

Yogyakarta, 22 Januari 2026

Hal : **Perbaikan Permohonan** Pengujian Materiil Pasal 106 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Yang Mulia Ketua Mahkamah Konstitusi
Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 6
Jakarta Pusat

PERBAIKAN PERMOHONAN	
No.	8 /PUU-XX-IV/20.26
Hari	Sabtu
Tanggal	31 Januari 2026
Jam	09.48 WIB (Via e-mail)

Dengan hormat, bersama ini kami:

Nama : Muhammad Reihan Alfariziq

Pekerjaan : Pelajar/Mahasiswa

Alamat

No. Telp./HP

E-mail

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

Dalam hal ini mengajukan Permohonan pengujian materiil Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960 (selanjutnya disebut UU LLAJ)] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945).

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

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

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

2. Bahwa, Pasal 24 C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 memberikan sejumlah kewenangan kepada Mahkamah Konstitusi antara lain wewenang untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, yang menyatakan:

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

3. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan 3 Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076) (untuk selanjutnya disebut UU Kekuasaan Kehakiman) menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
4. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316) sebagaimana terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) (untuk

selanjutnya disebut UU MK), menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:

a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

5. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801) (untuk selanjutnya disebut UU PPP), menyatakan bahwa “Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.”
6. Bahwa, Mahkamah Konstitusi dibentuk dan memiliki fungsi antara lain sebagai lembaga pengawal konstitusi (the guardian of the constitution), lembaga penafsir tertinggi konstitusi (the sole and the highest interpreter of the constitution), serta lembaga penjaga hak-hak konstitusional warga negara (the protector of constitutional rights of the citizens). Oleh karena itu, apabila dalam penerapan suatu norma undang-undang terdapat ketentuan yang menimbulkan ketidakpastian hukum atau berpotensi melanggar hak konstitusional warga negara, Mahkamah Konstitusi berwenang menyatakan norma tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, baik secara keseluruhan maupun secara bersyarat, sebagaimana diatur dalam Pasal 57 ayat (1) dan ayat (2) UU MK.
7. Bahwa, dalam permohonan a quo, norma yang dimohonkan pengujian adalah Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960) yang berbunyi:

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

Norma tersebut merupakan norma undang-undang yang secara langsung mengatur perilaku warga negara dalam ruang publik dan memiliki implikasi terhadap keselamatan serta kepastian hukum dalam berlalu lintas.

8. Bahwa, berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, dinyatakan bahwa objek permohonan pengujian undang-undang adalah Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perppu). Oleh karena objek pengujian a quo adalah norma Undang-Undang, maka permohonan ini secara formil berada dalam kewenangan Mahkamah Konstitusi.
9. Bahwa, dalam praktik pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 dikenal prinsip *ne bis in idem* sebagaimana diatur dalam Pasal 60 UU MK. Namun demikian, Pasal 60 ayat (2) UU MK memberikan pengecualian apabila dasar pengujian konstitusional yang digunakan berbeda.
10. Bahwa, Mahkamah Konstitusi sebelumnya telah memeriksa pengujian terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018. Namun pengujian dalam perkara tersebut tidak secara khusus menguji makna, cakupan, dan implikasi konstitusional frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, sebagaimana menjadi fokus utama permohonan a quo.
11. Bahwa, Mahkamah Konstitusi sebelumnya memang pernah memeriksa dan memutus pengujian terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018. Namun demikian, pengujian yang dilakukan dalam perkara tersebut tidak identik dan tidak sama secara substansial dengan permohonan a quo, baik dari sisi objek norma yang diuji secara spesifik, batu uji konstitusional yang digunakan,

maupun konstruksi kerugian hak konstitusional yang didalilkan oleh Pemohon.

Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018, Mahkamah Konstitusi pada pokoknya menilai konstitusionalitas norma Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam konteks tertentu sebagaimana didalilkan oleh Pemohon dalam perkara tersebut, tanpa secara khusus dan eksplisit menilai makna, ruang lingkup, serta batasan normatif dari frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Dengan demikian, isu konstitusional yang menjadi fokus pemeriksaan Mahkamah dalam putusan tersebut berbeda dengan isu konstitusional yang diajukan dalam permohonan a quo.

Permohonan a quo secara spesifik mempersoalkan bahwa frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ merupakan norma yang bersifat terbuka dan multitafsir, yang tidak disertai dengan batasan atau parameter normatif yang jelas, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum dalam penegakan hukum lalu lintas, perbedaan perlakuan dalam praktik penegakan hukum, serta tidak optimalnya perlindungan keselamatan pengguna jalan. Isu tersebut belum pernah diuji dan dipertimbangkan secara mendalam oleh Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 23/PUU-XVI/2018.

Lebih lanjut, permohonan a quo menggunakan batu uji konstitusional yang berbeda dan diperluas, yaitu:

Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menjamin bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil, yang dalam konteks penegakan hukum lalu lintas menghendaki agar setiap norma hukum dirumuskan secara jelas, tegas, dan tidak multitafsir, sehingga dapat diterapkan secara konsisten serta memberikan kepastian hukum bagi seluruh pengguna jalan.

Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menjamin hak setiap orang atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat,

harta benda, serta hak atas rasa aman, yang dalam konteks berlalu lintas harus dimaknai sebagai kewajiban negara untuk menghadirkan norma dan kebijakan yang mampu mencegah risiko kecelakaan, melindungi keselamatan fisik, serta memberikan rasa aman bagi pengguna jalan dari potensi bahaya di ruang publik.

Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menjamin hak setiap orang untuk hidup sejahtera lahir dan batin, mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, serta memperoleh pelayanan kesehatan, yang secara konstitusional mengandung kewajiban negara untuk memastikan bahwa sistem lalu lintas dan transportasi jalan tidak menimbulkan ancaman terhadap keselamatan dan kesehatan masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, yang secara tegas menempatkan perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia sebagai tanggung jawab negara, terutama pemerintah, sehingga negara tidak hanya berkewajiban membentuk norma hukum, tetapi juga memastikan norma tersebut efektif, dapat dilaksanakan, dan benar-benar melindungi hak konstitusional warga negara.

Dengan demikian, fokus pengujian dalam permohonan a quo tidak semata-mata menyangkut keberlakuan formal norma, melainkan menyentuh kewajiban positif negara (*positive obligations of the State*) untuk memastikan bahwa norma a quo memiliki daya guna dan efektivitas konstitusional, sehingga mampu menjamin kepastian hukum, perlindungan keselamatan, serta rasa aman bagi pengguna jalan sebagai bagian dari pemenuhan hak konstitusional warga negara.

Oleh karena itu, meskipun undang-undang yang diuji sama, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, permohonan a quo tidak mengulang pengujian yang telah diputus dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018, melainkan mengajukan isu konstitusional yang baru, berbeda, dan belum pernah dipertimbangkan sebelumnya oleh Mahkamah Konstitusi. Dengan

demikian, berdasarkan Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi, permohonan a quo tidak dapat dinilai sebagai ne bis in idem dan tetap berada dalam kewenangan Mahkamah Konstitusi untuk diperiksa dan diputus.

12. Bahwa, berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, permohonan a quo merupakan Permohonan Pengujian Materiil Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sehingga Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia berwenang secara konstitusional untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan ini.

II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PEMOHON

II.1 Kedudukan Hukum Pemohon

1. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 (selanjutnya disebut UU MK), dinyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang, yaitu salah satunya perorangan warga negara Indonesia

2. Bahwa, Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia, yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) yang masih berlaku, sehingga secara hukum memenuhi kualifikasi sebagai subjek hukum perorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK.
3. Bahwa, dalam Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK ditegaskan bahwa yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang dijamin dan diatur secara langsung oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dengan demikian, untuk menentukan ada atau tidaknya kedudukan hukum Pemohon, Mahkamah Konstitusi perlu menilai apakah Pemohon memiliki hak konstitusional yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945 dan apakah hak tersebut dirugikan oleh berlakunya norma yang diuji.
4. Bahwa, Pemohon sebagai pengguna jalan dan warga negara yang setiap hari melakukan aktivitas berlalu lintas, memiliki hak-hak konstitusional yang secara langsung dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945, antara lain sebagai berikut:
 - a. Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:

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

Hak ini mengandung makna bahwa setiap norma hukum, termasuk di bidang lalu lintas, harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan tidak multitafsir, sehingga memberikan kepastian hukum bagi warga negara dalam menjalankan aktivitasnya.
 - b. Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:

“Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat

atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.”

Ketentuan ini menjamin hak Pemohon atas rasa aman, termasuk rasa aman dalam menggunakan jalan raya sebagai ruang publik yang seharusnya bebas dari ancaman bahaya akibat kelalaian atau perilaku berisiko pengguna jalan lain.

c. Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:

“Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.”

Dalam konteks lalu lintas, hak atas lingkungan yang baik dan sehat mencakup keselamatan fisik dan kesehatan pengguna jalan, yang harus dilindungi melalui norma hukum yang efektif dan dapat ditegakkan.

d. Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, yang menegaskan bahwa:

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

Ketentuan ini menempatkan negara, termasuk pembentuk undang-undang, pada posisi memiliki kewajiban konstitusional aktif (positive obligation) untuk memastikan bahwa norma hukum yang dibentuk benar-benar mampu melindungi hak-hak warga negara.

5. Bahwa, dengan demikian, Pemohon memiliki hak konstitusional atas:
 - a. kepastian hukum yang adil dalam pengaturan lalu lintas;
 - b. perlindungan atas keselamatan dan rasa aman saat berkendara;
 - c. serta jaminan kesehatan dan keselamatan di ruang publik.
6. Bahwa, hak-hak konstitusional tersebut secara nyata berpotensi dan telah dirugikan oleh berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur kewajiban pengemudi untuk berkendara dengan "*penuh konsentrasi*", namun tidak memberikan batasan normatif yang jelas mengenai perbuatan-perbuatan yang mengganggu konsentrasi, termasuk aktivitas merokok dan penggunaan telepon genggam saat berkendara.
7. Bahwa, oleh karena Pemohon:
 - a. merupakan subjek hukum yang sah;
 - b. memiliki hak konstitusional yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945;
 - c. serta mengalami dan berpotensi terus mengalami kerugian akibat berlakunya norma yang diuji;

II.2 Kerugian Konstitusional Pemohon

1. Bahwa, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 juncto Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 telah menetapkan bahwa untuk dapat dinilai memiliki kerugian konstitusional, Pemohon harus memenuhi lima syarat kumulatif, yaitu:
 - a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945;
 - b. hak konstitusional tersebut dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang diuji;
 - c. kerugian tersebut bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau

setidak-tidaknya potensial menurut penalaran yang wajar;

- d. terdapat hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian dan norma yang diuji; dan
- e. terdapat kemungkinan bahwa kerugian tersebut tidak akan terjadi lagi apabila permohonan dikabulkan.

- 2. Bahwa, Pemohon memenuhi seluruh syarat kerugian konstitusional tersebut secara kumulatif, dengan uraian sebagai berikut:

A. Adanya Hak Konstitusional Pemohon yang Dijamin UUD NRI Tahun 1945

- 3. Bahwa, Pemohon memiliki hak konstitusional yang secara tegas dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945, antara lain:
 - a. Pasal 28D ayat (1) mengenai hak atas kepastian hukum yang adil;
 - b. Pasal 28G ayat (1) mengenai hak atas perlindungan diri pribadi dan rasa aman;
 - c. Pasal 28H ayat (1) mengenai hak atas keselamatan dan kesehatan; serta
 - d. Pasal 28I ayat (4) mengenai kewajiban negara dalam perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia.
- 4. Bahwa, hak-hak konstitusional tersebut melekat pada diri Pemohon sebagai warga negara dan pengguna jalan, yang setiap hari menggunakan jalan raya sebagai ruang publik yang seharusnya aman, tertib, dan terlindungi secara hukum.

B. Hak Konstitusional Pemohon Dirugikan oleh Berlakunya Norma a quo

5. Bahwa, hak-hak konstitusional Pemohon tersebut dirugikan oleh berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang hanya memuat kewajiban pengemudi untuk berkendara dengan “penuh konsentrasi”, namun tidak memberikan batasan normatif, indikator, maupun larangan yang tegas mengenai perbuatan-perbuatan yang mengganggu konsentrasi.
6. Bahwa, ketiadaan pengaturan yang jelas mengenai aktivitas yang mengganggu konsentrasi termasuk merokok dan penggunaan telepon genggam saat berkendara telah menciptakan celah hukum (legal loophole) yang menyebabkan norma a quo tidak efektif melindungi keselamatan dan rasa aman pengguna jalan, termasuk Pemohon.

C. Kerugian Bersifat Spesifik, Aktual, dan Potensial

7. Bahwa, kerugian konstitusional Pemohon bersifat spesifik dan aktual, karena Pemohon secara langsung mengalami kecelakaan lalu lintas yang membahayakan nyawanya.
8. Bahwa, pada tanggal 23 Maret 2025, Pemohon mengalami kecelakaan serius ketika sedang berkendara, akibat puntung rokok yang dibuang oleh pengemudi kendaraan lain mengenai Pemohon, sehingga mengganggu konsentrasi, keseimbangan, dan fokus Pemohon dalam mengendalikan kendaraan.
9. Bahwa, akibat gangguan konsentrasi tersebut, Pemohon kemudian ditabrak dari belakang oleh sebuah kendaraan truk Colt Diesel, yang nyaris mengakibatkan Pemohon terlindas dan kehilangan nyawa. Para pengemudi yang menjadi penyebab kecelakaan tersebut melarikan diri dari lokasi kejadian, meninggalkan Pemohon dalam kondisi syok dan trauma.
10. Bahwa, peristiwa tersebut menimbulkan:

- a. risiko serius terhadap keselamatan fisik Pemohon;
 - b. trauma psikologis dan rasa takut saat berkendara; serta
 - c. ancaman nyata terhadap hak Pemohon atas rasa aman dan kesehatan.
11. Bahwa, selain bersifat aktual, kerugian tersebut juga bersifat potensial berulang, karena norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ masih berlaku tanpa perbaikan dan dapat kembali menimbulkan peristiwa serupa, baik terhadap Pemohon maupun terhadap masyarakat luas sebagai pengguna jalan.

D. Adanya Hubungan Sebab Akibat (Causal Verband)

12. Bahwa, terdapat hubungan sebab akibat yang jelas antara kerugian yang dialami Pemohon dan berlakunya Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.
13. Bahwa, ketiadaan larangan tegas dan parameter normatif yang jelas mengenai gangguan konsentrasi dalam norma a quo telah:
- a. membiarkan praktik berbahaya seperti merokok dan menggunakan telepon genggam saat berkendara;
 - b. melemahkan pencegahan dan penegakan hukum lalu lintas; dan
 - c. meningkatkan risiko kecelakaan yang seharusnya dapat dicegah melalui norma yang jelas dan efektif.
14. Bahwa, secara kausalitas, apabila frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sejak awal dimaknai secara tegas dan limitatif sebagai larangan terhadap tindakan-tindakan yang mengganggu konsentrasi pengemudi, maka kecelakaan yang dialami Pemohon dapat dihindari atau setidaknya risiko terjadinya dapat diminimalkan secara signifikan.

E. Kemungkinan Kerugian Tidak Terjadi Lagi Jika Permohonan Dikabulkan

15. Bahwa, apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan a quo dan memberikan pemaknaan konstitusional terhadap frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, maka:
 - a. norma tersebut akan memiliki kepastian hukum;
 - b. perlindungan keselamatan dan rasa aman pengguna jalan akan meningkat; dan
 - c. kerugian konstitusional yang dialami Pemohon tidak akan terulang kembali.
16. Bahwa, dengan demikian, pengujian norma a quo tidak hanya bertujuan melindungi kepentingan Pemohon secara individual, tetapi juga berfungsi sebagai upaya konstitusional untuk melindungi kepentingan publik dan keselamatan masyarakat luas.
17. Bahwa, berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, Pemohon secara nyata telah memenuhi seluruh syarat kerugian konstitusional sebagaimana ditetapkan dalam putusan-putusan Mahkamah Konstitusi, sehingga Pemohon memiliki kedudukan hukum (*locus standi*) yang sah untuk mengajukan permohonan pengujian materiil a quo.

III. POKOK PERMOHONAN

1. Keselamatan Berlalu Lintas sebagai Hak Konstitusional dan Kewajiban Positif Negara

Keselamatan berlalu lintas merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari hak asasi manusia, khususnya hak atas perlindungan diri dan rasa aman sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta hak atas kesehatan dan keselamatan hidup sebagaimana dijamin dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

Jalan raya adalah ruang publik yang secara inheren mengandung risiko tinggi karena melibatkan pergerakan manusia dan kendaraan bermotor dengan potensi bahaya yang dapat mengancam keselamatan jiwa setiap saat. Dalam kondisi demikian, negara memiliki kewajiban konstitusional yang lebih ketat (*heightened duty of care*) untuk mengatur perilaku pengguna jalan melalui norma hukum yang jelas, tegas, dan dapat ditegakkan secara efektif.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 85/PUU-XI/2013 menegaskan bahwa perlindungan hak konstitusional warga negara tidak cukup hanya dengan pengakuan normatif, tetapi harus diwujudkan melalui pengaturan hukum yang efektif dan operasional, terutama dalam bidang yang menyangkut keselamatan manusia.

Dalam perkembangan hukum konstitusional modern, perlindungan hak asasi manusia tidak hanya bersifat negatif (*negative obligation*), yakni negara tidak boleh melanggar hak warga negara, tetapi juga bersifat positif (*positive obligation*), yaitu kewajiban negara untuk mengambil langkah-langkah aktif, konkret, dan preventif guna mencegah terjadinya pelanggaran hak yang secara rasional dapat diperkirakan sebelumnya (*foreseeable harm*).

Pendekatan ini juga ditegaskan Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 53/PUU-XIV/2016, yang menyatakan bahwa ketika negara mengetahui adanya risiko nyata terhadap keselamatan warga negara, negara tidak boleh bersikap pasif dengan membiarkan norma hukum tetap kabur atau tidak operasional.

Ketiadaan pengaturan yang jelas dan operasional mengenai standar konsentrasi pengemudi menunjukkan adanya kelalaian konstitusional (*constitutional omission*), karena negara membiarkan risiko terhadap keselamatan dan nyawa warga negara terus berlangsung di ruang publik.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 7/PUU-XII/2014 menegaskan bahwa pembiaran terhadap norma yang kabur dan berdampak langsung pada hak konstitusional warga negara merupakan

kondisi yang dapat dinilai bertentangan dengan UUD 1945 dan berada dalam kewenangan Mahkamah untuk dikoreksi melalui penafsiran konstitusional.

Dengan demikian, pengaturan kewajiban “penuh konsentrasi” dalam berkendara tidak dapat dipandang semata-mata sebagai kebijakan hukum terbuka (open legal policy), melainkan merupakan bagian dari kewajiban konstitusional negara untuk melindungi keselamatan jiwa warga negara di ruang publik.

2. Objek Pengujian dan Masalah Konstitusionalitas Norma

Objek pengujian dalam permohonan a quo adalah Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mengemudikan kendaraannya “*dengan wajar dan penuh konsentrasi*”.

Frasa “*penuh konsentrasi*” dalam norma tersebut merupakan norma terbuka (open norm) karena tidak disertai dengan definisi hukum, indikator objektif, maupun batasan perilaku yang jelas dan terukur mengenai perbuatan apa saja yang dianggap mengganggu konsentrasi pengemudi.

Akibat ketiadaan parameter normatif tersebut, kewajiban hukum yang dibebankan kepada warga negara menjadi tidak pasti, multitafsir, dan bergantung pada penilaian subjektif aparat penegak hukum, sehingga tidak memberikan pedoman yang jelas baik bagi pengemudi maupun bagi penegakan hukum di lapangan.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 3/PUU-XI/2013 menegaskan bahwa suatu norma hukum yang mengatur kewajiban warga negara harus dirumuskan secara jelas dan tidak menimbulkan ketidakpastian, karena norma yang kabur berpotensi melanggar prinsip kepastian hukum dan membuka ruang kesewenang-wenangan.

Prinsip tersebut sejalan dengan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 27/PUU-IX/2011, yang menyatakan bahwa norma hukum yang bersifat abstrak tanpa ukuran yang tegas tidak memenuhi asas *lex certa*, sehingga tidak dapat dijadikan dasar pembatasan maupun perlindungan hak konstitusional warga negara.

Dengan demikian, ketidakjelasan frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ menimbulkan persoalan konstitusional karena bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menjamin hak setiap orang atas kepastian hukum yang adil.

Lebih lanjut, karena norma tersebut berkaitan langsung dengan keselamatan jiwa dan kesehatan pengguna jalan, ketidakjelasan standar hukum tidak dapat ditoleransi sebagai sekadar pilihan kebijakan pembentuk undang-undang, melainkan merupakan cacat konstitusional yang berdampak langsung pada perlindungan hak asasi manusia.

Oleh karena itu, Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak dapat dipertahankan dalam bentuknya yang sekarang sepanjang frasa “penuh konsentrasi” tidak dimaknai secara konstitusional dengan batasan yang jelas, objektif, dan dapat ditegakkan.

3. Norma “Penuh Konsentrasi” sebagai Norma Kabur dan Subjektif

Frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak disertai ukuran hukum yang jelas mengenai perbuatan apa saja yang dilarang atau dianggap mengganggu konsentrasi pengemudi. Ketiadaan parameter tersebut menyebabkan norma ini bersifat kabur (*vague norm*) dan tidak memberikan kepastian mengenai standar perilaku yang wajib dipatuhi oleh setiap pengguna jalan.

Dalam teori hukum, norma yang kabur tidak memenuhi syarat sebagai norma hukum yang mengikat. Lon L. Fuller menegaskan bahwa hukum harus dirumuskan secara jelas agar dapat dipahami dan ditaati; norma yang tidak jelas kehilangan kemampuan normatifnya dan gagal

menjalankan fungsi pengaturan (the inner morality of law). Dengan kata lain, warga negara tidak dapat diminta menaati kewajiban hukum yang batas-batasnya tidak dapat diketahui secara rasional.

Akibat ketiadaan parameter objektif, frasa “penuh konsentrasi” tidak lagi berfungsi sebagai norma hukum, melainkan berubah menjadi norma etik yang sangat subjektif. Penilaian atas terpenuhi atau tidaknya kewajiban tersebut sepenuhnya bergantung pada persepsi individual aparat penegak hukum, bukan pada ukuran hukum yang sama bagi setiap orang.

Kondisi tersebut secara langsung menimbulkan beberapa konsekuensi serius, yaitu:

- a. Penerapan norma yang tidak konsisten, karena perbuatan yang sama dapat diperlakukan berbeda dalam situasi yang serupa;
- b. Kesulitan pembuktian secara hukum, karena tidak ada indikator konkret mengenai bentuk gangguan konsentrasi;
- c. Potensi kesewenang-wenangan dalam penegakan hukum, karena tidak adanya batas objektif yang mengikat aparat;
- d. Kegagalan fungsi preventif hukum lalu lintas, sebab norma tidak mampu mencegah perilaku berbahaya sebelum menimbulkan kecelakaan.

Dari perspektif konstitusional, kondisi tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menjamin hak setiap orang atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil. Kepastian hukum mensyaratkan norma yang jelas, dapat diprediksi, dan tidak membuka ruang tafsir yang berlebihan.

Selain itu, norma yang kabur dalam konteks keselamatan berlalu lintas juga bertentangan dengan **Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945**, karena kegagalan negara menetapkan standar perilaku yang tegas menghilangkan perlindungan atas rasa aman pengguna jalan.

Ketidakjelasan tersebut membiarkan risiko kecelakaan dan konflik di jalan raya terus terjadi tanpa pencegahan yang memadai.

Lebih lanjut, norma a quo juga bertentangan dengan Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, karena keselamatan dan kesehatan pengguna jalan tidak dapat dilindungi secara efektif apabila negara membiarkan norma pengatur perilaku berkendara tetap bersifat abstrak dan tidak operasional.

Dengan demikian, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, sepanjang tidak dimaknai secara jelas dan terukur, tidak hanya melanggar prinsip kepastian hukum, tetapi juga gagal menjalankan fungsi konstitusional negara dalam melindungi keselamatan dan rasa aman warga negara di ruang publik.

4. Cacat Struktural antara Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ

Pasal 283 UU LLAJ mengatur sanksi pidana bagi setiap pengemudi yang melakukan kegiatan lain yang mengakibatkan gangguan konsentrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ. Dengan demikian, keberlakuan dan efektivitas Pasal 283 sepenuhnya bergantung pada kejelasan makna kewajiban “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1).

Secara sistematis, Pasal 283 UU LLAJ merupakan norma pidana bersifat blanket norm, yakni norma pidana yang unsur perbuatannya tidak dirumuskan secara mandiri, melainkan ditentukan oleh norma lain. Dalam konstruksi demikian, norma rujukan wajib memiliki batasan perilaku yang jelas dan terukur, karena menjadi dasar pembentukan unsur tindak pidana.

Namun, Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak merumuskan secara tegas perbuatan apa saja yang termasuk sebagai gangguan konsentrasi. Ketidadaan standar tersebut menyebabkan unsur delik dalam Pasal 283 menjadi tidak pasti, kabur, dan bergantung pada penilaian subjektif aparat penegak hukum.

Dalam teori hukum pidana, asas legalitas (*nullum crimen, nulla poena sine*

lege certa) mensyaratkan bahwa perbuatan yang dipidana harus dirumuskan secara jelas dan tegas sebelumnya. Norma pidana yang menggantungkan unsur deliknya pada norma kabur bertentangan dengan asas kepastian hukum dan berpotensi melanggar hak konstitusional warga negara.

Akibat dari desain normatif yang demikian, penerapan Pasal 283 UU LLAJ dalam praktik menjadi:

- a. Tidak konsisten, karena perbuatan yang sama dapat diperlakukan berbeda;
- b. Sulit dibuktikan, karena tidak adanya indikator objektif gangguan konsentrasi;
- c. Reaktif dan represif, bukan preventif, karena penegakan hukum baru terjadi setelah kecelakaan atau konflik;
- d. Tidak efektif melindungi keselamatan publik, sebab norma tidak mampu mencegah perilaku berbahaya sejak awal.

Kondisi tersebut menunjukkan adanya cacat struktural (structural defect) dalam desain norma keselamatan berlalu lintas, di mana hubungan antara kewajiban (Pasal 106 ayat (1)), larangan, dan sanksi pidana (Pasal 283) tidak diikat oleh standar perilaku hukum yang jelas, rasional, dan dapat diprediksi.

Cacat struktural ini tidak hanya berdampak pada lemahnya penegakan hukum, tetapi juga berimplikasi langsung pada pelanggaran hak konstitusional pengguna jalan atas kepastian hukum, keselamatan, dan rasa aman. Selama frasa “penuh konsentrasi” dibiarkan tanpa pemaknaan konstitusional yang tegas, Pasal 283 UU LLAJ akan terus kehilangan daya guna sebagai instrumen perlindungan keselamatan berlalu lintas.

5. Gangguan Konsentrasi sebagai Fakta Ilmiah yang Tidak Terbantahkan

Gangguan konsentrasi dalam berkendara bukanlah asumsi subjektif, melainkan fakta ilmiah yang telah diakui secara luas dalam kajian keselamatan lalu lintas dan ilmu perilaku manusia. Secara ilmiah, gangguan konsentrasi pengemudi terjadi melalui tiga bentuk utama, yaitu:

- a. Gangguan visual, ketika pandangan pengemudi teralihkan dari kondisi jalan dan lalu lintas di sekitarnya;
- b. Gangguan manual, ketika satu atau kedua tangan tidak sepenuhnya mengendalikan kemudi dan perangkat kendaraan;
- c. Gangguan kognitif, ketika fokus, kewaspadaan, dan kemampuan pengambilan keputusan pengemudi terganggu.

Ketiga bentuk gangguan tersebut berdampak langsung pada waktu reaksi, akurasi pengambilan keputusan, serta kemampuan pengemudi untuk mengantisipasi bahaya, yang merupakan faktor krusial dalam keselamatan berlalu lintas.

Aktivitas merokok saat berkendara secara simultan memenuhi ketiga bentuk gangguan tersebut (triple distraction). Merokok melibatkan bara api dan asap yang dapat mengganggu penglihatan (gangguan visual), penggunaan tangan untuk memegang dan membuang rokok yang mengurangi kendali kemudi (gangguan manual), serta pembagian fokus pengemudi antara aktivitas merokok dan situasi lalu lintas (gangguan kognitif).

Dengan demikian, merokok saat berkendara merupakan aktivitas berisiko tinggi yang secara inheren mengganggu konsentrasi pengemudi dan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, baik terhadap pengemudi itu sendiri maupun pengguna jalan lain.

Meskipun risiko tersebut bersifat diketahui secara umum (well-known risk) dan dapat diperkirakan secara rasional (foreseeable risk), Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memberikan larangan tegas maupun standar perilaku yang jelas terhadap aktivitas tersebut. Akibatnya, negara gagal mengubah pengetahuan ilmiah tentang bahaya gangguan konsentrasi menjadi norma hukum yang bersifat preventif dan protektif.

Ketiadaan pengaturan yang tegas tersebut menunjukkan bahwa norma a quo tidak mampu menjalankan fungsi utamanya sebagai instrumen

pengecahan (preventive legal norm), sehingga perlindungan keselamatan berlalu lintas baru bergantung pada penegakan hukum setelah terjadinya kecelakaan, bukan pada pencegahan sebelum korban jatuh.

6. Pola Berulang Bahaya (Pattern of Harm) akibat Abu Rokok di Jalan Raya

Dampak gangguan konsentrasi akibat abu dan bara rokok saat berkendara bukanlah peristiwa yang bersifat insidental atau terpisah, melainkan menunjukkan pola berulang yang konsisten, lintas waktu dan wilayah, dengan konsekuensi yang serius terhadap keselamatan dan nyawa manusia.

a. Peristiwa Jawa Tengah (Maret 2018)

Seorang mahasiswa bernama Febry Risdhiyatama Fahrurriza (20) mengalami iritasi dan infeksi berat pada mata akibat abu dan bara rokok dari pengendara sepeda motor di depannya yang sedang merokok saat berkendara. Kejadian tersebut terjadi meskipun korban telah menggunakan helm dengan kaca tertutup. Akibat luka tersebut, korban harus menjalani perawatan medis dan mengalami gangguan penglihatan sementara.

Peristiwa ini menunjukkan bahwa bahaya abu rokok bersifat tak terduga, cepat, dan tidak sepenuhnya dapat dicegah bahkan dengan alat pelindung standar, serta terjadi tanpa adanya kesalahan dari pihak korban.

Sumber:

DetikNews, "Viral Pemuda yang Matanya Infeksi Berat Karena Abu Rokok Pemotor", 2018.

b. Peristiwa Jakarta (Desember 2021)

Seorang perempuan bernama Safinatun mengalami luka bakar (lepuh) pada bola mata akibat bara rokok yang mengenai matanya saat berkendara sepeda motor pada 29 Desember 2021. Bara rokok tersebut berasal dari pengendara lain yang sedang merokok dan membuang rokok ke arah belakang saat menyalip.

Korban harus mendapatkan penanganan medis. Dalam

pemberitaan dijelaskan bahwa bara rokok dapat menyebabkan luka bakar pada kornea, gangguan penglihatan permanen, hingga risiko kebutaan. Kasus ini menjadi viral dan memperlihatkan ancaman serius terhadap organ vital akibat merokok saat berkendara.

Sumber:

Artikel media daring nasional, “Viral Mata Cewek Melepuh karena Kena Rokok Pemotor, Ini Bahaya Bara Rokok Masuk ke Mata”, Desember 2021.

Unggahan media sosial korban (Instagram @safinatnjjh).

c. Peristiwa Jakarta (Januari 2022)

Seorang perempuan kembali menjadi korban luka mata akibat abu rokok dari pengguna jalan lain. Peristiwa ini viral di media sosial dan diberitakan oleh Kompas.com. Korban mengalami luka serius pada mata hingga harus diperban.

Dalam pemberitaan tersebut, pakar keselamatan berkendara dari Safety Defensive Consultant Indonesia (SDCI) menegaskan bahwa merokok saat berkendara mengganggu kontrol kendaraan, membagi fokus pengemudi, dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Disebutkan pula bahwa meskipun Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ telah ada, praktik merokok saat berkendara tetap marak karena tidak adanya larangan eksplisit yang mudah ditegakkan.

Sumber:

Kompas.com, “Kejadian Lagi, Perempuan Kena Abu Rokok Pengguna Jalan Lain”, 2 Januari 2022.

d. Peristiwa Denpasar, Bali (Januari 2024)

Di Jalan Imam Bonjol, Denpasar, seorang pengendara sepeda motor berinisial GH (39) mengalami gangguan pada mata akibat abu rokok yang dibuang oleh pengemudi truk. Ketika korban menegur pelaku, pelaku justru melakukan penganiayaan menggunakan senjata tajam, mengakibatkan korban mengalami luka serius dan harus dirawat di rumah sakit.

Peristiwa ini dikonfirmasi oleh Kepolisian Resor Kota Denpasar dan

diberitakan secara luas oleh media nasional. Fakta ini menunjukkan bahwa bahaya abu rokok tidak hanya berdampak pada keselamatan lalu lintas, tetapi juga memicu eskalasi konflik dan kekerasan di jalan raya, yang berawal dari tindakan merokok saat berkendara.

Sumber:

TribunJateng.com, “Gara-gara Abu Rokok, Sopir Truk dan Pemotor Ribut hingga Satu Masuk Rumah Sakit”, 22 Januari 2024.

e. Peristiwa Kendari, Sulawesi Tenggara (Mei 2025)

Di Kota Kendari, seorang remaja berinisial SA (15) meninggal dunia setelah terjatuh dari sepeda motor akibat pemukulan oleh pelaku SAR (17). Pemukulan tersebut dipicu oleh rasa kesal pelaku karena abu rokok dari korban mengenai dirinya saat berkendara. Akibat pemukulan tersebut, korban terjatuh, mengalami benturan kepala dengan pot beton, dan meninggal dunia.

Kasus ini menegaskan bahwa abu rokok di jalan raya telah menjadi pemicu langsung kekerasan fisik dan hilangnya nyawa manusia, serta menunjukkan bahaya lanjutan yang tidak dapat dipisahkan dari praktik merokok saat berkendara.

Sumber:

DetikSulsel, “Kronologi Remaja di Kendari Pukul Pemotor Bonceng 3 Gegara Abu Rokok”, Mei 2025.

Kesamaan pola dalam peristiwa-peristiwa tersebut menunjukkan bahwa praktik merokok saat berkendara telah menciptakan **risiko yang nyata, berulang, dan dapat diperkirakan sebelumnya (foreseeable harm)**. Risiko tersebut tidak hanya berupa kecelakaan lalu lintas, tetapi juga mencakup luka fisik serius, konflik horizontal, kekerasan, hingga hilangnya nyawa manusia.

Fakta bahwa peristiwa serupa terus berulang di berbagai daerah dan waktu yang berbeda membuktikan bahwa norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang hanya memuat frasa umum “penuh konsentrasi” tidak efektif menjalankan fungsi preventif hukum. Norma tersebut gagal memberikan

standar perilaku yang jelas, sehingga tidak mampu mencegah bahaya sebelum korban berjatuh.

Dalam konteks keselamatan publik, pembiaran terhadap risiko yang telah berulang dan terdokumentasi secara luas merupakan bentuk kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban perlindungan terhadap hak atas keselamatan, rasa aman, dan hak untuk hidup. Oleh karena itu, kondisi ini menegaskan urgensi bagi Mahkamah Konstitusi untuk memberikan pemaknaan konstitusional yang tegas dan operasional terhadap frasa “penuh konsentrasi”, agar mencakup larangan aktivitas merokok saat berkendara, guna mencegah terulangnya bahaya yang sama di masa mendatang.

7. Kerugian Konstitusional Pemohon

Pemohon secara nyata dan langsung telah mengalami kerugian konstitusional akibat berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengandung kekaburan norma (*vague norm*), khususnya pada frasa “penuh konsentrasi”.

Pada tanggal 23 Maret 2025, Pemohon mengalami kecelakaan lalu lintas serius yang bermula dari abu rokok pengemudi kendaraan lain yang masuk ke ruang penglihatan dan mengenai tangan Pemohon saat berkendara. Gangguan tersebut terjadi secara tiba-tiba sehingga mengganggu fokus, refleks, dan kestabilan kendali kendaraan yang dioperasikan Pemohon.

Akibat gangguan tersebut, Pemohon kehilangan konsentrasi dan keseimbangan, tidak mampu mengendalikan kendaraan secara optimal, dan kemudian ditabrak oleh kendaraan lain dari belakang, sehingga Pemohon berada dalam kondisi yang secara nyata dan langsung membahayakan keselamatan serta nyawanya.

Peristiwa tersebut menunjukkan bahwa gangguan konsentrasi akibat aktivitas merokok saat berkendara bukanlah risiko hipotetis, melainkan

risiko nyata dan dapat diperkirakan (foreseeable harm) yang terjadi di ruang publik.

Terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas (causal verband) antara kerugian yang dialami Pemohon dan berlakunya norma a quo, karena:

- 1) Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ **tidak memberikan larangan tegas** maupun standar perilaku yang jelas mengenai aktivitas yang mengganggu konsentrasi pengemudi;
- 2) Kekaburan norma tersebut **membiarkan praktik merokok saat berkendara terus terjadi tanpa pencegahan hukum yang efektif**;
- 3) Ketiadaan standar yang operasional menyebabkan negara **gagal menjalankan fungsi perlindungan preventif** terhadap keselamatan pengguna jalan, termasuk Pemohon.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 telah menegaskan bahwa kerugian konstitusional harus memenuhi unsur:

- (a) adanya hak konstitusional yang dijamin UUD 1945;
- (b) adanya kerugian yang aktual atau setidaknya-tidaknya potensial;
- (c) adanya hubungan sebab-akibat dengan norma yang diuji; dan
- (d) adanya kemungkinan kerugian tersebut tidak terjadi apabila permohonan dikabulkan.

Dalam perkara a quo, seluruh unsur tersebut telah terpenuhi, karena:

- I. hak atas **rasa aman dan perlindungan diri** (Pasal 28G ayat (1) UUD 1945) serta hak atas **keselamatan dan kesehatan** (Pasal 28H ayat (1) UUD 1945) Pemohon telah terganggu secara nyata;
- II. kerugian yang dialami bersifat **aktual, spesifik, dan personal**;
- III. kerugian tersebut **langsung bersumber dari ketidakjelasan norma** Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ;
- IV. dan kerugian serupa **berpotensi terus berulang** selama norma tersebut tidak diberikan pemaknaan konstitusional yang tegas oleh Mahkamah.

Mahkamah Konstitusi juga dalam berbagai putusannya menegaskan

bahwa norma yang kabur dan tidak operasional dapat menimbulkan kerugian konstitusional karena menghilangkan kepastian hukum dan membuka ruang pembiaran terhadap pelanggaran hak warga negara.

Dengan demikian, kerugian yang dialami Pemohon bukan semata-mata akibat kelalaian individu lain, melainkan merupakan konsekuensi langsung dari kegagalan norma hukum dalam memberikan perlindungan efektif, sehingga Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) yang sah dan kuat untuk mengajukan permohonan pengujian konstitusional *a quo*.

8. Fakta Empiris dan Persepsi Masyarakat

Untuk memperkuat dalil mengenai adanya bahaya nyata dan berulang akibat praktik merokok saat berkendara, Pemohon juga melampirkan data kuesioner sederhana yang menggambarkan persepsi dan pengalaman masyarakat pengguna jalan.

Kuesioner tersebut diisi oleh responden pengguna jalan raya dengan latar belakang beragam, yang menunjukkan bahwa mayoritas responden:

- a. merasa terganggu dan terancam keselamatannya oleh pengendara yang merokok;
- b. pernah mengalami atau menyaksikan langsung abu/baru rokok mengenai pengguna jalan lain;
- c. menilai tidak adanya larangan tegas menyebabkan perilaku tersebut terus berulang.

Data ini tidak dimaksudkan sebagai dasar utama pengujian konstitusional, melainkan sebagai penguat fakta empiris bahwa risiko yang dialami Pemohon bersifat nyata, meluas, dan dirasakan oleh masyarakat luas, sehingga menegaskan urgensi pemaknaan konstitusional terhadap frasa “penuh konsentrasi”.

9. Menepis Dalil Open Legal Policy

Bahwa Pemohon menyadari pembentuk undang-undang memiliki ruang kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*) dalam merumuskan norma

hukum, termasuk dalam bidang lalu lintas dan keselamatan jalan.

Namun demikian, Mahkamah Konstitusi secara konsisten menegaskan bahwa open legal policy bukanlah kewenangan yang bersifat absolut, melainkan tetap tunduk pada batas-batas konstitusional. Kebijakan hukum dapat dan patut diuji oleh Mahkamah apabila:

- a. **tidak rasional dan tidak proporsional** terhadap tujuan yang hendak dicapai;
- b. **menimbulkan ketidakpastian hukum** akibat norma yang kabur atau multitafsir;
- c. **mengabaikan kewajiban konstitusional negara** untuk melindungi hak asasi warga negara, khususnya hak atas keselamatan dan hak untuk hidup.

Bahwa dalam perkara a quo, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang hanya menggunakan frasa “mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi” tanpa standar perilaku yang tegas, telah menciptakan kekaburan norma (*vague norm*) yang berdampak langsung pada keselamatan pengguna jalan.

Bahwa kekaburan norma tersebut bukan sekadar persoalan teknis perumusan, melainkan telah terbukti menimbulkan risiko nyata, berulang, dan dapat diperkirakan, sebagaimana tercermin dalam berbagai peristiwa luka berat, konflik kekerasan, hingga hilangnya nyawa akibat abu rokok saat berkendara.

Bahwa dalam konteks ini, pembiaran aktivitas merokok saat berkendara bukan lagi pilihan kebijakan hukum, melainkan bentuk kelalaian negara (*state omission*) dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk:

- I. menjamin hak atas rasa aman;
- II. melindungi keselamatan jiwa warga negara;
- III. mencegah bahaya yang secara ilmiah dapat diprediksi (*foreseeable harm*).

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam berbagai putusannya telah menegaskan bahwa open legal policy tidak dapat dijadikan tameng

apabila norma yang dibentuk:

- i. gagal memberikan perlindungan efektif;
- ii. justru menempatkan warga negara dalam kondisi berbahaya;
- iii. dan tidak menyediakan mekanisme pencegahan yang memadai.

Bahwa oleh karena itu, dalam perkara a quo, dalil open legal policy tidak relevan untuk dipertahankan, karena yang dipersoalkan bukan pilihan kebijakan semata, melainkan kegagalan negara menetapkan batas perilaku yang jelas terhadap tindakan berbahaya di ruang publik.

Dengan demikian, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ telah melampaui batas kebijakan hukum terbuka dan secara konstitusional wajib dinyatakan tidak memadai sepanjang tidak dimaknai melarang secara tegas aktivitas merokok saat berkendara, demi perlindungan hak atas keselamatan dan hak untuk hidup sebagaimana dijamin UUD 1945.

10. Kebutuhan Mendesak atas Putusan Inkonstitusional Bersyarat

Bahwa Pemohon tidak memohon pembatalan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, karena pembatalan norma a quo justru berpotensi menimbulkan kekosongan hukum (*rechtsvacuum*) yang dapat melemahkan rezim keselamatan lalu lintas dan membuka ruang penyalahgunaan penegakan hukum.

Bahwa yang dimohonkan oleh Pemohon adalah putusan inkonstitusional bersyarat (*conditionally unconstitutional*), berupa pemaknaan konstitusional yang mengikat, agar frasa “mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi” dimaknai secara tegas dan operasional, yakni:

“melarang setiap aktivitas yang secara ilmiah dan objektif terbukti mengganggu konsentrasi pengemudi, termasuk namun tidak terbatas pada merokok dan penggunaan telepon genggam saat berkendara.”

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam praktik ketatanegaraannya berulang kali menggunakan pendekatan putusan bersyarat sebagai jalan tengah

antara perlindungan hak konstitusional warga negara dan menjaga keberlakuan norma undang-undang, khususnya ketika permasalahan terletak pada kekaburan makna norma, bukan pada eksistensi normanya itu sendiri.

Bahwa dalam konteks hukum lalu lintas, frasa “penuh konsentrasi” tanpa penjelasan perilaku konkret telah menimbulkan ketidakpastian hukum, perbedaan penafsiran aparat penegak hukum, serta kegagalan pencegahan bahaya (preventive failure), padahal bahaya tersebut bersifat ilmiah, dapat diprediksi, dan telah berulang kali terjadi.

Secara doktrinal, para ahli hukum tata negara dan hukum administrasi negara menegaskan bahwa norma hukum yang membatasi atau mengarahkan perilaku warga negara di ruang publik wajib dirumuskan secara jelas, terukur, dan dapat diprediksi akibat hukumnya (clear and foreseeable).

Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., M.H., menyatakan bahwa dalam negara hukum, pembatasan hak dan pengaturan perilaku warga negara hanya sah apabila dirumuskan secara jelas dan memberikan kepastian mengenai apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan. Norma yang kabur membuka ruang penafsiran berlebihan oleh aparat penegak hukum dan berpotensi melahirkan tindakan sewenang-wenang, sehingga bertentangan dengan prinsip kepastian hukum sebagai salah satu pilar negara hukum

Prof. Dr. Maria Farida Indrati, S.H., M.H., menegaskan bahwa asas kejelasan rumusan merupakan syarat esensial dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Terlebih pada norma yang mengatur perilaku sehari-hari di ruang publik dengan risiko keselamatan tinggi, seperti lalu lintas jalan, norma yang bersifat umum wajib disertai parameter operasional yang tegas agar dapat dipatuhi oleh masyarakat dan ditegakkan secara adil serta konsisten oleh aparat.

Sementara itu, Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, S.H., menekankan bahwa hukum tidak boleh berhenti pada rumusan normatif yang abstrak, melainkan harus berorientasi pada perlindungan nyata terhadap keselamatan dan martabat manusia. Norma hukum yang membiarkan risiko keselamatan publik demi fleksibilitas penafsiran justru bertentangan dengan hakikat hukum sebagai sarana perlindungan masyarakat dan pencapaian keadilan substantif.

Dalam perspektif *due process of law*, norma yang kabur (*vague norms*)—terutama dalam konteks keselamatan publik—menimbulkan persoalan konstitusional karena warga negara tidak dapat mengetahui secara pasti perilaku apa yang dilarang atau diwajibkan, sementara aparat penegak hukum diberi ruang tafsir yang terlalu luas dan tidak seragam.

Dengan demikian, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, tanpa penjabaran perilaku konkret yang dilarang, tidak memenuhi prinsip kejelasan norma, gagal memberikan perlindungan preventif, dan berimplikasi langsung pada terancamnya hak konstitusional warga negara atas keselamatan dan rasa aman.

11. Penegasan Akhir

IV. PETITUM

Berdasarkan seluruh uraian sebagaimana tersebut di atas, Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk memutus hal-hal sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960) bertentangan dengan Undang-Undang

Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, karena norma tersebut tidak memberikan perlindungan efektif terhadap keselamatan dan kesehatan pengendara maupun masyarakat umum;

3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya, agar menjadi pedoman hukum bagi perlindungan hak konstitusional warga negara;
4. Apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, memohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*), dengan mempertimbangkan risiko serius yang dialami Pemohon, termasuk pengalaman nyaris dilindas truk akibat pengendara lain yang merokok saat berkendara, dan potensi risiko serupa yang dapat menimpa siapapun di jalan raya.

Hormat kami,

PEMOHON



Muhammad Reihan Alfariziq