah bisa? Karena kalau kita cermati di Pasal 283 itu, Prof. Itu adalah akibat yang membahayakan itu membahayakan untuk pengemudinya. Secara internal sebenarnya. Bukan akibat untuk orang luar, eksternal, sebagaimana yang dikehendaki dalam delik materiil. Saya minta penegasan itu.

Karena kalau ... pertanyaan pertama itu. Kalau ... ya kemudian yang kedua, kalau demikian halnya bahwa harus diperlukan adanya akibat. Sementara deliknya ini adalah ... bukan deliknya, formulasi Pasal 283 ini adalah tidak dibutuhkan akibat sebenarnya untuk pihak lain, apakah kemudian bisa dikatakan itu adalah merupakan percobaan? Karena belum ada akibat, tapi perbuatannya sudah ada. Dan terhentinya perbuatan itu karena bukan karena kemauan sendiri. Karena disetop oleh petugas. Saya minta pandangan ini, mungkin Prof. Marcus bisa anu. Supaya ini juga menjadi rujukan petugas di jalan supaya klir. Jangan kemudian baru ngobrol, baru mencet-mencet sudah ditangkap. Atau harus menunggu bahwa itu betul-betul riil ada kriteria-kriteria yang mengkhawatirkan atau yang membahayakan, baik diri sendiri maupun

pihak lain. Kalau pihak lain, saya me-refer pernyataan Prof. yang harus ada akibat di Angka 7 ini. Terima kasih.

33. KETUA: ANWAR USMAN

Masih ada? Yang Mulia Prof. Aswanto.

34. HAKIM ANGGOTA: ASWANTO

Terima kasih, Yang Mulia.

Saya ke Prof. Marcus. Di lembar terakhir, ya karena tidak ada halamannya tadi, jadi lembar terakhir. Kalau kita menangkap apa yang Prof sampaikan di lembar terakhir, sebenarnya penggunaan GPS itu enggak ada masalah. Nah, itu yang diminta sebenarnya oleh Pemohon. Jangan dipermasalahkan kalau menggunakan GPS. Walaupun memang apa yang dikemukakan oleh Prof atau apa yang ditulis di dalam lembar terakhir itu, memang ada persyaratannya. Bahwa penggunaannya itu tidak mengganggu konsentrasi.

Nah, pertanyaannya, di dalam menggunakan GPS itu kan, tidak on-off itu Prof. Biasanya on terus. Kalau orang menggunakan GPS di handphone, itu kan on terus. On terus, nah Prof menyarankan boleh dipakai, tapi kalau mau lihat berhenti lagi. Nah, apa dengan itu justru tidak mengganggu perjalanan lalu lintas? Itu yang pertama.

Yang kedua, ini mohon ... apa namanya ... klarifikasi. Tadi sudah disampaikan oleh Yang Mulia Pak Suhartoyo. Setelah Bapak ... kalau kita melihat elemen-elemen pasar atau unsur-unsur pasal yang Bapak coba tarik dari 283 itu. Itu menjadi tidak ... apa ... tidak sinkron dengan apa yang ada di lembar terakhir tadi bahwa itu boleh. Kalau ... kalau di unsur yang Bapak ... yang Prof coba tarik di Pasal 283, ya, tidak boleh menggunakan GPS. Tapi kemudian, di lembar terakhir boleh menggunakan GPS, gitu. Nah, ini mohon klarifikasi, Prof. Karena inilah yang dipersoalkan oleh Pemohon mengenai penggunaan GPS itu, terutama yang ... GPS yang tidak tertanam di kendaraan itu, ya, tetapi yang ada di dalam smartphone. Mohon klarifikasi untuk itu, Prof.

Terima kasih.

35. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, silakan. Mungkin yang pertama, Prof. Guritnaningsih.

36. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Baik. Izinkan saya duduk saja. Ya, terima kasih atas beberapa pertanyaan yang diajukan.

Pertama, tadi yang diajukan oleh Pak Hakim Palguna, ya. Memang ada orang yang bisa menggunakan multitasking beberapa sekaligus. Contohnya saja, ketika kita belajar sambil mendengarkan musik. Itu kan juga multitasking, ada perhatian terhadap apa yang kita pelajari dan juga terhadap musik yang kita dengar. Tetapi, ketika kita fokusnya pada belajar, apa yang kita baca, yang ini merupakan background, si musik itu. Tapi begitu kita mendengarkan lirik dari musik itu, maka yang ini pasti akan tertinggal.

Nah, jadi mungkin memang melakukan multitasking itu, tetapi perhatian atau atensi itu hanya tertuju pada satu. Ketika yang satu diperhatikan, maka yang lain otomatis akan menjadi berkurang perhatiannya.

Nah, itu juga saya kira yang terjadi ketika kita melakukan mengemudi dan juga melakukan ... yang dipermasalahkan adalah kita melakukan texting, memasukkan ... memencet-mencet tombol itu, otomatis mata kita melihat ke situ. Dan pada umumnya, ketika kita melakukan itu ada satu tujuan tertentu, ada intensi bahwa kita misalnya mau menelepon seseorang atau mengirim SMS kepada seseorang. Jadi, perhatian kita pada tombol-tombol itu. Kemudian, kalau kita misalnya menggunakan GPS untuk mencari tujuan, maka kita akan melihat pada layar, "Di mana, ya, jalan itu?"

Nah ketika itu, biasanya otak ... ini kalau secara teori, ya, memang. Ketika kita melakukan sesuatu dengan intensi tertentu, otak itu akan berhenti setelah kita menemukan. Nah, ketika kita melakukan texting itu, kita akan mencari informasinya. Mungkin kalau kalimat kita melihat, "Apakah sudah lengkap atau belum?" Kalau kita mencari peta berarti, "Oh, kita tujuannya sampai di sini, berarti saya akan berhenti." Setelah ketemu, baru kita mungkin pada ... perhatiannya lagi kepada jalan raya.

Nah, itu yang sebetulnya menyebabkan adanya divided attention (...)

37. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Maaf, saya potong, Pak Ketua, sedikit.

38. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Ya.

39. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Berarti kalau begitu, sesungguhnya kalau saya menangkap dari keterangan Ahli ini, tidak ... walaupun dimungkinkan orang melakukan

kegiatan multitasking, tapi tingkat kesuksesan ... kalau boleh dikatakan, dari masing-masing pekerjaan itu tidak akan sama, begitu, ya?

40. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Betul, betul.

41. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Terima kasih.

42. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Jadi, performanya akan menurun di salah satu. Makanya tadi ketika dia mencari atau melakukan texting di ... kalau yang masih manual itu dengan handphone-nya, perhatian akan ke sini, performa di dalam mengemudi ... makanya, kenapa itu menjadi sering terjadi kecelakaan? Karena performa di sana menurun.

Nah, kalau cuma sepiantas dia melihat, misalnya itu kan ... masalahnya, kan sekarang ada yang modern dengan suara. Ketika sudah dengan suara dan kita sudah tahu tujuannya itu ke mana, itu justru seringkali membantu. Karena kita seringkali enggak usah lagi cari, "Mana ini jalan apa, ya? Jalan apa?" Karena dia sudah ke tujuan, belok ke jalan ini. Nah, itu membantu.

Makanya, ini tadi dikatakan, yang masalah ketika ini terkait dengan GPS, yang masalah bukan GPS-nya, tetapi yang masalah adalah kita memanipulasi si hp itu, si handphone-nya itu. Atau kalau misalnya itu ditanam di mobil, sudah yang modern, ketika kita memanipulasi, kita memencet-mencet tombol itu, itu yang mengganggu, ya. Jadi, bukan GPS-nya sendiri. GPS-nya ketika sudah terset dengan baik, misalnya, dibantu dengan suara, mungkin itu tidak menjadi masalah.

Jadi, ada ada distruksi yang berbeda. Ketika kita melakukan sesuatu dengan kegiatan dengan intensi tertentu, maka distruksi di sana menjadi besar. Dengan distruksi yang besar, otomatis divided attention terjadi, atensi kita terpisah-pisah ke mana-mana. Sementara, mengendara kendaraan di jalan raya itu, sebagian besar adalah visual. Tadi yang saya katakan, ketika modalitas visual dan visual terjadi bersamaan, maka salah satunya akan terkalahkan.

Nah, jadi tergantung. Ketika kita lebih fokus pada jalan raya, ini pasti terkalahkan, tujuan kita melihat pada hp. Tetapi, ketika kita fokusnya di sana dan itu kita jadikan utama, maka yang di sini akan terkalahkan. Ini mungkin terkait juga dengan pertanyaan Pak Hakim Suhartoyo. Jadi, makin banyak hal-hal yang kita lakukan ... memang kita tidak mungkin, ya, tadi mengemudi terlepas dari gangguan-gangguan. Gangguan itu pasti banyak sekali terjadi. Ketika kita menyopir bawa anak

kecil, misalnya, pasti akan ada gangguan. Tetapi biasanya, itu tidak menjadi fokus perhatian kita. Tapi, kalau kita melakukan yang kita intensi betul-betul, kita mencari alamat atau kita ingin menghubungi seseorang, itu yang akan membuat divided attention-nya besar. Sementara yang kita perlukan di dalam mengemudi adalah selective attention.

Memang menjeramkan, Pak, sepertinya kalau teorinya ini kita ikuti. Dan itu memang menjadi dasar bahwa sebetulnya memang sangat berbahaya melakukan itu dan ini sudah banyak penelitian-penelitian yang dilakukan, tadi mungkin terkait dengan pertanyaan Pak Saldi, "Seberapa valid sih, penelitian yang sudah dilakukan?"

Di luar negeri ini sudah banyak sekali dilakukan dan semuanya memang menunjukkan betapa korban kecelakaan itu menjadi ... banyak terjadi ketika orang melakukan ... apa ... penggunaan texting di dalam telepon. Tidak sekadar texting sebetulnya, berbicara pun dengan handphone itu juga menimbulkan bahaya. Sudah terbukti juga bahwa makin kompleks pembicaraan, itu tingkat bahayanya makin besar. Karena apa? Karena otak kita itu terbagi ke dalam pembicaraan itu. Tapi, kalau bicara-bicara santai-santai saja, itu tidak menyita otak kita.

Ya, jadi, secara penjelasan teoretiknya seperti itu. Jadi, apakah memang kita mau mendasarkan penelitian-penelitian itu untuk menjadi basis membuat keputusan? Ya, itu saya kira kita perlu mempertimbangkan tingkat bahayanya bagi diri pengemudi maupun bagi pengguna jalan lainnya.

Mungkin Bapak-Bapak sekalian atau Ibu di sini suka memperhatikan juga, ketika orang mengendarai mobil, kalau lagi antre, dia enggak maju-maju. Kalau kita tengok, pasti dia sedang melakukan sesuatu dengan Hp-nya. Dan itu mungkin juga terjadi pada kita. Otomatis perhatian kita teralih. Nah, ini yang tentu sangat berbahaya bagi semua orang yang ada di jalan raya. Saya kira mungkin sudah cukup tanggapan saya.

43. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik.

44. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): GURITNANINGSIH

Terima kasih.

45. KETUA: ANWAR USMAN

Lanjut ke Prof. Danang.

46. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): DANANG PARIKESIT

Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim mah ... Mahkamah Konstitusi, kami mohon izin untuk tidak menjawab satu per satu karena menurut pandangan Ahli, ada tiga kategori sebenarnya yang ditanyakan oleh ke ... baik Hakim Palguna, Hakim Profesor Saldi Isra, maupun Hakim Suhartoyo. Yaitu yang pertama mencakup soal konsepsi dan peran negara. Yang kedua adalah soal teknologinya sendiri. Dan yang ketiga adalah persoalan regulasi keberadaan teknologi dan regulasi penggunaan teknologi.

Yang pertama, preferensi saya adalah pertanyaan Profesor Saldi Isra soal kenapa negara perlu hadir di dalam upaya melindungi masyarakat terhadap kecelakaan dan dampak dari kecelakaan? Ini di ilmu kami itu ada satu istilah, 'transportasi yang paling selamat adalah tidak melakukan perjalanan'. Jadi, kalau tidak melakukan perjalanan, kita semua selamat, semua urusan kita hari ini tidak perlu terjadi, kira-kira begitu.

Tetapi, negara juga memahami, seperti yang kami sampaikan di dalam bagian-bagian awal dari paparan Ahli bahwa perjalanan itu dibutuhkan untuk dan sangat berelasi dengan peningkatan kesejahteraan. Dia memiliki fungsi-fungsi manfaat yang besar yang negara diharapkan mampu menekan dan mengurangi atau memitigasi risiko-risiko yang muncul akibat perjalanan tersebut. Jadi, ini sebenarnya konflik besarnya di dalam kebijakan publik yang kami pahami pada saat penyusunan undang-undang ini.

Nah, sehingga dengan demikian, maka negara me ... atau ... dalam menyusun undang-undang yang dilakukan adalah memitigasi risiko itu. Baik sifatnya itu mengurangi risiko, menekan risiko, memindah risiko, maupun menghilangkan risiko itu. Jadi, pada tahap yang paling maksimal, menghilangkan risiko perjalanan, risiko kecelakaan adalah tidak melakukan perjalanan itu sendiri. Nah, sehingga dengan demikian, maka persoalan kita adalah bukan soal negara bisa melarang penggunaan teknologi, tetapi fokus dari negara adalah bagaimana negara melakukan mitigasi risiko untuk tadi, menghindarkan, menekan, mem ... mengurangi, memindah risiko-risiko yang muncul.

Dan oleh karena itu, maka ini masuk dalam isu kami yang kedua adalah soal teknologi. Bahwa di dalam mengimplementasi teknologi, Pemerintah telah memiliki berbagai instrumennya, sebenarnya. Kalau dia itu pada saat mau beroperasi di jalan raya, dia itu harus melalui yang dinamakan dengan uji tipe. Dia harus itu melalui uji tipe. Jadi, tidak ada kendaraan yang beroperasi di Indonesia tanpa melalui uji tipe sehingga pertanyaan cukup menarik begini, apakah kendaraan yang di dalamnya ada instrumen GPS mobil, misalnya, ya, instrumen GPS itu lebih aman atau lebih tidak aman dibandingkan mobil yang tidak ada instrumen GPS-nya? Mobil yang ada GPS-nya lebih mahal, mobil yang tidak ada

GPS-nya lebih murah. Ini pertanyaan yang cukup menarik pada saat tidak hanya kita bicara soal tipe, tapi bagaimana sebenarnya kita mengaitkan antara keberadaan teknologi dan penggunaan teknologi itu. Dan ini yang menjadi titik persoalan yang kami sampaikan, Ahli sampaikan di dalam keterangan.

Bahwa persoalan kita di dalam undang-undang ini, bukan soal keberadaan teknologinya, tetapi penggunaan teknologi yang kemudian menjadi faktor risiko bagi timbulnya kecelakaan maupun tabrakan. Jadi, ada dua hal yang berbeda di dalam pandangan Ahli untuk melihat teknologi ini sendiri.

Sebagai contoh ilustrasi, misalnya di India, ini untuk contoh yang lain supaya memberikan gambaran kenapa pemerintah itu membuat instrumen pengujian-pengujian. Di India itu kalau kita melihat mobil murah di sana, low cost car, itu spionnya cuma satu, Pak. Spionnya hanya spion yang berada di sisi yang berseberangan dengan pengemudi. Kita bayangkan itu gimana caranya, ya? Apakah itu Pemerintah India mengatakan ini cukup selamat atau tidak? Dan Indonesia, alhamdulillah, Pak, ini tidak menerapkan aturan yang sama. Jadi, spion itu ada kiri dan kanan, Pak.

Nah, sehingga menurut saya, memang persoalan keberadaan fitur yang ada dalam kendaraan sangat disesuaikan dengan upaya negara dan sebenarnya refleksi negara dalam melindungi masyarakat, baik pengguna maupun ... pengendara maupun pengguna jalan yang lain.

Nah, ilustrasi yang lain, pemerintah sebenarnya juga selain kendaraannya, infrastrukturnya juga harus melalui uji, Pak. Jadi, kalau jalan, itu jalan raya sebelum digunakan, itu harus ada uji laik fungsi jalannya. Kalau jalannya tidak berfungsi dengan baik, itu memberikan tingkat risiko lebih besar kepada pengendara dan pengguna jalan, itu tidak boleh dilalui.

Jadi, memang ada kalau kita bicara negara, pasti yang dipertimbangkan adalah bahwa manfaat itu lebih besar dari risiko dan risiko diharapkan bisa dikelola oleh negara dan pemerintah melalui beberapa instrumennya, di antaranya adalah pengujian-pengujian, baik uji tipe, uji laik jalan, uji laik fungsi jalan.

Nah, sebagai informasi yang bisa Ahli sampaikan. Di dalam Undang-Undang LLAJ, itu dimandatkan cukup banyak sebenarnya aturan-aturan turunan, baik yang berupa peraturan menteri ... baik Perhubungan, maupun Perindustrian, maupun Menteri PU, maupun peraturan Kapolri mengenai tata cara operasionalisasi dari undang-undang tersebut. Nah, ini barangkali yang menjadi kalau tadi Hakim Suhartoyo menanyakan bagaimana negara-negara lain, mereka sangat fokus kepada peraturan-peraturan operasional dan standar.

Seperti misalnya pada hari ini kita masih belum memiliki standar penempatan telepon genggam (handheld cellular). Di dalam mobil itu taruh di kiri, atau di kanan, di atas, di bawah? Bahkan kalau kita melihat

para penjual alat untuk menempel telepon pintar, telepon seluler itu pun berbeda-beda ukurannya. Jadi, saya kira kalau kita bicara soal apa yang dilakukan oleh negara-negara lain, itu memastikan bahwa peraturan operasional yang muncul itu betul-betul bisa sesuai dengan dinamika teknologi yang ada.

Kami juga ingin memberikan contoh soal teknologi Indonesia yang kedua. Kita bicara mengenai soal GPS yang built in, itu dinamikanya juga sangat cepat berubah. Hari ini, itu di beberapa negara maju, layar itu tidak lagi di dashboard. Jadi bukan on dashboard, tetapi layarnya itu muncul di windshield, di kaca depan. Jadi, kita tidak melakukan gerakan psikomotorik menoleh dan sebagainya, tetapi kita tetap melihat pada jalan, kemudian peta jalan dan arah itu muncul di windscreen-nya.

Jadi, sebenarnya kalau kita lihat ini juga, kenapa kami menyatakan ... menyampaikan bahwa sebenarnya penyusun undang-undang ini sudah sangat paham bahwa teknologi dinamikanya sangat cepat. Sehingga tidak mungkin kita mendefinisikan secara eksplisit jenis teknologi itu ada di undang-undang, kecuali kemudian pemerintah yang diberi mandat itu melakukan pedoman operasional yang selalu setiap kala sejak diubah secara berkala.

Literatur juga menyampaikan pada soal pemanfaatan teknologi ini bahwa gangguan psikomotor itu lebih besar daripada gangguan visual dan gangguan visual lebih besar dari gangguan audio. Jadi, teknologi ke depan itu selain memperbaiki teknologi visualnya, juga akan lebih banyak menggunakan teknologi audio di dalam membantu melakukan pengarahan terhadap pengemudi.

Dengan demikian, maka sekali lagi, kami ingin menyampaikan bahwa kalau kita bicara regulasi operasional, ini saya kira kita harus memper ... membedakan antara keberadaan teknologi dan penggunaan teknologi. Dan yang menjadi pokok persoalan yang ditulis oleh penyusun undang-undang, itu bukan soal teknologinya, tapi penggunaannya yang kemudian akan meningkatkan faktor risiko di dalam pengemudian, tidak saja bagi dirinya maupun bagi masyarakat yang lain. Demikian, Majelis Hakim.

47. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Terakhir, Prof. Marcus Priyo.

48. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Terima kasih. Ya, pertama-tama, saya mohon maaf karena yang diterima oleh Majelis tidak ada halamannya, saya tidak ingin menyalahkan siapa-siapa, itu salah saya. Tetapi yang ada pada saya, ada halamannya, Pak. Jadi, saya mohon maaf untuk itu.

Baik. Jadi yang dipersoalkan oleh Pemohon, kemudian juga yang dipersoalkan oleh Yang Mulia Hakim Suhartoyo, itu adalah juga persoalan tidak wajar juga, ya. Jadi, kalau saya kembali kepada rumusan Pasal 283 itu sebetulnya ada dua perbuatan yang ingin diatur atau yang ingin dikenai sanksi, yaitu adalah perbuatan mengemudi kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan penuh konsentrasi, ya. Jadi, di sini *tidak*-nya ini 'tidak penuh konsentrasi' itu masuk didepannya maksud saya. Jadi, kalau penuh konsentrasi, ya, tentu saja tidak ... tidak diancam dengan pidana. Jadi, yang dimaksud adalah tidak penuh konsentrasi.

Nah, sekarang apa yang dimaksud dengan *tidak wajar* itu? Memang dalam mengemudi kendaraan yang tidak wajar itu hanya dapat dilihat, ya, kewajaran itu, ya, ukurannya adalah apa yang biasanya atau yang seharusnya itu dengan melihat kondisi yang ada itu, dia harus berbuat. Itu adalah satu bentuk kewajaran. Kalau di dalam literatur itu ada istilah *aggressive driving*, ya. *Aggressive driving* itu, ya, itu mengemudi kendaraan dengan memaksakan kehendak, misalnya harus zig-zag dan lain sebagainya, melampaui batas kecepatan dengan melanggar rambu-rambu lalu lintas, atau di ... di dalam unsur delik ini saya katakan di luar kewajaran atau bertentangan dengan kewajiban yang ditentukan di dalam perundang-undangan, sebagaimana ditentukan di dalam Pasal 106 ayat (4), itu adalah pengertian secara tidak wajar. Jadi, memang itu harus ... ya, itu bisa dilihat dengan kasat mata, ya, *aggressive driving* itu bisa dilihat dengan kasat mata.

Kemudian, menarik pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Palguna, "Ada, tidak, ya, di dalam pelanggaran lalu lintas itu yang diancam dengan bukan hukum pidana?" Ya, memang kalau kita perhatikan, ya, tidak semua perbuatan-perbuatan yang terkait dengan lalu lintas itu, itu sifatnya membahayakan, ya. Jadi, sifatnya membahayakan atau ada kepentingan hukum yang dilindungi. Karena ada pelanggaran-pelanggaran yang sifatnya administratif, ya.

Jadi, di dalam hukum lalu lintas ini, ini memang terkait dengan dua bidang hukum, yaitu bidang hukum pidana dan hukum administrasi. Tapi, dalam perkembangan sekarang ini, ya, dalam perkembangan sekarang ini banyak sekali perbuatan-perbuatan yang sifatnya administratif itu diberikan sanksi pidana. Ya, misalnya terlambat memperpanjang SIM, ya, orang tidak bisa menunjukkan SIM yang berlaku itu dianggap ... karena SIM-nya itu sudah ... sudah kedaluwarsa, ya tetap ditilang. Karena dianggap tidak ada ... tidak dapat menunjukkan SIM, SIM-nya sudah mati.

Perbuatan, ya, tidak memperpanjang SIM ini menurut saya adalah pelanggaran administrasi menurut saya. Tetapi kemudian dikenai sanksi pidana dan itu adalah tergantung dari politik negara ... dari politik ... dari politik hukum dari masing-masing pembentuk undang-undang. Banyak sekali, ya, perbuatan-perbuatan yang sifatnya administratif itu yang

kemudian diberi sanksi pidana. Dan ini di dalam ilmu memang, ya, berkembang sedemikian pesat, ya ... berkembang sedemikian pesat, ya. di dalam Undang-Undang Perkawinan pun kan ada sanksi pidana, padahal itu urusan privat, ya. Nah, itu.

Nah, jadi itu tergantung dari politik hukum dari pembentuk undang-undang, menurut pendapat saya. Nah, di dalam Undang-Undang Lalu Lintas ini memang yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas itu kemudian itu dikenai dengan sanksi pidana. Itu jawaban saya.

Kemudian, saya juga akan langsung pada pertanyaan dari Yang Mulia Hakim ... Pak Hakim Aswanto. Saya berpendapat begini. Bahwa ketika seseorang itu akan menggunakan GPS yang ada di dalam smartphone ya, oleh karena ... ya, oleh karena menggunakan GPS sambil mengemudi, menggunakan smartphone sambil mengemudi itu bisa mengganggu konsentrasi dan itu bisa membahayakan, baik diri pengemudi maupun orang lain ya, saya pikir itu jauh lebih aman kalau yang bersangkutan itu adalah berhenti lebih dahulu. Sifat berbahayanya perbuatan itu jauh lebih kecil kalau dibandingkan kalau yang bersangkutan itu ... apa ... yang bersangkutan itu tetap mengemudikan kendaraan sambil menghidupkan smartphone atau sambil mengoperasikan smartphone. Itu sifat berbahayanya jauh lebih ... jauh lebih kecil, ya. Meskipun ya, berhenti mungkin menurut pandangan Yang Mulia Hakim tadi mengganggu. Tetapi kalau berhenti di tempat yang aman, saya meyakini itu tidak akan mengganggu itu.

Kemudian ... ah, ini yang menarik adalah soal rumusan delik, apakah ini delik formil atau delik materiil? Dari Yang Mulia Hakim Suhartoyo. Saya secara tegas memang mengatakan bahwa ini adalah delik formil, bukan delik materiil karena memang yang dilarang itu bukan akibat yang ditimbulkan karena perbuatan itu, ya. Yang dilarang itu adalah ya, perbuatan mengemudi kendaraan bermotor di jalan dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi.

Jadi yang bersangkutan itu sebetulnya adalah dalam keadaan terganggu, ya. Dalam keadaan terganggu, tetapi dia itu tetap mengemudi. Jadi, bukan dalam pengertian delik materiil seperti yang di dalam ilmu pengetahuan adalah rumusan delik yang menitikkan pada akibat yang dilarang, bukan itu. Ini betul bahwa justru mengakibatkan ... itu akibat itu justru yang menuju pada diri si pelaku itu, bukan karena perbuatan itu menimbulkan akibat dari perbuatannya itu. Tetapi yang kedua ini, perbuatan yang kedua itu adalah perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipengaruhi oleh suatu keadaan.

Nah, kemudian menarik adalah apakah itu sama dengan percobaan? Menurut saya bukan percobaan, ya. Kalau percobaan itu tidak selesainya perbuatan itu bukan karena kehendaknya sendiri. Ini perbuatannya sudah selesai, perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana itu sudah selesai. Jadi, sudah ada ... sudah seperti itu.

49. HAKIM KETUA: SUHARTOYO

Ya. Kita hanya terganggu dengan Poin 7 yang Bapak maksud (...)

50. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Ya, tetapi memang rumusannya demikian, Pak.

51. HAKIM KETUA: SUHARTOYO

Kalau percobaan, Pak, barangkali di pelanggaran kan, memang tidak mengenal percobaan?

52. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Ya, betul. Inggih, betul.

53. HAKIM KETUA: SUHARTOYO

Itu saja.

54. AHLI DARI PIHAK TERKAIT (POLRI): MARCUS PRIYO GUNARTO

Ya, terima kasih. Saya kira demikian, Yang Mulia.

55. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Terima kasih, Prof. Pihak Terkait itu mengajukan enam orang ahli ya, tetapi untuk tiga orang ini yang ... itu sudah mengajukan keterangan tertulis, ya? Nah, sekarang pertanyaannya, apakah tetap menghadirkan ketiga ahli ini atau sudah cukup dengan keterangan tertulis? Toh sama juga. Dan walaupun masih tetap mau diajukan, itu penundaannya untuk sidang berikutnya ini agak lama karena ada sidang pilkada nanti. Silakan, bagaimana?

56. PIHAK TERKAIT (POLRI): CHRYSHNANDA

Terima kasih, Hakim Yang Mulia. Kami mohon petunjuk, Pak, apakah kalau tertulis yang kami ajukan sudah dianggap cukup, maka kami tidak menghadirkan, tetapi kalau menurut Hakim Yang Mulia harus dihadirkan, kami akan hadirkan. Mohon petunjuk, Pak.

57. KETUA: ANWAR USMAN

Jadi, begini. Toh, kekuatannya sama, ya. Jadi kalau untuk Majelis itu sudah cukup dengan keterangan tertulis, ada. Bagaimana?

58. PIHAK TERKAIT (POLRI): CHRYSHNANDA

Kalau menurut Hakim Yang Mulia sudah cukup, maka kami juga mengikuti. Demikian.

59. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Kalau begitu, ini adalah sidang terakhir. Jadi, para pihak ... Pemerintah sudah, kan? Sudah. Jadi, untuk acara berikutnya adalah penyerahan kesimpulan walaupun mau digunakan.

60. KETUA: ANWAR USMAN

... tanggal 26 Juni 2018, hari Selasa. Lebih ... kalau lebih cepat, ya lebih baik. Paling lambat hari Selasa, tanggal 26 Juni 2018. Sudah jelas ya, Pemohon? Kuasa Presiden sudah jelas? Ya, Pihak Terkait begitu, ya?

Jadi persidangan ini sudah selesai, sudah cukup, tinggal penyerahan kesimpulan, paling lambat hari Selasa, tanggal 26 Juni 2018. Untuk Para Ahli, terima kasih atas keterangannya.

Jadi sekali lagi, penyerahan kesimpulan hari Selasa, tanggal 26 Juni 2018, pukul 14.00 WIB, paling lambat itu. Sudah cukup, ya, Pemohon, ya?

61. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Cukup.

62. KETUA: ANWAR USMAN

Kuasa Presiden, cukup? Pihak Terkait, sudah cukup, ya? Ya.

Dengan demikian, sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 12.04 WIB

Jakarta, 6 Juni 2018
Kepala Sub Bagian Pelayanan Teknis
Persidangan,

t.t.d.

Yohana Citra Permatasari
NIP. 19820529 200604 2 004

Risalah persidangan ini adalah bentuk tertulis dari rekaman suara pada persidangan di Mahkamah Konstitusi, sehingga memungkinkan adanya kesalahan penulisan dari rekaman suara aslinya.