



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

RISALAH SIDANG

**PERKARA NOMOR 8/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 14/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 15/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 19/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 26/PUU-XVIII/2020**

PERIHAL

**PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 42 TAHUN 1999 TENTANG
JAMINAN FIDUSIA
PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1981 TENTANG
KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM ACARA PIDANA
TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK
INDONESIA TAHUN 1945**

**ACARA
PENGUCAPAN PUTUSAN**

J A K A R T A

KAMIS, 25 JUNI 2020



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

RISALAH SIDANG

**PERKARA NOMOR 8/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 14/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 15/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 19/PUU-XVIII/2020
PERKARA NOMOR 26/PUU-XVIII/2020**

PERIHAL

- Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) sepanjang frasa *pada siang hari*] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Pasal 77 ayat (3), Pasal 311 ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5)] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Pengujian Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia [frasa *penerima fidusia berhak mengambil benda yang menjadi objek jaminan fidusia* dalam Penjelasan Pasal 30, frasa *apabila perlu dapat meminta bantuan pihak yang berwenang, frasa mengalihkan, menggadaikan, atau menyewakan kepada pihak lain benda yang menjadi objek jaminan fidusia* dalam Pasal 23 ayat (2), frasa *mengalihkan, menggadaikan, atau menyewakan Benda yang menjadi objek jaminan fidusia* dalam Pasal 23 ayat (2), dan frasa *dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 50.000.000 (lima puluh juta) rupiah* dalam Pasal 36] terhadap Undang-Undang Dasar Tahun 1945
- Pengujian Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana [Pasal 182 ayat (4), Pasal 183, Pasal 184 ayat (1) huruf a dan huruf b]

PEMOHON

1. Eliadi Hulu dan Ruben Saputra Hasiholan Nababan (Perkara Nomor 9/PUU-XVIII/2020)
2. Marcell Kurniawan, Roslianna Ginting (Perkara Nomor 14/PUU-XVIII/2020)
3. Novan Lailathul Rizky, Indah Aprilia, Carotama Rusdian, Anidya Octavia Khoirunisa, Munawir (Perkara Nomor 15/PUU-XVIII/2020)
4. Pazriansyah dan Fidaus (Perkara Nomor 19/PUU-XVIII/2020)
5. Azwarmi als Armi (Perkara Nomor 26/PUU-XVIII/2020)

ACARA

Pengucapan Putusan

**Kamis, 25 Juni 2020, Pukul 10.11 – 11.59 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) Enny Nurbaningsih | (Anggota) |
| 5) Suhartoyo | (Anggota) |
| 6) Wahiduddin Adams | (Anggota) |
| 7) Manahan MP Sitompul | (Anggota) |
| 8) Daniel Yusmic P Foekh | (Anggota) |
| 9) Saldi Isra | (Anggota) |

**Yunita Rhamadani
Ery Satria Pamungkas
Mardian Wibowo
Achmad Edi Subiyanto
Hani Adhani**

**Panitera Pengganti
Panitera Pengganti
Panitera Pengganti
Panitera Pengganti
Panitera Pengganti**

Pihak yang Hadir:

A. Pemohon Perkara Nomor 8/PUU-XVIII/2020:

Ruben Saputra Hasiholan Nababan

B. Pemohon Perkara Nomor 14/PUU-XVIII/2020:

1. Marcell Kurniawan
2. Roslianna Ginting

C. Pemohon Perkara Nomor 15/PUU-XVIII/2020:

Novan Lailathul Rizky

D. Kuasa Hukum Pemohon Perkara Nomor 15/PUU-XVIII/2020:

Yohanes Mahatma

E. Kuasa Hukum Pemohon Perkara Nomor 19/PUU-XVIII/2020:

1. Bernard Brando Yustisio
2. Ari J. C. Pasaribuan

F. Pemerintah:

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Erwin Fauzi | (Kemenkumham) |
| 2. Untung Minardi | (Kemenkumham) |
| 3. Yustinus Danang | (Kemenhub) |
| 4. Wandes | (Kemenhub) |

G. DPR:

1. Refaini Hasana Gazani
2. Yodia Surya Nugraha

SIDANG DIBUKA PUKUL 10.11 WIB

1. KETUA: ANWAR USMAN

Sidang dibuka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Assalamualaikum. wr. wb. Selamat pagi, salam sejahtera untuk kita semua. Agenda persidangan pada hari ini adalah Pengucapan Putusan Nomor 8/PUU-XVIII/2020, Nomor 14/PUU-XVIII/2020, Nomor 15/PUU-XVIII/2020, Nomor 19/PUU-XVIII/2020, dan Nomor 26/PUU-XVIII/2020. Pemohon Nomor 8/PUU-XVIII/2020 siapa yang hadir? Silakan!

2. PEMOHON PERKARA NOMOR 8/PUU-XVIII/2020: RUBEN SAPUTRA HASIROLAN NABABAN

Ya. Yang hadir saya, Yang Mulia, Pemohon Nomor 2, Ruben Saputra Hasiholan Nababan.

3. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Nomor 14/PUU-XVIII/2020?

4. PEMOHON PERKARA NOMOR 14/PUU-XVIII/2020: MARCELL KURNIAWAN

Selamat Pagi, Yang Mulia. Yang hadir saya sendiri Marcell Kurniawan dan rekan saya Rosliana Ginting. Terima kasih.

5. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Nomor 15/PUU-XVIII/2020?

6. KUASA HUKUM PEMOHON PERKARA NOMOR 15/PUU-XVIII/2020: YOHANES MAHATMA

Assalamualaikum. wr. wb. Syalom, selamat pagi, Yang Mulia. Kuasa Nomor 15/PUU-XVIII/2020 yang hadir saya sebagai Kuasa Yohanes Mahatma. Terima kasih, Yang Mulia.

7. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Nomor 19/PUU-XVIII/2020?

8. KUASA HUKUM PEMOHON PERKARA NOMOR 19/PUU-XVIII/2020: ARI J. C. PASARIBU

Selamat pagi, Yang Mulia. Yang hadir Ari Pasaribu, Yang Mulia, sebagai Kuasa Hukum dan satu di belakang rekan kami, Yang Mulia, Bernard Brando.

9. KETUA: ANWAR USMAN

Nomor 26/PUU-XVIII/2020? Ya, masih di jalan. Baik. Dari DPR, silakan!

10. DPR: REFAINI HASANA GAZANI

Selamat Pagi. Mohon izin, Yang Mulia. Dari DPR RI diwakili oleh Pusat Pemantauan Pelaksanaan Undang-Undang dengan saya Refaini Hasana Gazani dan rekan saya Yodia Surya Nugraha. Terima kasih.

11. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Dari Kuasa Presiden?

12. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Pemerintah hadir saya sendiri Erwin Fauzi dari Kementerian Hukum dan HAM. Kemudian Bapak Yustinus Danang, dari Kementerian Perhubungan. Terima kasih, Yang Mulia.

13. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Kita mulai dengan pengucapan Putusan Perkara Nomor 8/PUU-XVIII/2020.

**PUTUSAN
NOMOR 8/PUU-XVIII/2020
DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA**

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

1. Eliadi Hulu

2. Ruben Saputra Hasiholan Nababan

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

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

2. DUDUK PERKARA

Dan seterusnya dianggap dibacakan.

14. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

3. PERTIMBANGAN HUKUM

1. Kewenangan Mahkamah

Kewenangan Mahkamah dianggap dibacakan.

Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*.

2. Kedudukan Hukum

Kedudukan Hukum Para Pemohon dianggap dibacakan.

Mahkamah berkesimpulan Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*.

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

Pokok Permohonan

- [3.8]** Menimbang bahwa dalam mendalilkan inkonstitusionalitas norma Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ, para Pemohon mengemukakan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut: angka 1, dianggap dibacakan, angka 2, dianggap dibacakan.

Berdasarkan seluruh alasan-alasan tersebut di atas, para Pemohon memohon agar Mahkamah menyatakan frasa "siang hari" dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 sepanjang tidak dimaknai "sepanjang hari".

- [3.9]** Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-10;
- [3.10]** Menimbang bahwa oleh karena permasalahan Pemohon ... permohonan para Pemohon telah jelas, tidak terdapat urgensi dan relevansinya bagi Mahkamah untuk meminta keterangan dan/atau risalah rapat yang berkenaan dengan permohonan para

Pemohon kepada pihak-pihak sebagaimana yang dimaksudkan dalam Pasal 54 UU MK.

[3.11] Menimbang bahwa terhadap dalil permohonan para Pemohon sebelum Mahkamah mempertimbangkan lebih lanjut ... lebih jauh, Mahkamah akan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa berdasarkan salah satu amanat dalam Pembukaan UUD 1945 yakni memajukan kesejahteraan umum, yang di antaranya adalah upaya melakukan pembangunan dan integrasi nasional. Terhadap amanat UUD 1945 ini, lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis, hal ini sebagaimana termaktub dalam konsiderans Menimbang UU LLAJ, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selain itu lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya sebagai bagian untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban. Karena dengan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, maka akan mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;

Bahwa lebih lanjut, lalu lintas dan angkutan jalan menjadi sarana vital dalam memajukan pembangunan dan meningkatkan integrasi nasional. Sebab, makin baik kondisi lalu lintas maka akan memudahkan mobilitas baik orang maupun barang yang berimplikasi terhadap peningkatan perekonomian masyarakat yang menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan terwujudnya integrasi nasional;

Bahwa secara universal yang dimaksud lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan sedangkan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan;

Dengan demikian maka lalu lintas dan angkutan jalan melingkupi berbagai pihak yang memiliki kepentingan di ruang lalu lintas jalan, yang masing-masing memiliki hak dan kebebasan untuk memanfaatkan lalu lintas dan angkutan jalan. Karena itulah pentingnya pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan agar pihak-pihak yang memanfaatkan ruang lalu lintas jalan dapat saling menjaga keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas;

2. Bahwa selain memajukan kesejahteraan umum, salah satu tujuan negara yang diamanatkan dalam Pembukaan UUD 1945 adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia. Jika dikaitkan dengan permohonan para Pemohon, perlindungan dimaksud memiliki arti yang sangat luas, salah satu bentuk perlindungan tersebut adalah bagaimana pemerintah menjamin terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 5 ayat (1) UU LLAJ bahwa negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah, yang diwujudkan dengan membentuk peraturan lalu lintas dan angkutan jalan yang terus mengalami perubahan dari waktu ke waktu mengikuti perkembangan teknologi dan perubahan zaman. Berkenaan dengan hal itu, UU LLAJ mengatur secara rinci perihal pembatasan-pembatasan yang harus dilakukan, boleh dilakukan, maupun tidak boleh dilakukan oleh pihak-pihak yang memanfaatkan lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Bahwa seiring dengan perkembangan teknologi, kepadatan penduduk, dan meningkatnya volume kendaraan di jalan, tak bisa dipungkiri bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi sangat tinggi yang tidak jarang menimbulkan jatuhnya korban jiwa. Oleh karena itu berbagai upaya harus dilakukan pemerintah untuk menciptakan ketertiban lalu lintas yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan semua pihak dalam sebuah sistem lalu lintas dan angkutan jalan; Lebih lanjut UU LLAJ memberi perhatian khusus ihwal bagaimana menekan angka kecelakaan lalu lintas secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas; Bahwa berkenaan dengan tujuan dimaksud, Pasal 105 UU LLAJ mengatur 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. Pengaturan demikian menekankan kepada pengguna jalan untuk mengutamakan keselamatan dirinya sebagai pengguna jalan dan juga pengguna jalan lainnya. Keamanan dan keselamatan pengguna jalan menjadi cermin terwujudnya ketertiban berlalu lintas.

4. Bahwa pada dasarnya setiap orang berhak memanfaatkan dan menggunakan jalan-jalan publik baik menggunakan kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor serta melakukan aktifitas transportasi, maupun pengangkutan barang dan juga orang, sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun dalam menjalankan hak dan kebebasannya setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dalam undang-undang dengan maksud di antaranya untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 28J UUD 1945. Oleh karenanya kebebasan dalam berlalu lintas harus diikuti dengan sikap tertib dalam berlalu lintas, sehingga tidak dapat mewujudkan ... sehingga dapat mewujudkan keamanan dan keselamatan bersama;

[3.12] Menimbang bahwa setelah mempertimbangkan hal-hal sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.11]** di atas, terhadap dalil para Pemohon, persoalan konstitusional yang harus dipertimbangkan Mahkamah adalah apakah benar frasa "siang hari" dalam Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ menimbulkan ketidakpastian hukum sehingga harus dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945. Terhadap persoalan konstitusional tersebut Mahkamah mempertimbangkan:

[3.12.1] Bahwa angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi terus mengalami peningkatan, salah satu penyebabnya adalah sesama pengendara yang tidak dapat mengantisipasi keberadaan kendaraan satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu undang-undang mengatur mengenai pembatasan yang merupakan antisipasi bagi pengendara terhadap pengendara lain, seperti prasyarat kesehatan penglihatan bagi pengendara, lampu kendaraan, klakson, kaca spion, dan lain sebagainya. Adapun tujuan pengaturan dan pembatasan demikian tak lain adalah untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas;

Dalam kaitan ini, Pasal 107 UU LLAJ mengatur mengenai penggunaan lampu utama bagi

pengendara kendaraan bermotor dan Pasal 293 UU LLAJ mengatur mengenai sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama. Lampu utama merupakan salah satu bagian dari seluruh sistem lampu dan alat pemantul cahaya dalam sebuah kendaraan sebagaimana disebutkan dalam Penjelasan Pasal 48 ayat (2) huruf a bagian i yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Khusus sepeda motor harus dilengkapi dengan lampu utama dekat dan lampu utama jauh paling banyak dua buah dan dapat memancarkan cahaya paling sedikit 40 (empat puluh) meter ke arah depan untuk lampu utama dekat dan 100% ... 100 (seratus) meter ke arah depan untuk lampu utama jauh [vide Pasal 24 ayat (1) PP 55/2012].

[3.12.2] Bahwa di samping pengaturan tersebut di atas Pasal 107 UU LLAJ menyatakan:

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- (2) Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Dengan demikian ketentuan yang terdapat dalam norma tersebut adalah bahwa bagi semua kendaraan bermotor tanpa terkecuali wajib menyalakan lampu utama pada malam hari dan pada kondisi tertentu [Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ], yang baik malam hari maupun kondisi tertentu merupakan kondisi yang gelap atau terbatasnya jarak pandang akibat kurangnya pencahayaan. Pada kondisi ini setiap kendaraan tanpa terkecuali harus menyalakan lampu utama, sehingga semua kendaraan yang berada di jalan satu sama lain dapat saling mengantisipasi kendaraan lain yang berada di sekitarnya dan yang akan melintas.

Sementara itu untuk siang hari, hanya sepeda motor yang diwajibkan untuk menyalakan lampu utama [Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ]. Kewajiban menyalakan lampu utama khusus sepeda motor pada siang hari, memiliki alasan keamanan tersendiri. Siang hari adalah saat yang terang, maka sesungguhnya setiap

kendaraan bisa mengantisipasi kendaraan lain, termasuk kendaraan di belakangnya melalui kaca spion. Namun karena ukuran dan bentuk sepeda motor yang mudah melakukan akselerasi di jalan, serta bentuk sepeda motor relatif lebih kecil maka seringkali pengendara lain tidak bisa mengantisipasi keberadaan sepeda motor yang ada di belakangnya maupun dari depan dengan jarak yang masih relatif jauh. Lebih lanjut lagi sepeda motor dapat dengan mudah melintas maupun mendahului kendaraan di depannya. Dengan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari, maka pengendara kendaraan lain di depan motor tersebut dengan mudah dapat mengantisipasi keberadaan sepeda motor yang ada di sekitarnya atau yang sedang atau akan melintas. Di samping alasan tersebut, sinar lampu utama dari sepeda motor akan dipantulkan dari kaca spion kendaraan yang berada di depannya sehingga kendaraan bisa mengantisipasi adanya sepeda motor yang ada di belakangnya, dan dalam batas penalaran yang wajar, hal ini dapat menghindari terjadinya kecelakaan;

Bahwa jumlah pengendara sepeda motor semakin meningkat dan angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor juga semakin tinggi. Hal tersebut tidak hanya terjadi di Indonesia, tapi juga terjadi di pelbagai belahan dunia. Oleh karena itu aturan untuk menyalakan lampu kendaraan bagi pengendara sepeda motor pada siang hari juga diterapkan di negara lain, seperti di Malaysia, India, Canada, termasuk negara-negara Uni Eropa (bukan hanya negara Nordik). Penerapan aturan menyalakan lampu kendaraan pada siang hari (baik *daytime running light* ataupun *automatic headlamp on*) di pelbagai belahan dunia kini semakin digalakkan, dari tingkatan "himbauan" sampai dengan tingkatan "kewajiban";

Dengan demikian berdasarkan *ratio legis* dari pengaturan penggunaan lampu utama pada siang hari yang diatur dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ, maka pentingnya menyalakan lampu sepeda motor adalah saat hari sedang terang, sehingga akan menegaskan adanya perbedaan pengaturan norma yang ada dalam Pasal 107 ayat (1) dengan Pasal 107

ayat (2) UU LLAJ, khususnya penekanan perbedaan pada keadaan gelap dan keadaan terang. Dalam keadaan gelap (malam hari dan kondisi tertentu) semua pengendara kendaraan wajib menyalakan lampu utama, dan dalam keadaan terang hanya sepeda motor yang wajib menyalakan lampu utama. Dengan demikian menurut Mahkamah, maka makna "siang hari" haruslah dilekatkan dengan keadaan pada saat hari sedang terang. Oleh karena itu sesungguhnya dalam konteks norma *a quo* tidak diperlukan pembagian pagi-siang-petang/sore, malam ... sore dan malam ... sore, malam untuk memaknainya ... pagi, siang, dan sore mestinya, malamnya enggak. Untuk memaknainya terlebih apabila makna "siang hari" harus dikaitkan dengan pembagian waktu sebagaimana yang didalilkan para Pemohon, maka implementasi Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ menjadi rancu, sebab pada waktu pagi dan petang sepeda motor tidak perlu menyalakan lampu utama (sebagaimana posita para Pemohon yang menganggap pukul 09.00 WIB bukanlah saat yang tepat untuk melakukan penilaian dengan menggunakan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ), padahal pentingnya sepeda motor menyalakan lampu utama pada saat terang, baik siang maupun petang adalah agar kendaraan lain bisa mengantisipasi gerak dari sepeda motor. Jika pagi dan petang dimaknai tidak termasuk dalam siang hari yang dimaksud oleh Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ dan kendaraan sepeda motor belum/tidak diwajibkan menyalakan lampu utama, maka kecelakaan akibat tidak dapat mengantisipasi adanya sepeda motor akan sering terjadi pada pagi dan petang. Dengan penegasan lain ketika hari sudah terang, yaitu sejak matahari terbit hingga matahari terbenam, diperlukan penanda yang jelas karena telah terkamuflasenya antara sinar matahari pada waktu hari sudah terang dengan fisik benda pengguna lalu lintas dalam hal ini sepeda motor yang bentuknya relatif kecil dan kadang dalam jumlah yang padat. Sehingga, menurut Mahkamah hal ini menunjukkan tidak ada relevansinya untuk mengelompokkan pembagian waktu siang hari dengan waktu pagi, siang dan sore/petang sebagaimana yang dimohonkan para Pemohon. Sebab hal fundamental yang menjadi esensi

persoalan sesungguhnya bukan membedakan pagi hingga sore hari dengan pengelompokan waktu, akan tetapi semangatnya adalah frasa "siang hari" pada norma Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ tersebut yang dimaksudkan adalah hari sudah terang;

Bahwa secara doktriner maupun ilmu astronomi, berkenaan pembagian waktu hanya dikenal waktu siang dan malam, hal tersebut disebabkan adanya fenomena alam dengan mengikuti perputaran bumi dan matahari. Pada waktu siang sesungguhnya adalah waktu di mana ketika bumi berputar pada porosnya dan ketika itu wajah bumi berhadapan dengan matahari. Sedangkan, waktu malam adalah di mana ketika itu wajah bumi membelakangi matahari. Oleh karena itu berdasarkan perputaran bumi terhadap matahari diperoleh adanya pembagian waktu siang dan malam yang esensinya adalah berasal dari keadaan waktu ketika bumi dalam keadaan gelap dan terang.

Lebih lanjut dapat dijelaskan berkaitan dengan pembagian waktu ini, untuk wilayah negara Indonesia hampir mendapatkan waktu yang sama antara siang dan malam, yaitu masing-masing kurang lebih 12 jam. Sementara itu sebutan atau istilah waktu pagi dan sore atau petang, sesungguhnya hanya menegaskan, bahwa waktu pagi adalah waktu mulainya siang dan waktu sore atau petang adalah waktu berakhirnya siang. Oleh karena itu pada hakikatnya waktu pagi maupun sore atau petang sebenarnya adalah merupakan bagian dari waktu siang hari;

Bahwa untuk memperkuat pertimbangan tersebut, penting bagi Mahkamah mempertimbangkan pula, oleh karena frasa "siang hari" ini berkaitan dengan norma yang mengatur tentang perintah dan sanksi apabila dilanggar, maka sebagai perbandingan relevan apabila dikaitkan dengan frasa "malam hari" sebagaimana yang terdapat dalam kualifikasi perbuatan pidana yang dilakukan pada "malam hari" yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Bahwa frasa "malam hari" dalam KUHP yang dimaksudkan adalah ketika antara matahari mulai terbenam hingga matahari terbit. Oleh karena itu frasa "siang hari" dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ ekuivalen dengan frasa "malam

hari” dalam KUHP. Dengan demikian dapat dimaknai siang hari adalah waktu ketika matahari terbit sampai matahari terbenam.

[3.12.3] Bahwa di samping pertimbangan hukum tersebut di atas, lebih lanjut dapat dipertimbangkan, apabila permohonan para Pemohon dikabulkan sebagaimana yang dikehendaki dalam petitumnya yang meminta agar frasa “siang hari” dimaknai sepanjang hari, maka menurut Mahkamah di samping tidak bersesuaian dengan kerugian konstitusional yang didalilkan para Pemohon juga dapat berdampak adanya ambiguitas terhadap pemberlakuan Pasal 107 UU LLAJ. Sebab, jika dibaca secara keseluruhan Pasal 107 UU LLAJ, baik pada ayat (1) maupun ayat (2), maka maksud pembentuk undang-undang memang memerintahkan kepada pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu utama baik pada saat gelap maupun terang. Oleh karena itu jika para Pemohon mengartikan ke dalam *sequence* pembagian hari, maka memang secara faktual bermakna lampu sepeda motor wajib dinyalakan sepanjang waktu, tanpa harus ada pembagian waktu. Hal ini yang kemudian secara faktual pula mendorong pabrikan sepeda motor memproduksi kendaraan sepeda motor dengan membuat lampu utama menyala secara otomatis saat motor dinyalakan. Kehapus ini, enggak terketik. Sehingga tidak lagi dibuat instrumen untuk menyalakan dan mematikan lampu utama sepeda motor saat motor dalam keadaan menyala. Namun apakah dengan demikian frasa “siang hari” dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ perlu diubah menjadi “sepanjang hari” Menurut Mahkamah hal ini justru tidak tepat karena di samping menjadi ambigu sebagaimana telah dipertimbangkan di atas, juga akan terjadi tumpang tindih dengan norma yang ada dalam Pasal 107 ayat (1) UU LLAJ.

Bahwa lebih lanjut penting dijelaskan, di samping terjadi ambiguitas dan tumpang tindih sebagaimana Mahkamah pertimbangkan tersebut di atas, juga akan terjadi redundansi pengaturan, jika frasa “siang hari” dalam Pasal 293 ayat (2) diganti menjadi frasa “sepanjang hari”. Dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ yang dimohonkan pengujian, mengatur mengenai sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama

pada siang hari. Namun jika frasa "siang hari" diganti dengan frasa sepanjang hari, maka akan terjadi tumpang tindih dan redundansi serta saling tidak bersesuaian dengan norma Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ yang mengatur sanksi atas pelanggaran penggunaan lampu utama pada saat gelap dan kondisi tertentu. Hal tersebut dikarenakan kata "sepanjang hari" sebagaimana yang dimohonkan para Pemohon dapat bermakna baik siang maupun malam, termasuk saat gelap dan kondisi tertentu, padahal pengaturan sanksi untuk pelanggaran penggunaan lampu utama saat gelap dan kondisi tertentu sudah diatur dalam Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ, yang mana baik kualifikasi pelanggarannya maupun ancaman sanksinya juga berbeda, yaitu sanksi dalam Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ lebih berat daripada sanksi yang ditentukan dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ.

Bahwa di samping pertimbangan hukum Mahkamah sebagaimana diuraikan di atas, hal yang amat krusial dapat terjadi adalah adanya kerancuan yang muncul saat aparat hendak melakukan penegakan hukum jika ada pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada malam hari. Sebab, terhadap pelanggaran demikian, maka aparat penegak hukum akan menemukan kesulitan berkenaan dengan kualifikasi pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor, apakah terhadapnya dapat dikenakan sangkaan melanggar Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ atautkah melanggar Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ karena disebabkan adanya redundansi pemaknaan "sepanjang hari" sebagaimana yang dikehendaki dan didalilkan para Pemohon, karena malam hari juga merupakan bagian dari sepanjang hari.

[3.12.4] Bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendirian, makna frasa "siang hari" sebagaimana yang termuat dalam Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ telah jelas dan memberikan kepastian hukum. Sehingga jikalau masih ada pendapat yang menganggap pagi dan sore atau petang hari adalah berbeda dengan siang hari, hal demikian semata-mata hanya permasalahan anggapan yang didasarkan pada kelaziman istilah penyebutan saja, bukan permasalahan yang berdasarkan pada kajian

teori, doktrin, dan argumentasi ilmiah. Oleh karena itu hal demikian menjadi jawaban bahwa sesungguhnya tidak terdapat persoalan konstusionalitas norma terhadap Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ.

- [3.13]** Menimbang bahwa selain hal-hal yang telah dipertimbangkan pada pertimbangan hukum di atas, terhadap dalil-dalil para Pemohon selain dan selebihnya, oleh karena tidak ada relevansinya maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut;
- [3.14]** Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendapat bahwa dalil para Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

15. KETUA: ANWAR USMAN

4. KONKLUSI

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

- [4.1]** Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2]** Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3]** Pokok permohonan tidak beralasan menurut hukum.
- Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan seterusnya dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman dan seterusnya;

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya

KETUK PALU 1X

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Enny Nurbaningsih, Wahiduddin Adams, Arief Hidayat, dan Manahan M.P Sitompul, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **empat belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni** tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan **pukul 10.40 WIB**, oleh sembilan Hakim

Konstitusi tersebut di atas, dengan dibantu oleh Yunita Rhamadani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakilinya, dan Presiden atau yang mewakilinya. Berikutnya.

PUTUSAN
NOMOR 14/PUU-XVIII/2020
DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

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

I. Marcell Kurniawan

II. Rosliana Ginting

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Para Pemohon**

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

2. DUDUK PERKARA

Duduk perkara dan seterusnya dianggap dibacakan.

16. HAKIM ANGGOTA: ENNY NURBANINGSIH

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1], [3.2] Dianggap dibacakan

Mahkamah berpendapat bahwa Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum

[3.3], [3.4], [3.5], [3.6] Dianggap dibacakan.

Mahkamah berpendapat bahwa Pemohon memiliki kedudukan hukum bertindak sebagai para Pemohon dalam permohonan *a quo*.

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

Pokok Permohonan

- [3.8]** Menimbang bahwa dalam mendalilkan inkonstitusionalitas frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 UU LLAJ, para Pemohon mengemukakan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut:
Nomor 1, 2, 3, 4 dianggap dibacakan.
5. Bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas, para Pemohon dalam petitum memohon agar Mahkamah menyatakan bahwa frasa "*atau belajar sendiri*" pada Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat.
- [3.9]** Menimbang bahwa untuk mendukung permohonannya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat atau tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-12 (sebagaimana selengkapnya termuat dalam bagian Duduk Perkara);
- [3.10]** Menimbang bahwa oleh karena Permohonan *a quo* telah jelas, Mahkamah berpendapat tidak terdapat urgensi maupun kebutuhan untuk mendengar keterangan pihak-pihak sebagaimana disebut dalam Pasal 54 UU MK;
- [3.11]** Menimbang bahwa setelah Mahkamah membaca dan memeriksa dengan saksama permohonan para Pemohon dan bukti-bukti yang diajukan, masalah konstitusional dalam Permohonan *a quo* adalah berkenaan dengan adanya syarat kompetensi mengemudi yang dimungkinkan didapatkan dengan belajar sendiri tanpa melalui pendidikan dan pelatihan sebagai syarat untuk mendapatkan syarat izin mengemudi dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ, di mana menurut para Pemohon hal tersebut telah melanggar hak konstitusional para Pemohon sebagaimana diatur dalam UUD 1945. Terhadap masalah konstitusional tersebut, sebelum mempertimbangkan dalil-dalil para Pemohon sebagai tersebut, Mahkamah perlu mengemukakan hal-hal sebagai berikut:
1. Bahwa norma Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ yang diajukan oleh para Pemohon adalah norma yang mengatur mengenai syarat kompetensi yang diperlukan agar seseorang warga negara dapat memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM), adapun SIM menurut Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan, "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan". Pengertian Jalan pada pasal tersebut sebagaimana dinyatakan dalam ketentuan umum (Pasal 1 angka 12) merupakan Jalan yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas

permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Dengan demikian, berdasarkan norma *a quo*, SIM merupakan syarat mutlak agar seseorang diperbolehkan mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan. Selanjutnya Pasal 86 menyatakan bahwa SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi dan berfungsi juga sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi.

2. Bahwa lembaga yang diberikan kewenangan untuk menerbitkan SIM berdasarkan Pasal 87 ayat (2) UU LLAJ adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia. SIM tersebut diberikan kepada setiap warga negara yang lulus ujian mengemudi. Pasal 81 ayat (1) menyatakan bahwa untuk mendapatkan SIM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian. Selanjutnya Pasal 88 menyatakan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai, tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan SIM diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Bahwa berdasarkan norma UU LLAJ, seorang calon pengemudi yang berhak mendapatkan SIM dari Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah warga negara yang dianggap memiliki kompetensi yang cukup untuk mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang digunakan sebagai lalu lintas umum, dan kompetensi tersebut baru dapat diberikan apabila seseorang tersebut dinyatakan memenuhi seluruh syarat dalam undang-undang ini dan telah dinyatakan lulus ujian sebagaimana diatur dan dilaksanakan oleh lembaga yang berwenang, yaitu dalam hal ini Kepolisian Negara Republik Indonesia.

[3.12] Menimbang bahwa selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan dalil-dalil para Pemohon sebagai berikut:

[3.12.1] Bahwa para Pemohon mendalilkan frasa "*atau belajar sendiri*" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 31 ayat (3) UUD 1945 karena dapat menghambat adanya keseragaman kompetensi dalam sikap, pengetahuan dan keterampilan mengemudi sehingga menghambat penyelenggaraan sistem pendidikan nasional. Terhadap dalil *a quo*, perlu ditegaskan bahwa sistem pendidikan nasional yang bertujuan untuk mengembangkan potensi peserta didik agar menjadi manusia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, berakhlak mulia,

sehat, berilmu, cakap, kreatif, mandiri, dan menjadi warga negara yang demokratis serta bertanggung jawab, tidak hanya dilakukan melakukan jalur tertentu saja. Penyelenggaraan pendidikan dapat dilakukan melalui berbagai jalur, yaitu jalur formal, nonformal dan informal. Ketiga jalur tersebut saling melengkapi satu sama lain dalam rangka mencapai tujuan penyelenggaraan pendidikan nasional. Dengan demikian sistem pendidikan nasional Indonesia mengakui setiap proses pendidikan manapun dan dilaksanakan oleh siapapun sepanjang sesuai dengan fungsi dan tujuan pendidikan nasional. UU Sisdiknas sama sekali tidak membatasi pendidikan hanya boleh dilakukan oleh pemerintah saja, kelompok masyarakat tertentu saja atau perorangan tertentu saja, melainkan dapat dilakukan secara formal atau nonformal oleh lembaga pelatihan maupun secara mandiri oleh keluarga dan lingkungan. Norma yang diajukan oleh para Pemohon pada pokoknya mengatur mengenai salah satu syarat bagi warga negara untuk mendapatkan SIM. Norma *a quo* menyatakan bahwa calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi dan kompetensi tersebut dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. Kompetensi seperti apa yang dibutuhkan bagi seseorang untuk mendapatkan SIM ditentukan melalui mekanisme ujian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 81 dan Pasal 87 UU LLAJ, di mana Kepolisian Negara Republik Indonesia diberikan wewenang oleh undang-undang *a quo* untuk mengatur mengenai tata cara, persyaratan, pengujian dan penerbitan SIM. Dengan demikian "belajar sendiri" dalam rangka memperoleh kompetensi mengemudi pada dasarnya juga merupakan bagian dari proses pendidikan informal dalam rangka memperoleh keterampilan mengemudi. Hal mana, ketika keterampilan yang diperoleh dari "belajar sendiri" memenuhi standar dan/atau syarat mendapatkan SIM, maka keterampilan dari belajar sendiri dimaksud tentu akan mendapatkan pengakuan. Dalam konteks ini, pengakuan terhadap kompetensi belajar sendiri akan dibuktikan dari berhasil atau tidaknya seseorang untuk lulus dalam ujian dan/atau tes

mendapatkan SIM. Berkenaan dengan hal itu, selama seorang warga negara telah memenuhi syarat dan dinyatakan lulus ujian sebagaimana diatur oleh ketentuan tersebut, maka kompetensi mengemudi seseorang tersebut sudah seharusnya telah mencukupi terlepas belajar melalui pelatihan atau belajar sendiri. Selain itu, Pasal 31 ayat (3) UUD 1945 yang digunakan para Pemohon sebagai dasar pengujian pada pokoknya merupakan pernyataan kewajiban pemerintah untuk mengusahakan dan menyelenggarakan satu sistem pendidikan nasional. Jika dikaitkan dengan pendidikan dan pelatihan mengemudi, kewajiban tersebut telah diakomodasi dalam bentuk aturan mengenai izin dan akreditasi lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang termaktub pada Pasal 78 UU LLAJ. Dalam hal ini, Pasal 78 ayat (3) menyatakan bahwa,

“Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

Oleh karena itu, sesungguhnya tidak terdapat pertentangan antara pengaturan terkait pendidikan yang diatur dalam UU Sisdiknas dengan pengaturan cara memperoleh kompetensi mengemudi dalam UU LLAJ. Bahkan kesempatan memiliki kompetensi mengemudi dengan belajar sendiri dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ telah sejalan dengan ruang atau jalur mendapatkan pendidikan sebagaimana diatur dalam UU Sisdiknas. Pertentangan justru akan terjadi apabila kesempatan untuk memperoleh kompetensi mengemudi dari belajar sendiri dihapus atau dihilangkan, undang-undang *a quo* justru menutup salah satu jalur pendidikan dalam rangka mendapatkan kompetensi mengemudi, dan pada akhirnya akan menyebabkan terjadinya ketidakpastian hukum.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, menurut Mahkamah dalil para Pemohon bahwa frasa “atau belajar sendiri” dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ

bertentangan dengan Pasal 31 ayat (3) UUD 1945 adalah tidak beralasan menurut hukum.

17. HAKIM ANGGOTA: DANIEL YUSMIC P FOEKH

[3.12.2] Bahwa para Pemohon mendalilkan frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena menimbulkan ketidakadilan bagi *output* lembaga kursus dan pelatihan para Pemohon. Terhadap dalil tersebut, jika dicermati argumentasi para Pemohon berkenaan dengan anggapan adanya pertentangan antara frasa *a quo* dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 pada pokoknya adalah sama yaitu adanya anggapan terjadi ketidakpastian hukum terhadap *output* lembaga kursus dan pelatihan tempat usaha para Pemohon. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, menurut Mahkamah telah terjawab melalui pertimbangan pada Paragraf **[3.11]** dan **[3.12.1]** di atas bahwa yang menjadi objek atau tujuan untuk memperoleh kompetensi mengemudi, dalam hal ini adalah untuk memperoleh SIM, di mana segala aturan mengenai syarat, jenis serta lembaga yang berwenang menerbitkan SIM tersebut telah jelas diatur dalam Pasal 77, Pasal 80, Pasal 81, Pasal 84, Pasal 85, Pasal 86, Pasal 87, dan Pasal 88 UU LLAJ. Dengan demikian sudah jelas bahwa apapun bentuk kompetensi yang menjadi *output* dari lembaga pendidikan pelatihan, selama calon pengemudi tersebut tidak lulus ujian mengemudi sebagaimana dimaksud undang-undang *a quo*, maka dapat dipastikan kompetensi tersebut tidak cukup sebagai syarat untuk mendapatkan SIM, khususnya untuk calon pengemudi yang belajar di lembaga pendidikan dan pelatihan. Namun sebaliknya, jika seseorang yang belajar sendiri ternyata berdasarkan hasil ujian mengemudi dinyatakan memiliki kompetensi yang cukup untuk mendapatkan SIM maka kompetensi tersebut harus diakui, dan tidak dapat dikatakan kompetensi tersebut menjadi tidak sah atau tidak valid. Selain itu, secara umum baik dalam sistem pendidikan nasional maupun dalam praktik sehari-hari, untuk

berbagai jenis keahlian jika seseorang yang belajar sendiri dapat lulus ujian standardisasi sebagaimana seseorang yang mendapatkan keahlian tersebut melalui pendidikan dan pelatihan yang resmi atau dengan dilatih tenaga profesional bukan berarti terjadi ketidakpastian terhadap akreditasi tenaga pelatih dan instruktur dimaksud. Oleh karena itu, negara tidak mungkin melarang warga negaranya untuk memperoleh keahlian dengan belajar sendiri tanpa melalui lembaga yang terakreditasi, karena ukuran kompetensi adalah pada ujian yang telah ada standarnya, bukan pada dengan cara apa kompetensi tersebut diperoleh. Bahkan dalam standar internasional pun, pada batas-batas tertentu, misalnya, untuk penguasaan bahasa Inggris yang dibuktikan dengan sertifikat *Test of English as a Foreign Language (TOEFL)* atau *International English Language Testing System (IELTS)* tidak mensyaratkan bahwa seseorang harus sebelumnya mengikuti pendidikan dan pelatihan terkait keahlian dimaksud. Hal inipun tidak berimplikasi pada terjadinya ketidakpastian hukum dan ketidakadilan terhadap akreditasi pengajar bahasa Inggris.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, dalil para Pemohon tentang frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.12.3]

Bahwa para Pemohon mendalilkan frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 karena dengan berlakunya frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ, dapat menjadi legitimasi bagi calon pengemudi untuk tidak mengikuti pendidikan, pelatihan dan ujian mengemudi dari lembaga kursus dan pelatihan yang telah terakreditasi oleh Pemerintah. Lebih lanjut hal ini menurut para Pemohon berimplikasi pada sulitnya para Pemohon mengembangkan usahanya karena sulit mendapatkan investasi. Terhadap dalil ini, menurut Mahkamah, tidak tepat apabila para Pemohon menganggap telah terhambat pengembangan usahanya karena adanya faktor undang-undang atau regulasi yang

menghambat, karena dalam UU LLAJ, profesi dan jenis usaha para Pemohon sebagai pengusaha pada lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi sudah diakomodasi dan diatur dengan jelas dalam Pasal 78. Tidak ada norma yang secara langsung menghambat atau menghalangi para Pemohon dalam mengembangkan usahanya tersebut. Jikapun para Pemohon tetap beranggapan kebebasan bagi calon pengemudi untuk belajar sendiri dalam memperoleh kompetensi mengemudi sebagai bentuk regulasi yang dapat menghambat usaha para Pemohon, maka para Pemohon sebagai pelaku usaha harusnya memahami bahwa regulasi bukanlah satu-satunya faktor penentu dalam berkembang atau tidaknya suatu usaha. Berkembang atau tidaknya usaha para Pemohon juga dapat didorong dengan adanya kreatifitas, inovasi dan komitmen untuk maju dan mempromosikan usahanya kepada calon investor. Sebagai contoh, fenomena munculnya usaha di bidang transportasi umum berbasis jaringan (*online*) yang lahir dan berkembang serta berhasil menarik investasi dengan begitu cepat sebelum adanya regulasi yang mendukung. Justru sebaliknya apabila belajar sendiri tidak dimunculkan sebagai salah satu alternatif untuk memperoleh kompetensi mengemudi, maka akan melanggar atau menghalangi hak konstitusional warga negara untuk mengembangkan dirinya secara otodidak untuk memperoleh SIM. Proses belajar melalui lembaga kursus tentunya lebih baik dibandingkan belajar sendiri karena prosesnya dilakukan berdasarkan kurikulum dan standar tertentu yang ditetapkan pemerintah, serta dilaksanakan oleh lembaga pelatihan dan pendidikan yang memiliki izin dan akreditasi. Namun, hal itu sama sekali tidak dapat dijadikan alasan untuk menutup ruang bagi warga negara yang memilih untuk mendapatkan kompetensi melalui proses belajar sendiri. Dalam konteks ini, hukum atau undang-undang tidak dapat meniadakan proses "belajar sendiri" sebagai alternatif mendapatkan kompetensi mengemudi di samping belajar melalui lembaga pelatihan. Sebab, upaya memiliki kompetensi tentunya juga merupakan bagian dari hak warga negara dan oleh

karenanya, warga negara juga berhak memilih cara yang tersedia untuk mendapatkan kompetensi dimaksud. Jika semua calon pengemudi untuk mendapatkan SIM diharuskan mengikuti lembaga pendidikan dan pelatihan yang mendapat izin dan akreditasi dari pemerintah, maka kebutuhan akan jumlah dan persebaran lembaga tersebut menjadi mutlak diperlukan. Tanpa jumlah yang memadai dan persebaran yang merata maka hak konstitusional warga negara yang ingin mendapatkan SIM menjadi terhalangi. Setelah Mahkamah mencermati dokumen yang dilampirkan para Pemohon berkenaan dengan daftar yang menurut para Pemohon sebagai daftar lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi (bukti P-10), terlihat bahwa dari wilayah administrasi di Indonesia, yaitu dari 416 Kabupaten dan 98 Kota, lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang mengemudi baru terdapat di 145 Kabupaten dan 66 Kota, sehingga terdapat wilayah administrasi sebanyak 271 Kabupaten dan 32 Kota yang belum memiliki lembaga terdaftar. Dengan fakta tersebut, dapat dipastikan hak warga negara untuk memajukan dirinya akan terlanggar jika dalil para Pemohon dikabulkan.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, dalil para Pemohon tentang frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.12.4]

Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28A dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, karena seseorang yang belajar mengemudi di Jalan dan/atau areal umum secara otodidak atau diajar oleh orang yang tidak memiliki kompetensi, kualifikasi dan kewenangan sebagai Instruktur merupakan ancaman terhadap rasa aman dan hak hidup masyarakat Indonesia dan ancaman terhadap perlindungan harta benda milik masyarakat Indonesia. Terhadap dalil tersebut, menurut Mahkamah para Pemohon harus dapat memahami bahwa setiap warga negara terikat pada ketentuan pidana yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan

UU LLAJ yang di dalamnya terdapat aturan mengenai larangan dalam penggunaan jalan umum serta pertanggungjawaban pidana terhadap segala jenis kelalaian yang terjadi di jalan umum, misalnya, Pasal 359 KUHP *juncto* Pasal 310 UU LLAJ yang mengatur mengenai kelalaian yang menyebabkan kematian. Dengan kata lain warga negara yang sedang belajar mengemudi maupun yang telah mahir jika melakukan kelalaian yang menyebabkan kecelakaan di jalan tentu tidak dapat menghindar dari pertanggungjawaban pidananya. Jika dicermati pasal demi pasal dalam UU LLAJ, maka Pasal 77 ayat (3) haruslah dipahami bersama-sama dengan pasal lain dalam undang-undang *a quo*, di mana Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa, "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan," dengan demikian jika calon pengemudi yang "belajar sendiri" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (3) *a quo* adalah orang yang belum memiliki SIM, maka seharusnya orang tersebut dilarang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan, di mana "Jalan" dalam undang-undang ini diartikan sebagai "seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum" [vide Pasal 1 angka 12 UU LLAJ]. Selain itu Pasal 79 ayat (1) menyatakan bahwa setiap calon pengemudi pada saat belajar mengemudi atau mengikuti ujian praktik mengemudi di Jalan wajib didampingi instruktur atau penguji. Dengan demikian berdasarkan serangkaian ketentuan tersebut dapat disimpulkan bahwa jika seseorang yang tidak memiliki SIM tidak diperbolehkan mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan (yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum), dan jika seseorang belajar mengemudi di Jalan (yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum), harus didampingi instruktur. Dengan kata lain, ketentuan Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ hanya memungkinkan seorang yang tidak memiliki SIM dan tidak didampingi instruktur untuk belajar mengemudi sendiri di tempat selain Jalan yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum. Oleh karena

itu menurut Mahkamah ketentuan Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bukan berarti merupakan pembiaran adanya calon pengemudi untuk belajar sendiri di Jalan umum dan membahayakan orang maupun harta benda, karena norma lain dalam UU *a quo* tidak memungkinkan hal tersebut. Frasa "atau belajar sendiri" masih memungkinkan karena ada berbagai cara dan sarana untuk belajar sendiri tanpa menggunakan Jalan yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, seperti menggunakan lahan pribadi, lapangan, atau melalui teknologi simulasi sehingga tidak melanggar UU LLAJ khususnya Pasal 77 ayat (1) dan Pasal 79 ayat (1). Dengan demikian UU LLAJ sesungguhnya telah menegaskan bahwa seseorang yang tidak memiliki SIM mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan (yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum) tanpa didampingi instruktur merupakan pelanggaran terhadap undang-undang *a quo* apapun alasannya, termasuk dengan alasan "belajar (mengemudi) sendiri." Selain itu, beban tanggung jawab bagi orang yang belajar sendiri tidak dapat disamakan dengan orang yang belajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan. Pilihan belajar sendiri di satu sisi, misalnya, tidak menambahkan beban keuangan yang mesti dikeluarkan untuk mendapatkan kompetensi mengemudi, namun di sisi lain, proses belajar sendiri juga berimplikasi terhadap munculnya kewajiban untuk menanggung segala akibat dari proses belajar sendiri tersebut. Artinya, dalam hal bagi seseorang yang "belajar sendiri", ia tetap memikul tanggung jawab atas pelanggaran dan/atau kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada saat belajar dan mengikuti ujian praktik mengemudi di jalan. Namun demikian, meskipun seseorang diperbolehkan untuk belajar sendiri, hanya diperbolehkan sepanjang didampingi oleh pendamping yang memiliki SIM sesuai dengan golongan kendaraan dan tidak dilakukan di jalan umum. Jikapun para Pemohon dalam permohonannya mendalilkan dengan contoh berbagai kasus konkret di mana keamanan masyarakat di jalan umum terancam oleh warga yang terindikasi sedang belajar sendiri mengemudi di jalan, maka perilaku tersebut sesungguhnya merupakan pelanggaran UU

LLAJ dan KUHP dan merupakan ranah implementasi norma bukan persoalan konstitusionalitas norma. Dengan demikian, merupakan tugas pemerintah *c.q* menteri terkait sebagaimana diatur dalam Pasal 5 UU LLAJ serta Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk menegakkan hukum berkenaan dengan persoalan kompetensi mengemudi yaitu dengan cara melaksanakan proses ujian kompetensi mengemudi yang akuntabel dan tegas serta melakukan sosialisasi agar para calon pengemudi tidak menggunakan jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum untuk belajar mengemudi tanpa didampingi oleh instruktur. Dan apabila menggunakan jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum harus didampingi seseorang yang memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan untuk belajar.

Berdasarkan pertimbangan di atas menurut Mahkamah dalil para Pemohon mengenai frasa "atau belajar sendiri" dalam Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28A dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.13] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan di atas, menurut Mahkamah, dalil-dalil permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

18. HAKIM KETUA: ANWAR USMAN

4. KONKLUSI

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

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

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

[4.3] Pokok permohonan tidak beralasan menurut hukum;

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan seterusnya serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan dan seterusnya.

5. AMAR PUTUSAN Mengadili:

Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

KETUK PALU 1X

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Daniel Yusmic P. Foekh, Suhartoyo, Saldi Isra, Manahan M.P. Sitompul, Wahiduddin Adams, Enny Nurbaningsih, dan Arief Hidayat, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **empat belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan **pukul 11.11 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi tersebut di atas dengan dibantu oleh Ery Satria Pamungkas sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

Berikut.

PUTUSAN NOMOR 15/PUU-XVIII/2020 DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

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

1. Novan Lailathul Rizky
2. Indah Aprilia
3. Carotama Rusdiyan
4. Anidya Octavia Khoirunisa
5. Munawir

Berdasarkan Surat Kuasa bertanggal 28 Januari 2020 memberi kuasa dengan hak substitusi dan hak retensi kepada Viktor Santoso Tandiasa, S.H., M.H. dan Yohanes Mahatma Pambudianto, S.H., berkantor di Jalan Tanah Abang I Nomor 12, Jakarta, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

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

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

2. DUDUK PERKARA

Duduk perkara dan seterusnya dianggap dibacakan.

19. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

- [3.1], [3.2] dianggap dibacakan, Mahkamah berwenang memeriksa perkara *a quo*.

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) para Pemohon

- [3.3], [3.4], [3.5] dianggap dibacakan, Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*.

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

Pokok Permohonan

- [3.7] Menimbang bahwa dalam mendalilkan inkonstitusionalitas bersyarat Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ, para Pemohon mengemukakan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut:
1, 2, 3 dianggap dibacakan.
- [3.8] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, para Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-7;
- [3.9] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan lebih lanjut pokok permohonan demikian, oleh karena permohonan *a quo* telah jelas, maka Mahkamah berpendapat tidak terdapat urgensi untuk meminta keterangan pihak-pihak sebagaimana disebutkan dalam Pasal 54 UU MK;
- [3.10] Menimbang bahwa setelah Mahkamah membaca secara cermat dalil permohonan para Pemohon dan alat bukti yang diajukan, isu konstitusionalitas yang harus dipertimbangkan oleh Mahkamah berkenaan dengan permohonan *a quo* adalah mengenai permohonan para Pemohon tentang penambahan delik pidana atau perbuatan pidana dengan memaknai dan memperluas Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ. Pemaknaan dengan cara memperluas demikian dilakukan pada frasa "setiap orang

yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang” dalam Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ, sehingga maknanya menjadi lebih luas dengan meliputi “termasuk pengemudi yang belum memasuki usia dewasa secara hukum, maka terhadap orang yang dengan sengaja memberikan/meminjamkan kendaraan bermotor”;

[3.11] Menimbang bahwa terkait dengan permohonan para Pemohon, terlebih dahulu Mahkamah harus mempertimbangkan dua hal sebagai berikut. *Pertama*, apakah penambahan atau perluasan makna terhadap Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ *a quo*, sebagaimana dimohonkan oleh para Pemohon, dapat diartikan bahwa Mahkamah sebagai pengadilan konstitusional diminta membentuk norma hukum baru yang berisi delik pidana. *Kedua*, apakah pembentukan norma hukum baru yang berisi delik pidana demikian dapat diterima dan memang merupakan bagian dari kewenangan Mahkamah Konstitusi dalam pengujian undang-undang;

Dalam beberapa putusan Mahkamah terdahulu, antara lain Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 132/PUU-XIII/2015, bertanggal 5 April 2017, dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 46/PUU-XIV/2016, bertanggal 14 Desember 2017, telah diuraikan pertimbangan hukum yang secara substantif relevan dengan permohonan para Pemohon dalam perkara *a quo*. Dengan demikian, argumentasi hukum dalam Putusan *a quo* tidak dapat dilepaskan dari argumentasi hukum pada dua putusan terdahulu sebagaimana disebutkan di atas;

[3.11.1] Bahwa terhadap pertanyaan pertama, Mahkamah menilai secara formal para Pemohon tidak meminta Mahkamah untuk membuat rumusan norma baru. Dalam dokumen permohonan para Pemohon tidak terdapat kata-kata atau kalimat yang secara *expressiv verbis* meminta agar Mahkamah membuat/merumuskan delik pidana baru. Para Pemohon “hanya” meminta agar Mahkamah menafsirkan atau memberi makna delik/perbuatan pidana yang diatur pada Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ tanpa disertai perubahan kalimat apa pun pada Pasal 311 ayat (1) *a quo*. Sehingga norma pokok pasal dimaksud secara utuh masih tetap ada. Bahwa lebih lanjut, meskipun hal yang dimohonkan oleh para Pemohon adalah memberi makna, yang hal demikian tidak mengubah susunan kalimat/rumusan tertulis norma pokok dimaksud, namun secara substansial permohonan demikian

seandainya dikabulkan oleh Mahkamah akan mengakibatkan perubahan pada norma hukum Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ. Norma hukum pada Pasal 311 ayat (1) yang semula hanya mengandung satu delik pidana, dengan dikabulkannya permohonan para Pemohon akan mengalami penambahan sehingga mengandung/mengatur dua delik pidana. Terhadap penambahan norma demikian Mahkamah akan mempertimbangkan lebih lanjut, sekaligus menjawab apakah penambahan atau perluasan norma demikian merupakan pembentukan norma baru atau bukan;

[3.11.2]

Bahwa penambahan delik pidana terjadi dalam hal suatu perbuatan/tindakan dalam masyarakat yang sebelumnya bukan merupakan perbuatan/tindak pidana kemudian berubah (dikualifisir) menjadi perbuatan/tindak pidana. Perbuatan/tindakan yang ditambahkan sebagai perbuatan pidana baru, *in casu*, adalah perbuatan/tindakan seseorang yang mengizinkan atau meminjamkan kendaraan bermotor kepada anak di bawah umur yang kemudian anak dimaksud dalam berkendara telah membahayakan pengendara lain. Padahal delik pidana dalam Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ yang saat ini sedang diuji sebenarnya hanya mengancamkan pidana kepada satu perbuatan saja, yaitu perbuatan/tindakan “yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa dan barang”. Jika ditelaah lebih lanjut, tentu saja penambahan delik pidana demikian membawa konsekuensi bertambahnya pula unsur-unsur perbuatan pidana yang diatur oleh Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ;

Bahwa untuk mendapatkan gambaran yang utuh tentang perbedaan norma pasal dimaksud, apabila dilakukan perluasan dengan menambah perbuatan/tindakan yang dapat dipidana yang sebelumnya bukan perbuatan/tindakan pidana, berikut ini diilustrasikan perbandingan antara Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ yang tidak mengalami perubahan dengan Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ yang diandaikan telah dikenai perubahan makna sebagaimana dimohonkan para Pemohon. Tabel dianggap dibacakan.

Bahwa konstruksi norma dengan penambahan atau memperluas delik pidana yang dibangun para Pemohon demikian, menurut Mahkamah memang tidak akan memunculkan delik pidana baru yang tegas tertulis, melainkan memperluas atau menambah cakupan baru atau menambah delik pidana baru, karena penambahan dan perluasan tersebut tidak akan tercantum dalam norma pasal yang dimohonkan pengujian *in casu* Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ. Namun demikian, keinginan para Pemohon dimaksud tetap saja mengakibatkan adanya delik "tambahan" baru yang berupa perluasan makna, yang akhirnya akan tertuang dalam Putusan Mahkamah Konstitusi yang secara hukum berkekuatan mengikat sebagaimana layaknya undang-undang;

[3.11.3] Bahwa berdasarkan pertimbangan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah mencermati rangkaian posita-petitum yang dimohonkan oleh para Pemohon dan Mahkamah berpendapat ternyata permohonan para Pemohon berisi permintaan agar Mahkamah mengkualifisir suatu perbuatan atau tindakan menjadi suatu delik/perbuatan pidana, dari sebelumnya bukan termasuk kategori pidana menurut Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ. Tegasnya, Mahkamah menilai bahwa permohonan para Pemohon berisi permintaan agar Mahkamah menambahkan satu rumusan delik/perbuatan pidana pada Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ, atau yang dalam bahasa politik hukum lebih dikenal dengan istilah kebijakan kriminalisasi (*criminal policy*);

[3.11.4] Bahwa pertanyaan kedua yang harus dijawab oleh Mahkamah adalah, apakah penambahan delik/perbuatan pidana ke dalam Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ merupakan bagian dari kewenangan Mahkamah yang karenanya boleh dilakukan. Dengan kata lain, apakah Mahkamah berwenang untuk membuat kebijakan kriminalisasi melalui Putusan Mahkamah Konstitusi;

Bahwa pada dasarnya kewenangan pengujian konstiusionalitas yang oleh UUD 1945 diamanatkan kepada Mahkamah Konstitusi adalah pengujian norma undang-undang terhadap UUD 1945. Secara sederhana hal demikian dapat dipahami sebagai

tindakan Mahkamah menilai apakah norma suatu undang-undang telah sesuai dengan norma UUD 1945, khususnya yang berkaitan erat dengan hak konstitusional warga negara;

Lebih lanjut penting untuk dijelaskan bahwa secara doktriner kewenangan Mahkamah dalam hal pengujian undang-undang, dari perspektif teori pembagian kekuasaan, harus dipahami sebagai pelaksanaan fungsi/cabang yudisial yang "berbagi kekuasaan" dengan fungsi legislatif dan fungsi eksekutif. Fungsi legislatif atau legislasi mempunyai tugas untuk membentuk atau menyusun undang-undang. Kewenangan legislasi ini diamanatkan kepada DPR bersama dengan Presiden, yang kemudian keduanya secara bersama-sama disebut sebagai pembentuk undang-undang. Adapun kewenangan eksekutif atau eksekusi/pelaksanaan diamanatkan kepada Presiden selaku pemimpin/kepala Pemerintahan;

[3.11.5]

Bahwa kemudian fungsi yudisial diamanatkan kepada Mahkamah Konstitusi dan Mahkamah Agung, yang mempunyai tugas untuk menilai/mengadili kepatuhan semua pihak pada peraturan perundang-undangan yang disusun oleh lembaga legislatif dan/atau dilaksanakan oleh lembaga eksekutif. Mahkamah Konstitusi bertugas mengadili penerapan/pengejawantahan norma UUD 1945 ke dalam undang-undang/peraturan pemerintah pengganti undang-undang, sementara Mahkamah Agung bertugas mengadili penerapan undang-undang/pengejawantahan norma undang-undang ke dalam peraturan perundang-undangan lain di bawah undang-undang;

Fungsi yudisial yang diamanatkan kepada Mahkamah Konstitusi terjelma dalam salah satu kewenangan yang dimiliki, yaitu untuk menilai norma undang-undang yang sudah ada, apakah bersesuaian ataukah bertentangan dengan UUD 1945. Dengan kata lain, Mahkamah tidak dapat menilai atau mengadili norma undang-undang yang belum dirumuskan oleh pembentuk undang-undang. Hal demikian karena tindakan mengadili/menilai konstitusionalitas suatu norma yang belum ada, terutama ketika penilaian Mahkamah kelak menyatakan norma demikian

bersesuaian atau tidak dengan konstitusi, akan berujung sebagai kegiatan yang tumpang tindih dengan kegiatan merumuskan/membuat norma hukum baru. Dengan demikian tindakan Mahkamah Konstitusi tersebut ekuivalen (sama dan sebangun) dengan pelaksanaan kewenangan fungsi legislatif, yang artinya Mahkamah telah keluar dari wilayah fungsi yudisial dan menyeberang ke wilayah fungsi legislasi;

[3.11.6]

Bahwa di samping pertimbangan hukum tersebut di atas, lebih lanjut dapat dijelaskan, meskipun secara pragmatis dapat menjadi terobosan dalam rangka mengisi kekosongan hukum, atau setidaknya dapat menjawab kebutuhan hukum nyata dalam masyarakat yang belum terjawab oleh pembentuk undang-undang, namun tidak menutup kemungkinan memunculkan tirani hukum karena Mahkamah akan terjebak dengan bertindak sebagai pembentuk undang-undang sekaligus pengadil/penguji konstitusionalitas undang-undang dimaksud. Dengan demikian sulit untuk menghindari adanya prasangka bahwa dua dari tiga fungsi kekuasaan negara akan sekaligus berada di tangan Mahkamah Konstitusi. Hal demikian menjadikan posisi ambiguitas yang berkonotasi Mahkamah sebagai pembentuk undang-undang sekaligus pengawas undang-undang (melalui jalur pengujian konstitusionalitas) yang berpotensi memunculkan kesewenangan dalam pembentukan undang-undang serta di sisi lain berpotensi menumpulkan pengawasan konstitusionalitas undang-undang;

Bahwa penumpukan atau pemusatan fungsi legislasi dan fungsi yudisial pada satu lembaga harus dihindari. Untuk itu Mahkamah harus tetap pada tujuan awal dibentuknya, yaitu mengoreksi penyimpangan undang-undang atau menilai konstitusionalitas undang-undang terhadap UUD 1945, terbatas pada (norma) undang-undang yang sudah ada atau sudah dirumuskan dan disahkan. Mahkamah tidak boleh terperangkap atau menempatkan dirinya sebagai perumus undang-undang (*positive legislator*). Seandainya pun terdapat perubahan isi undang-undang melalui putusan Mahkamah, dan memang secara faktual

terdapat beberapa Putusan Mahkamah yang mengubah makna norma undang-undang sehingga lebih luas, hal demikian dilakukan secara terpaksa dan sifatnya terbatas, serta terlebih lagi perlu ditegaskan tidak terjadi di wilayah pemidanaan. Mahkamah dalam putusannya tidak pernah merumuskan delik pidana atau mengkriminalkan, dimana esensi kriminalisasi adalah membuat suatu tindakan/perbuatan yang sebelumnya tidak diancam dengan sanksi pidana berubah menjadi dapat dijatuhi sanksi pidana. Terkait dengan perkara *a quo* Mahkamah konsisten dengan pendirian sebelumnya yang dirumuskan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 46/PUU-XIV/2016 [vide Paragraf [3.12], halaman 441-443]; Bahwa dalam pertimbangan hukum perkara tersebut, hakikat yang diamanatkan adalah, dalam pengujian undang-undang yang konteks permohonannya meminta Mahkamah melakukan kebijakan kriminalisasi atas perbuatan tertentu, tidak dapat dilakukan oleh Mahkamah. Kriminalisasi berkaitan erat dengan tindakan pembatasan hak dan kebebasan seseorang di mana pembatasan demikian berdasarkan Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 yang mengatur mengenai Hak Asasi Manusia adalah kewenangan eksklusif pembentuk undang-undang;

[3.12] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, Mahkamah berpendapat norma Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ tidak bertentangan dengan UUD 1945 meskipun tidak dilekati dengan makna yang dimohonkan oleh para Pemohon. Di sisi lain, pendapat Mahkamah demikian tidak boleh diartikan bahwa makna yang dimohonkan para Pemohon agar dilekatkan pada Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ adalah hal yang bertentangan dengan UUD 1945. Sebab Mahkamah pada hakikatnya tidak sampai mempertimbangkan terlebih menilai konstitusionalitas substansi yang dimohonkan oleh para Pemohon *a quo*. Hal demikian karena pemaknaan yang dimohonkan para Pemohon, seandainya dikabulkan, mengharuskan Mahkamah untuk membentuk norma hukum baru, *in casu* merumuskan kebijakan kriminalisasi. Pembentukan norma baru secara fundamental selalu dihindari oleh Mahkamah, karena hal demikian merupakan tugas lembaga legislatif sebagai *positive legislator*; Bahwa penting ditegaskan oleh Mahkamah, di samping pertimbangan hukum kekinian sebagaimana diuraikan di atas,

Mahkamah juga mengingatkan kembali pendiriannya sebagaimana esensi pertimbangan hukum pada putusan-putusan sebelumnya, bahwa hal-hal yang berkaitan dengan kebijakan kriminalisasi (*criminal policy*) yang berkaitan erat dengan perampasan kemerdekaan warga negara benar-benar harus mendapatkan persetujuan lembaga perwakilan rakyat yang merupakan representasi kehendak rakyat. Dengan demikian, melalui Putusan *a quo* Mahkamah mendorong agar makna Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ sebagaimana dimaksud para Pemohon diusulkan kepada lembaga legislatif untuk dibahas sebagai kebijakan pidana dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan di jalan yang diakibatkan oleh adanya pengendara kendaraan bermotor yang masih di bawah umur;

[3.13] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan di atas, dalil para Pemohon perihal inkonstitusionalitas Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ sepanjang tidak dimaknai "termasuk pengemudi yang belum memasuki usia dewasa secara hukum, maka terhadap orang yang dengan sengaja memberikan/meminjamkan kendaraan bermotor" adalah tidak beralasan menurut hukum.

20. KETUA: ANWAR USMAN

4. KONKLUSI

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

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

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

[4.3] Pokok permohonan para Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan seterusnya, serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman dan seterusnya.

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menolak permohonan para Pemohon.

KETUK PALU 1X

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap

Anggota, Aswanto, Suhartoyo, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, Enny Nurbaningsih, Wahiduddin Adams, Manahan M.P. Sitompul, dan Arief Hidayat, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **empat belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan pukul **11.32 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi tersebut di atas, dengan dibantu oleh Mardian Wibowo sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh Pemohon atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

Berikut.

PUTUSAN
NOMOR 19/PUU-XVIII/2020
DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. Pazriansyah
2. Firdaus

Berdasarkan Surat Kuasa khusus tertanggal 11 Februari 2020, memberi kuasa kepada Ari J.C. Pasaribu, S.H., M.Kn., dan kawan-kawan, beralamat di Jalan Utan Kayu Raya Nomor 68H, Utan Kayu Utara Matraman, Kota Jakarta Timur, dalam hal ini bertindak untuk Pemberi Kuasa, baik sendiri-sendiri maupun bersama.

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

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

2. DUDUK PERKARA

Duduk Perkara dan seterusnya dianggap dibacakan.

21. HAKIM ANGGOTA: ARIEF HIDAYAT

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] dianggap telah dibacakan

[3.2] dianggap telah dibacakan

Mahkamah berwenang mengadili permohonan Para Pemohon.

Kedudukan Hukum Pemohon

[3.3] dianggap telah dibacakan

[3.4] dianggap telah dibacakan

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan dalam Paragraf [3.3] dan Paragraf [3.4] di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan perihal kedudukan hukum Para Pemohon, namun sebelumnya akan diuraikan hal-hal yang menjadi alasan Para Pemohon dalam menjelaskan kedudukan hukumnya, sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan *a quo* adalah Pasal 30 dan Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999 yang menyatakan:

Pasal 30 UU 42/1999: dianggap dibacakan

Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999: dianggap dibacakan

2. Bahwa para Pemohon menjelaskan sebagai perseorangan Warga Negara Indonesia yang keduanya merupakan karyawan tetap sebuah perusahaan pembiayaan dengan jabatan selaku Kolektor Internal yang hak-hak konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 telah dirugikan dengan berlakunya Pasal 30 dan Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999;
3. Bahwa para Pemohon sebagai Karyawan Tetap pada PT Indomobil Finance Indonesia, Cabang Tembilahan di Sub. Bagian Penarikan Kendaraan yang terlambat melakukan pembayaran cicilan ke PT Indomobil Finance Indonesia Cabang Tembilahan. Dengan pekerjaan sebagai Kolektor Internal (Jabatan Pemohon I sebagai Koordinator Kolektor, dan Jabatan Pemohon II selaku Kolektor), yang melaksanakan tugas untuk melakukan penarikan terhadap suatu barang, yang barang tersebut masih terhutang dan jatuh tempo hutang dimaksud sudah terlewati [vide Bukti P-11].
4. Bahwa para Pemohon menjalankan tugas atau pekerjaannya selaku Kolektor Internal yang bertindak untuk dan atas nama PT Indomobil Finance Indonesia Cabang Tembilahan, yaitu menagih angsuran yang tertunggak dan jika tidak berhasil tertagih diberi kuasa oleh PT Indomobil Finance Indonesia Cabang Tembilahan, *in casu* untuk mengambil objek jaminan fidusia terhadap Yusnida Binti Yulius Hatta yang telah menunggak kewajiban angsuran selama 3 (tiga) bulan. Namun yang terjadi justru para

Pemohon dilaporkan oleh Yusnida Binti Yulius Hatta kepada pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Riau Resor Indragiri Hilir atas dugaan tindak pidana pencurian dan atau perusakan (Pasal 363 dan atau 406 KUHP), terkait pengambilan objek jaminan fidusia yang dilakukan oleh para Pemohon di rumah Yusnida Binti Yulius Hatta, berdasarkan Laporan Polisi Nomor LP dan seterusnya, tanggal 17 Januari 2017.

5. Bahwa Perkara tersebut diperiksa oleh Pengadilan Negeri Tembilahan dengan Nomor Register 180/Pid.B/ dan seterusnya, dan diputus pada tanggal 21 Desember 2017 dengan amar putusan antara lain "Menyatakan Terdakwa I. Pazriansyah Alias Aji Bin Husni Thamrin dan Terdakwa II. Firdaus Alias Daus Bin Idris Rasidi tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan alternatif ke-1 (satu) atau dakwaan alternatif ke-2 (dua) penuntut umum", serta "Membebaskan Para Terdakwa oleh karena itu dari semua dakwaan Penuntut Umum" [vide Bukti P-21];
6. Bahwa atas Putusan Pengadilan Negeri Tembilahan tersebut, Penuntut Umum melakukan upaya hukum kasasi yang mengakibatkan para Pemohon harus menjalani pidana 5 (lima) bulan sesuai putusan kasasi yang dijatuhkan oleh Mahkamah Agung RI dengan Nomor 282K dan seterusnya, tertanggal 08 Mei 2018 karena para Terdakwa dinyatakan telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Pencurian" [vide Bukti P-22];
7. Bahwa dengan berlakunya Pasal 30 dan Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999 tersebut menurut para Pemohon menciptakan ketidakadilan dan adanya ketidakpastian hukum bagi para Pemohon sebagai Kolektor Internal, di mana apabila Pemberi Fidusia tidak menyerahkan benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia pada waktu eksekusi dilaksanakan, Penerima Fidusia berhak mengambil benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia dan apabila perlu dapat meminta bantuan pihak yang berwenang.

Berdasarkan uraian pada angka 1 sampai dengan angka 7 di atas, Mahkamah mempertimbangkan perihal kedudukan hukum para Pemohon sebagai berikut:

- a. Bahwa para Pemohon menjelaskan sebagai perseorangan Warga Negara Indonesia yang merupakan karyawan tetap sebuah perusahaan pembiayaan dengan jabatan selaku kolektor [vide Bukti P-11] pada PT Indomobil Finance Indonesia, Cabang Tembilahan di Sub-bagian Penarikan Kendaraan yang hak-hak konstitusionalnya sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 telah dirugikan dengan berlakunya Pasal 30 dan Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999. Menurut para Pemohon, berlakunya Pasal 30 dan Penjelasan Pasal 30 UU 42/1999 menciptakan ketidakadilan dan adanya ketidakpastian hukum bagi para Pemohon sebagai kolektor, di mana apabila Pemberi Fidusia tidak menyerahkan benda yang menjadi objek jaminan fidusia pada waktu eksekusi dilaksanakan, Penerima Fidusia berhak mengambil benda yang menjadi objek jaminan fidusia dan apabila perlu dapat meminta bantuan pihak yang berwenang;

- b. Bahwa sebelum mempertimbangkan lebih lanjut kedudukan hukum para Pemohon dikaitkan dengan anggapan kerugian konstitusional yang telah dijelaskan sebagaimana pada uraian tersebut di atas, penting bagi Mahkamah untuk menilai apakah para Pemohon memenuhi subjek hukum yang dapat dikualifikasikan sebagai kolektor yang memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan;
- c. Bahwa penegasan sebagaimana dimaksud pada huruf b tersebut, oleh karena sebagai para Pemohon di samping memenuhi kualifikasi subjek hukum sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK, juga harus memenuhi syarat-syarat adanya anggapan kerugian konstitusional sebagaimana yang dimaksudkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006 dan seterusnya, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11 dan seterusnya, bertanggal 20 September 2007. Oleh karena itu dalam Perkara *a quo* sebelum Mahkamah mempertimbangkan lebih lanjut perihal anggapan kerugian konstitusional yang didalilkan para Pemohon, Mahkamah terlebih dahulu akan mempertimbangkan berkenaan kualifikasi subjek hukum para Pemohon tersebut;
- d. Bahwa para Pemohon mendalilkan sebagai kolektor [vide Bukti P-11] yang mempunyai tugas antara lain, menarik dan/atau mengambil serta menyerahkan benda yang menjadi jaminan fidusia kepada PT Indomobil Finance Indonesia, Cabang Tembilahan, *in casu* 1 (satu) unit kendaraan bermotor roda dua. Oleh karena itu sebagai karyawan tetap dari perusahaan tersebut yang mempunyai tugas menarik dan/atau mengambil serta menyerahkan benda yang menjadi jaminan fidusia kepada PT Indomobil Finance Indonesia, Cabang Tembilahan, sebagai kolektor para Pemohon harus memenuhi persyaratan sebagaimana yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan;

- e. Bahwa berdasarkan Pasal 50 ayat (5) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 29 dan seterusnya tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan menyatakan, "Pegawai dan/atau tenaga alih daya Perusahaan Pembiayaan yang menangani bidang penagihan wajib memiliki sertifikat profesi di bidang penagihan dari lembaga yang ditunjuk asosiasi dengan menyampaikan pemberitahuan kepada OJK dan disertai dengan alasan penunjukan", yang telah diperbaharui dengan Pasal 65 ayat (5) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35 dan seterusnya tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan menyatakan, "Pegawai dan/atau tenaga alih daya Perusahaan Pembiayaan yang menangani fungsi penagihan dan eksekusi agunan wajib memiliki sertifikat profesi di bidang penagihan dari Lembaga Sertifikasi Profesi di bidang pembiayaan yang terdaftar di Otoritas Jasa Keuangan";
- f. Bahwa berdasarkan ketentuan sebagaimana dimaksud pada huruf e tersebut, meskipun secara redaksional kedua norma tersebut terdapat sedikit perbedaan, akan tetapi secara esensial mengandung pemaknaan yang sama di mana penekanannya adalah berkaitan dengan syarat sertifikasi bagi profesi di bidang penagihan. Oleh karena itu, setelah memeriksa bukti-bukti yang diajukan oleh para Pemohon, Mahkamah tidak menemukan bukti yang dapat mendukung bahwa para Pemohon memenuhi kriteria sebagaimana yang diatur dalam ketentuan tersebut, khususnya alat bukti berupa sertifikat profesi di bidang penagihan dari Lembaga Sertifikasi Profesi di bidang pembiayaan yang terdaftar di Otoritas Jasa Keuangan. Fakta hukum tersebut penting untuk menilai apakah para Pemohon memenuhi syarat sebagai penagih atau kolektor sebagaimana ditentukan dalam Pasal 50 ayat (5) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 29 dan seterusnya, yang telah diperbaharui dalam Pasal 65 ayat (5) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35 dan seterusnya tahun 2018 tersebut di atas;
- g. Bahwa berkaitan dengan status para Pemohon sebagai kolektor dari Perusahaan PT Indomobil Finance Indonesia, Cabang Tembilahan, Mahkamah hanya mendapatkan alat bukti yang diberi tanda P-11 berupa Surat Kuasa Substitusi Penarikan Kendaraan Nomor 4 dan seterusnya tahun 2017, bertanggal 17 Januari 2017, yang pada pokoknya memberi kuasa untuk bertindak mewakili Pemberi Kuasa, dalam hal ini PT Indomobil Finance Indonesia, untuk menarik

dan/atau mengambil serta menyerahkan kepada PT Indomobil Finance Indonesia atas 1 (satu) unit kendaraan bermotor roda dua tanpa dibubuhi meterai yang cukup. Terhadap fakta tersebut, Mahkamah berpendapat oleh karena Surat Kuasa tersebut tidak memenuhi syarat yang ditentukan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1985 tentang Bea Meterai dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perubahan Tarif Bea Meterai dan Besarnya Batas Pengenaan Harga Nominal Yang Dikenakan Bea Meterai, antara lain menyatakan "Dokumen yang dikenakan Bea Meterai berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1985 tentang Bea Meterai adalah dokumen yang berbentuk: a. surat perjanjian dan surat-surat lainnya yang dibuat untuk ... saya ulangi, surat perjanjian dan surat-surat lain yang dibuat dengan tujuan untuk digunakan sebagai alat pembuktian mengenai perbuatan, kenyataan atau keadaan yang bersifat perdata". Oleh karenanya Mahkamah tidak mendapatkan keyakinan terhadap alat bukti tersebut sehingga tidak mempertimbangkan lebih lanjut;

- h. Bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, oleh karena para Pemohon tidak memenuhi kualifikasi sebagai subjek hukum sebagaimana ditentukan dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK maka terhadap anggapan kerugian konstitusional sebagaimana dipersyaratkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006 tahun 2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11 tahun 2007, bertanggal 20 September 2007 tidak dapat dipertimbangkan lebih lanjut. Sebab, antara subjek hukum dan syarat-syarat kerugian konstitusional merupakan persyaratan yang bersifat kumulatif yang tidak bisa dipisahkan antara yang satu dengan yang lainnya. Oleh karenanya Mahkamah berkesimpulan para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum dalam mengajukan permohonan *a quo*;

[3.6] Menimbang bahwa meskipun Mahkamah berwenang mengadili Permohonan *a quo* namun oleh karena para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai pemohon dalam Permohonan *a quo*, maka Mahkamah tidak mempertimbangkan pokok Permohonan para Pemohon.

22. KETUA: ANWAR USMAN

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum tersebut di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan Para Pemohon;
- [4.2] Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan Permohonan *a quo*;
- [4.3] Pokok Permohonan tidak dipertimbangkan.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan seterusnya, serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman dan seterusnya.

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima.

KETUK PALU 1X

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman, selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Suhartoyo, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Saldi Isra, Wahiduddin Adams, Manahan M.P. Sitompul, dan Daniel Yusmic P. Foekh, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **enam belas**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan **pukul 11.50 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi tersebut di atas, dengan dibantu oleh Achmad Edi Subiyanto sebagai Panitera Pengganti, dengan dihadiri oleh Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili. Terakhir.

PUTUSAN

NOMOR 26/PUU-XVIII/2020

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

- [1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh Nama: **Azwarmi**

Berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 20 Maret 2020, memberi kuasa kepada Ir. Tonin Tachta Singarimbun S.H., dan kawan-kawan beralamat di Gedung 88@Kasablanka Tower A Lantai 18, Jalan Kasablanka Kav-88 Jakarta Selatan, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya disebut sebagai -----

Pemohon;

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

2. DUDUK PERKARA

Duduk perkara dan seterusnya dianggap dibacakan.

23. HAKIM ANGGOTA: MANAHAN MP SITOMPUL

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Dianggap dibacakan

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon mengenai pengujian Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209, selanjutnya disebut Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana atau disingkat KUHAP) terhadap UUD 1945 maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

[3.3] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan kedudukan hukum Pemohon untuk mengajukan permohonan *a quo* dan pokok permohonan, Mahkamah terlebih dahulu akan mempertimbangkan mengenai permohonan Pemohon sebagai berikut:

[3.3.1] Bahwa Mahkamah telah memeriksa permohonan *a quo* dalam sidang pemeriksaan pendahuluan pada tanggal 13 Mei 2020. Sesuai dengan ketentuan Pasal 39 UU MK, Panel Hakim sesuai dengan kewajibannya telah memberikan nasihat kepada Pemohon untuk memperbaiki sekaligus memperjelas hal-hal yang berkaitan dengan Pemohon dan permohonannya sesuai dengan sistematika permohonan sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) dan ayat (2) UU MK serta Pasal 5 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d

Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang Pedoman Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (selanjutnya disebut PMK Nomor 6/PMK/2005).

[3.3.2] Bahwa Pemohon telah melakukan perbaikan permohonannya sebagaimana telah diterima di Kepaniteraan Mahkamah tanggal 26 Mei 2020 dan diperiksa dalam sidang pemeriksaan perbaikan permohonan pada tanggal 11 Juni 2020 dan Pemohon dalam perbaikan permohonannya menguraikan dengan sistematika: Judul, Identitas Pemohon, Kewenangan Mahkamah Konstitusi, Kedudukan Hukum Pemohon, Alasan Permohonan, dan Petitum.

[3.3.3] Bahwa meskipun format perbaikan permohonan Pemohon sebagaimana dimaksud pada Paragraf **[3.3.2]** pada dasarnya telah sesuai dengan format permohonan pengujian undang-undang sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) dan ayat (2) UU MK serta Pasal 5 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d PMK Nomor 6/PMK/2005, namun setelah Mahkamah memeriksa dengan saksama alasan-alasan mengajukan permohonan Pemohon setelah dilakukan perbaikan dalam permohonannya, Pemohon tidak dapat menguraikan secara spesifik adanya hubungan kausalitas bahwa dengan berlakunya pasal-pasal yang dimohonkan pengujian dianggap merugikan Pemohon sebagai warga negara yang ditetapkan sebagai tersangka, terdakwa, maupun terpidana. Terlebih lagi, permohonan Pemohon sama sekali tidak menyampaikan argumentasi tentang pertentangan antara pasal-pasal yang dimohonkan pengujian dengan UUD 1945 serta tidak menunjukkan argumentasi bagaimana pertentangan antara pasal-pasal *a quo* dengan pasal-pasal yang menjadi dasar pengujian dalam UUD 1945. Selain itu, Pemohon juga tidak menguraikan mengenai kaitan antara kerugian konstitusional yang dialami oleh Pemohon dengan inkonstitusionalitas norma, akan tetapi justru lebih banyak menguraikan kasus konkret yang dialami oleh Pemohon.

Padahal, Mahkamah dalam persidangan pemeriksaan pendahuluan pada tanggal 13 Mei

2020 telah memberikan nasihat kepada Pemohon untuk memperbaiki permohonannya sesuai dengan ketentuan Pasal 39 ayat (2) UU MK dan menguraikan argumentasi kerugian konstitusional yang dialami oleh Pemohon dalam menguraikan kedudukan hukum serta memperjelas argumentasi dalam pokok permohonan terkait dengan mengapa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian tersebut dianggap bertentangan dengan UUD 1945, akan tetapi permohonan Pemohon tetap sebagaimana diuraikan di atas. [vide Risalah Sidang Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 13 Mei 2020]

Dengan demikian, Mahkamah tidak dapat memahami alasan permohonan Pemohon jika dikaitkan dengan petitum permohonan yang meminta agar pasal-pasal yang diuji konstitusionalitasnya bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat. Oleh karena ketidakjelasan dimaksud, Mahkamah juga menjadi sulit untuk menentukan apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum atau tidak untuk bertindak sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo*. Andaipun Pemohon memiliki kedudukan hukum, *quod non*, permohonan Pemohon adalah kabur;

- [3.4]** Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*, namun oleh karena permohonan Pemohon kabur sehingga tidak memenuhi syarat formal permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 dan Pasal 31 ayat (1) UU MK, oleh karena itu Mahkamah tidak mempertimbangkan permohonan Pemohon lebih lanjut.

24. KETUA: ANWAR USMAN

4. KONKLUSI

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

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

[4.2] Permohonan Pemohon kabur dan tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah

Konstitusi, dan seterusnya, serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, dan seterusnya.

5. AMAR PUTUSAN Mengadili,

Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.

KETUK PALU 1X

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Aswanto, Manahan M.P. Sitompul, Enny Nurbaningsih, Wahiduddin Adams, Saldi Isra, Arief Hidayat, Suhartoyo, dan Daniel Yusmic P. Foekh, masing-masing sebagai Anggota pada hari **Rabu**, tanggal **tujuh belas**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, dan diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh**, selesai diucapkan **pukul 11.58 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi tersebut di atas dengan dibantu oleh Hani Adhani sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili, serta dihadiri oleh Pemohon atau Kuasanya.

Pengucapan putusan telah selesai. Salinan putusan bisa diambil di Lantai 4 setelah sidang ini ditutup. Dengan demikian sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 11.59 WIB

Jakarta, 25 Juni 2020
Panitera,

ttd.

Muhidin
NIP. 19610818 198302 1 001