

PERBAIKAN PERMOHONAN	
No.	82 /PUU- xx - IV /20 26
Hari :	Rabu
Tanggal:	25 Maret 2026
Jam :	08.10 WIB (Via e-mail)

Tana Toraja, 24 Maret 2026

Perihal : Perbaikan Permohonan Pengujian Materiil Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Yang Mulia Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia

Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 6
Jakarta Pusat 10110

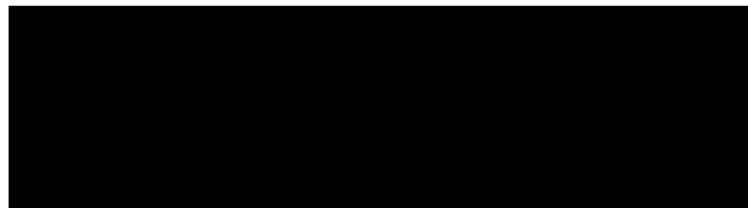
Dengan hormat,

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Stevent Hutri Tandungan
Kewarganegaraan : Indonesia
Pekerjaan : Pelajar/Mahasiswa
Alamat

No. Telp./HP

E-mail



Selanjutnya disebut sebagai **Pemohon**

Dalam hal ini pemohon mengajukan Permohonan pengujian materiil atas Frasa pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (**UU LLAJ**) terhadap Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 (**UUD NRI 1945**).

A. 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 di bawahnya dalam lingkungan Peradilan

Umum, lingkungan Peradilan Agama, lingkungan Peradilan Militer, lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”;

2. Bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final, untuk:
 - a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
 - b. Memutus sengketa kewenangan lembaga negara dan kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
 - c. Memutus pembubaran partai politik; dan
 - d. Memutus Perselisihan tentang hasil pemilihan umum.
3. Bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang menguji hal dugaan pertentangan norma undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 berdasarkan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana diubah terakhir dalam

Undang-Undang nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang selengkapnya menyatakan bahwa, Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi

4. Bahwa Objek Permohonan Pengujian Undang-Undang (PUU) oleh Mahkamah Konstitusi adalah mencakup undang-undang dan Perppu sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi No 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025), yang menyatakan bahwa:

- a. Pasal 2

- (1) Objek Permohonan PUU adalah undang-undang dan Perppu.

5. Bahwa Mahkamah Konstitusi merupakan salah satu pelaku kekuasaan kehakiman yang memiliki peran penting guna mengawal dan menegakkan Konstitusi berdasarkan kewenangan dan kewajiban sebagaimana ditentukan oleh peraturan Perundang-Undangan. Apabila Undang-Undang yang dibentuk bertentangan dengan Konstitusi atau Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Mahkamah Konstitusi dapat membatalkan Undang-Undang tersebut secara menyeluruh atau sebagian per pasalnya atau per frasa, atau per diksi. Selain itu, Mahkamah Konstitusi juga berwenang memberikan penafsiran terhadap sebuah ketentuan pasal, frasa atau makna dalam suatu Undang-Undang agar berkesesuaian dengan nilai-nilai Konstitusi;
6. Bahwa melalui permohonan ini, Pemohon mengajukan pengujian materiil atas Frasa “jalan yang rusak” pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

a. Pasal 24

(1) Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki **Jalan yang rusak** mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.

(2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan **Jalan yang rusak** sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

terhadap:

7. Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, "*Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*";
8. Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945, "*Setiap orang mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan*"
9. Bahwa objek pengujian dalam permohonan ini adalah norma dalam UU yang masih masuk dalam ruang lingkup kewenangan Mahkamah Konstitusi sebagaimana diatur dalam Pasal 24C ayat (1) UUD NRI 1945, Pasal 29 ayat (1) UU Kekuasaan Kehakiman, Pasal 10 ayat (1) huruf a UU MK, Pasal 9 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025).
10. Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa dan mengadili permohonan Pemohon.

B. KEDUDUKAN HUKUM PEMOHON

1. Bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK Jo. Pasal 4 ayat (1) Peraturan MK Nomor 7 Tahun 2025 Tentang Tata Beracara dalam Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025) beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang, yaitu:
 - a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
 - b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
 - c. badan hukum publik atau privat; atau
 - d. lembaga negara;
2. Bahwa Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK Jo. Pasal 4 ayat (1) PMK 7/2025 tersebut, Pemohon harus memiliki kedudukan hukum (legal standing) dalam perkara pengujian undang-undang, yaitu dengan terpenuhinya kualifikasi untuk bertindak sebagai pemohon, dan adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dirugikan dengan berlakunya suatu undang-undang, serta menyatakan bahwa, “Yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam UUD NRI 1945”
3. Bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU III/2005 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional

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

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

I. KULIFIKASI PEMOHON

4. Bahwa Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk/KTP (*Vide* Bukti P-1) yang berdomisili di Provinsi Sulawesi Selatan, sehingga memiliki kedudukan hukum sebagai subjek hukum yang dijamin hak-hak konstitusionalnya dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
5. Bahwa Pemohon juga berstatus sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin (selanjutnya disebut "FH UH") yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Mahasiswa (KTM) (*vide* Bukti P-2), sehingga Pemohon termasuk dalam kategori perseorangan Warga Negara Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi

sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Mahkamah Konstitusi.

6. Bahwa Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 55/PUU-XV/2018 pernah memberikan preseden penting mengenai kedudukan hukum bagi perseorangan yang berstatus sebagai Pelajar/Mahasiswa dengan mempertimbangkan kondisi perguruan tinggi Mahasiswa tersebut yang berkaitan dengan pokok permohonan para pemohon. (halaman 30, sebagaimana termuat dalam pertimbangan hukum pada **Sub-paragraf [3.5] point 2**). Atas dasar tersebut, sudah selayaknya pemohon sebagai perorangan dengan status pelajar/mahasiswa patut pula dipandang memiliki kedudukan hukum, mengingat kondisi dan aktivitas akademik Pemohon berkaitan erat dengan pokok permohonan a quo. Karena dalam hal ini, Pemohon memperjuangkan pemenuhan hak atas akses terhadap jalan yang layak dan memadai sebagai bagian dari jaminan kepastian dan perlindungan hukum dalam sistem transportasi dan lalu lintas di Indonesia.
7. Bahwa Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia yang memiliki kepentingan konstitusional atas berlakunya ketentuan dalam UU a quo, karena Pemohon secara langsung tunduk dan terikat pada ketentuan tersebut. Yang dimana pemohon secara aktif menggunakan sarana lalu lintas, hal ini dibuktikan dengan kepemilikan Surat Izin Mengemudi A (SIM A) (vide Bukti P-3) dan Surat Izin Mengemudi C (SIM C) (vide Bukti P-4), sehingga Pemohon merupakan subjek hukum yang secara nyata terdampak oleh berlakunya norma dalam undang-undang a quo.
8. Bahwa Pemohon dalam menjalankan kehidupannya sebagai warga negara turut berpartisipasi aktif dalam kehidupan berbangsa dan bernegara dengan memperjuangkan kepentingan publik terkait keselamatan dan kenyamanan penggunaan jalan sebagai bagian dari fasilitas umum melalui berbagai kegiatan masyarakat sipil di lingkungan sivitas akademika. Namun demikian, Pemohon melihat maraknya kondisi

jalan yang rusak, berlubang, atau tidak terpelihara dengan baik yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan kerugian bagi pengguna jalan, sementara pada saat yang sama pemohon mencermati frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memberikan batasan maupun definisi kriteria yang jelas mengenai standar kondisi jalan yang dapat dikualifikasikan sebagai jalan yang rusak sehingga menimbulkan ketidakpastian dan inkonsistensi dalam penerapan hukum, yang pada akhirnya berpotensi menghambat partisipasi publik serta menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon sebagai warga negara dan pengguna jalan yang berkepentingan untuk memperoleh jaminan keselamatan, keamanan, serta kepastian hukum dalam penggunaan jalan sebagai sarana transportasi publik.

9. Bahwa atas dasar tersebut, Pemohon menganggap bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan oleh frasa jalan yang rusak pada pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Menurut Pemohon, frasa tersebut menimbulkan ketidakjelasan norma yang berpotensi mengakibatkan ketidakpastian hukum dalam penerapannya, sehingga bertentangan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, khususnya:
 - a. **Pasal 28D ayat 1 UUD NRI 1945**, yaitu *“setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”*
 - b. **Pasal 28H ayat 2 UUD NRI 1945**, yaitu *“Setiap orang mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan”*
10. Bahwa berdasarkan dalil-dalil yang diuraikan, dapat disimpulkan bahwa pemohon merupakan subjek hukum orang-perorangan sesuai dengan pasal 51 ayat (1) huruf a Undang-Undang Mahkamah Konstitusi dan menganggap hak konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Frasa

“**Jalan yang rusak**” pada pasal 24 UU LLAJ dan dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang di Mahkamah Konstitusi.

11. Selanjutnya untuk memenuhi kapasitas sebagai subjek hukum sebagaimana ditentukan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 terkait kerugian konstitusional, adalah sebagai berikut.

II. KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON

12. Bahwa untuk memenuhi syarat mendapatkan kedudukan hukum untuk menguji undang-undang, selain sebagai perseorangan Warga Negara Indonesia, Pemohon juga harus memiliki kerugian konstitusional sebagaimana ditentukan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007.

13. Kemudian berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 dan berdasarkan pasal 4 ayat (2) PMK 2/2021, Mahkamah Konstitusi telah menetapkan 5 (lima) syarat agar dapat dianggap bahwa adanya kerugian konstitusional sebagaimana dimaksud dalam pasal 51 ayat (1) UU MK, antara lain:

- a. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD NRI 1945;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusional pemohon dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau perppu yang dimohonkan pengujian;
- c. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. Ada hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau perppu yang dimohonkan pengujian

- e. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi

14. Bahwa setelah memenuhi kualifikasi sebagai pemohon yang memiliki hak konstitusional untuk mengajukan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI 1945 sebagaimana dijelaskan pada dalil sebelumnya, maka perlu diuraikan kerugian konstitusional sebagai berikut:

- a. Pemohon memiliki hak konstitusional yang diberikan dan dijamin oleh UUD NRI 1945, yaitu atas **pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum, dan hak atas kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan** yang secara berurutan tertuang dalam pasal 28D ayat (1) dan pasal 28H ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945:

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

Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945:

“Setiap orang mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan”

- b. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi. Bahwa merujuk pada Pasal 24 UU LLAJ

Pasal 24:

- (1) Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki **Jalan yang rusak** yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.
- (2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan **Jalan yang rusak** sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada **Jalan yang rusak** untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

Frasa “*jalan yang rusak*” merupakan unsur norma (*bestanddeel*) yang menentukan lahirnya kewajiban hukum Penyelenggara dan Pengguna jalan. Berdasarkan *ratio legis* (penalaran hukum yang wajar), kondisi jalan yang rusak merupakan sumber bahaya yang bersifat umum dan mengancam seluruh pengguna jalan tanpa terkecuali, termasuk Pemohon. Dalam hal ini, Pemohon sebagai pengguna jalan berada dalam posisi rentan, karena setiap aktivitas mobilitas yang dilakukan selalu dibayangi oleh potensi kecelakaan yang bersumber dari kondisi jalan yang tidak layak (*vide bukti P-7*). Dengan demikian, kerugian yang dialami Pemohon bukanlah bersifat **spekulatif**, melainkan risiko nyata yang secara logis dan rasional dapat terjadi kapan saja sebagai konsekuensi dari kondisi jalan yang tidak layak.

15. Kerugian konstitusional Pemohon tersebut sangat nyata dan menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terus terjadi. Selain itu, sebagaimana telah Pemohon uraikan di atas, kerugian konstitusional Pemohon itu timbul (atau secara potensial disebabkan) karena berlakunya Pasal 24 UU LLAJ khususnya frasa “**jalan yang rusak**” sehingga terdapat pula hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian konstitusional pemohon dan berlakunya pasal 24 UU LLAJ.
16. Bahwa Dalam kerangka Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, khususnya terkait jaminan atas rasa aman dan

perlindungan diri, kondisi tersebut menunjukkan adanya pelanggaran hak konstitusional Pemohon. Oleh karena itu, kerugian Pemohon harus dipahami sebagai kerugian potensial yang memenuhi kriteria kerugian konstitusional, **karena secara wajar dapat dipastikan akan terus terjadi apabila kondisi jalan yang rusak tersebut tetap dibiarkan sehingga menimbulkan kerugian konstitusional bagi pemohon.**

17. Bahwa sebagai Warga Negara Indonesia, Pemohon merupakan pihak yang secara langsung berada dalam lingkup keberlakuan norma dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait penggunaan infrastruktur jalan yang menjadi objek pengaturan undang-undang a quo. Dengan demikian, terdapat hubungan kausal (*causal verband*) antara norma yang diuji dengan posisi Pemohon sebagai pengguna jalan.
18. Bahwa terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) yang jelas dan tidak terputus antara keberlakuan norma Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya frasa “jalan yang rusak”, dengan kerugian konstitusional yang dialami Pemohon, di mana ketidakjelasan dan potensi penafsiran sempit terhadap norma tersebut telah mengakibatkan tidak optimalnya kewajiban penyelenggara jalan dalam **melaksanakan tanggung jawab sebagaimana diatur pada pasal 273 uu a quo** dan juga melakukan perbaikan maupun memberikan tanda peringatan secara efektif. Kondisi ini secara langsung menciptakan situasi faktual berupa tetap berlangsungnya penggunaan jalan dalam keadaan rusak, yang pada gilirannya menempatkan Pemohon sebagai pengguna jalan dalam posisi yang terus-menerus terpapar risiko kecelakaan. Dengan demikian, kerugian yang dialami Pemohon bukanlah akibat yang berdiri sendiri atau disebabkan oleh faktor eksternal semata, melainkan merupakan konsekuensi logis dari tidak memadainya norma dalam menjamin perlindungan preventif. Oleh karena itu, apabila norma a quo dimaknai secara lebih luas dan tegas sebagai dasar yang terukur dan objektif serta

untuk mencakup perlindungan terhadap seluruh pengguna jalan tanpa mensyaratkan adanya korban terlebih dahulu, maka potensi kerugian yang dialami Pemohon dapat dicegah, **sehingga secara nyata menunjukkan adanya hubungan sebab akibat antara norma yang diuji dengan kerugian konstitusional Pemohon sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.**

19. Bahwa terhadap berlakunya norma kemungkinan kerugian konstitusional yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi lagi, sebagai berikut:

- a. Bahwa secara konseptual, frasa **“jalan yang rusak”** sebagaimana termuat dalam Pasal 24 UU LLAJ seharusnya dipahami sebagai kondisi jalan yang mengalami kerusakan sedemikian rupa sehingga tidak lagi memenuhi standar keselamatan, kelayakan fungsi, maupun kenyamanan bagi pengguna jalan, serta berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas.
- b. Dengan demikian, keberadaan norma *a quo* **pada hakikatnya dimaksudkan sebagai instrumen hukum yang menjadi dasar dalam pertanggung jawaban penyelenggara** dan juga bersifat preventif guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat kerusakan infrastruktur jalan, Juga sebagaimana telah diuraikan pula sebelumnya untuk menjalankan hak-hak konstitusional Pemohon sebagaimana ditentukan dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, Pemohon bermaksud untuk menjalankan aktivitas sehari-hari dengan menggunakan fasilitas jalan yang layak. Namun demikian, norma Pasal 24 UU LLAJ **tidak memberikan batasan normatif yang jelas mengenai parameter atau kriteria yang dapat digunakan untuk menentukan kapan suatu kondisi jalan dapat dikualifikasikan sebagai “jalan yang rusak”** sebagaimana dimaksud dalam ketentuan tersebut. Tidak adanya definisi,

standar teknis, ataupun indikator tingkat kerusakan jalan dalam norma *a quo* pada akhirnya menimbulkan ruang penafsiran yang luas dan beragam dalam menentukan keberadaan kewajiban hukum bagi penyelenggara jalan. Ketidakjelasan tersebut berimplikasi pada timbulnya **ketidakpastian hukum**, baik bagi masyarakat sebagai pengguna jalan maupun bagi penyelenggara jalan itu sendiri, karena tidak terdapat ukuran yang objektif dan terukur untuk menilai apakah suatu kondisi jalan telah memenuhi kualifikasi sebagai **“jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas”** sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 UU LLAJ.

- c. Akibatnya, baik masyarakat sebagai pengguna jalan termasuk pemohon menghadapi ketidakpastian hukum dalam menilai apakah kewajiban pemeliharaan jalan telah terpenuhi dan juga masyarakat maupun pemohon **tidak memiliki dasar untuk mengajukan ganti kerugian jika terjadi kecelakaan lalu lintas (korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan, luka berat, dan meninggal dunia) yang di akibatkan oleh frasa a quo karena tidak memiliki definisi, sebagaimana juga pertanggungjawaban penyelenggara jalan yang termaktub pada pasal 273 uu a quo**. Kondisi ini memiliki korelasi langsung dengan Pasal 28D ayat 1 UUD NRI 1945 yang menegaskan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum. Ketidakjelasan norma “jalan yang rusak” berpotensi menghambat hak pemohon untuk mendapatkan kepastian hukum dan perlindungan keselamatan dalam menggunakan jalan, sehingga prinsip perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi setiap warga negara menjadi sulit terpenuhi. Lebih lanjut, Pasal 28H ayat 2 UUD NRI 1945 menekankan hak setiap orang untuk mendapat kemudahan dan

perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan serta tidak berbahaya bagi kehidupan dan kesejahteraan. Jalan yang rusak, yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, merupakan ancaman nyata terhadap keselamatan fisik masyarakat dan kualitas lingkungan hidup yang aman. Ketidakjelasan norma dalam UU LLAJ tentang kriteria jalan rusak mengurangi efektivitas perlindungan, sehingga hak warga negara atas lingkungan yang aman dan pelayanan publik yang memadai menjadi tidak sepenuhnya terjamin. **Apabila halangan itu dapat diatasi, maka Pemohon akan sangat berpotensi dapat mewujudkan harapannya untuk melewati fasilitas publik berupa jalan dengan layak tanpa menghambat hak-hak konstitusional.**

- d. Bahwa dengan demikian, pengaturan yang lebih jelas mengenai definisi, standar teknis, dan indikator kerusakan jalan tidak hanya memperkuat kepastian hukum, tetapi juga merupakan implementasi konkret dari hak-hak konstitusional warga negara sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat 1 dan Pasal 28H ayat 2 UUD NRI 1945. **Penajaman norma ini akan memastikan bahwa penyelenggara jalan memiliki panduan yang objektif dalam menanggapi laporan masyarakat dan juga tidak lepas dari untuk mencegah risiko-risiko kecelakaan dan menjamin keselamatan publik secara efektif.**
- e. Andaikata ketentuan norma pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, atau setidaknya tidaknya dimaknai secara konstitusional sehingga memenuhi prinsip kepastian hukum, maka potensi kerugian konstitusional yang dialami

Pemohon niscaya tidak akan terjadi atau setidaknya tidaknya dapat dicegah dan/atau dihindari, karena adanya kejelasan norma yang memberikan batasan yang tegas, objektif, dan tidak multitafsir bagi subjek hukum maupun aparat penegak hukum dalam penerapannya.

20. Bahwa berdasarkan dalil-dalil yang telah diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pemohon memiliki kerugian konstitusional atas berlakunya Pasal 24 UU LLAJ tepatnya frasa “Jalan yang Rusak” Terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945. Sehingga, sepatutnya pemohon memiliki kedudukan hukum dalam perkara a quo.

C. ALASAN PERMOHONAN

I. PERMOHONAN DAPAT DIAJUKAN KEMBALI (Tidak Ne bis in idem)

1. Bahwa ketentuan Pasal 60 UU MK jo Pasal 72 ayat (2) PMK Nomor 7 Tahun 2025 memungkinkan Pemohon mengajukan kembali pengujian materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji oleh Mahkamah, yang lengkapnya berbunyi sebagai berikut:
 - a. Pasal 60 ayat (2) UU MK “Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.”
 - b. Pasal 72 ayat (2) PMK Nomor 7 Tahun 2025 “Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam UUD NRI Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda atau terdapat alasan permohonan yang berbeda.”
2. Bahwa terhadap ketentuan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang juga

memiliki keterkaitan dengan pasal 24 UU LLAJ telah pernah dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya di hadapan Mahkamah Konstitusi dan telah diputus berdasarkan Putusan Nomor 98/PUU-XX/2022 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 14 November 2022.

Selanjutnya, terhadap ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga telah diajukan permohonan pengujian konstitusionalitas dan telah memperoleh putusan dari Mahkamah Konstitusi melalui Putusan Nomor 249/PUU-XXIII/2025 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 19 Januari 2026.

3. Bahwa terhadap ketentuan a quo telah beberapa kali dimohonkan pengujian konstitusionalitas dan telah diputus dalam putusan-putusan Mahkamah Konstitusi, antara lain melalui Putusan Nomor 98/PUU-XX/2022 serta Putusan Nomor 249/PUU-XXIII/2025, sehingga rangkaian pertimbangan hukum dalam putusan-putusan tersebut menjadi relevan untuk dicermati dalam pemeriksaan perkara a quo, yang selengkapnya akan diuraikan sebagai berikut:

Daftar Putusan yang berkaitan dengan perkara pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tabel 1

Nomor Perkara	98/PUU-XX/2022
Objek Permohonan	Pasal 273 ayat (1) Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan " Frasa Penyelenggara jalan "
Amar	Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya.

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

4. Bahwa berkenaan dengan prinsip *ne bis in idem* Pasal 60 UU MK terdapat klausul pengecualian bagi materi muatan dasar pengujian yang berbeda. In casu permohonan a quo memiliki kombinasi dalil pengujian yang berbeda dari pengujian Pasal Perkara Nomor 98/PUU-XX/2022 sebelumnya. Bahwa terdapat pengujian konstitusionalitas ketentuan 273 ayat (1) UU LLAJ telah dilakukan 1 kali pengujian ke Mahkamah Konstitusi dan telah diputus sebanyak 1 kali yakni dalam perkara Nomor 98/PUU-XX/2022. Pemohon terdahulu beranggapan bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan 273 ayat (1) yakni pada frasa “**penyelenggara jalan**” bertentangan dengan prinsip negara hukum sebagaimana diatur pada Pasal 1 ayat (3) dan bertentangan dengan jaminan kepastian hukum yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Dalam pokok permohonan, pemohon memohon kepada Mahkamah agar memaknai frasa “penyelenggara jalan” menjadi “Bahwa Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota.” Dalam amar putusannya Mahkamah menolak

permohonan Pemohon untuk seluruhnya karena menurut Mahkamah pemaknaan demikian justru akan mempersempit subjek hukum dari ketentuan Pasal 24 ayat (1) yang mengatur kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki kerusakan jalan, dan juga ancaman sanksi yang diatur dalam Pasal 273 ayat (1).

5. Bahwa, meskipun Pasal yang diuji memiliki beberapa kesamaan, yaitu memiliki keterkaitan langsung dengan norma sekundernya pada Pasal 24 dan satu batu uji yaitu pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, namun terdapat perbedaan fundamental antara Permohonan a quo dengan Perkara Nomor 98/PUU-XX/2022, yaitu:
 - a. Bahwa, dalam putusan tersebut, Pemohon terdahulu memfokuskan pengujian pada ketidakjelasan frasa “Penyelenggara Jalan” pada pasal 273 UU LLAJ. Pemohon terdahulu mendalilkan ketidakpastian mengenai siapa saja pejabat atau instansi yang harus bertanggung jawab pidana. Mahkamah menolak permohonan tersebut karena menganggap definisi penyelenggara jalan sudah jelas diatur secara hierarkis (Pusat, Provinsi, Kabupaten/Kota) dalam Peraturan Perundang-Undangan terkait.
 - b. Bahwa, Pemohon saat ini tidak mempersoalkan siapa penyelenggara jalannya dan pasal 273 UU LLAJ. Pemohon memfokuskan pengujian konstusionalitas pada frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ. Frasa “Jalan yang rusak” adalah norma yang bersifat abstrak, dan karet (rubber article). Ketiadaan batasan definisi yang terukur dalam Frasa “Jalan yang rusak” menyebabkan ketidakpastian hukum (legal uncertainty) yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28H ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
6. Bahwa, dengan demikian, isu konstusional (constitutional issue) yang diajukan Pemohon saat ini adalah mengenai definisi norma yang kabur, bukan mengenai ketidakjelasan subjek hukum. Oleh karena itu, kekuatan hukum tetap (res judicata) dari **Putusan Nomor 98/PUU-XX/2022 tidak**

berlaku bagi permohonan ini karena alasan permohonan yang sama sekali baru (nova).

Tabel 2

Nomor Perkara	249/PUU XXIII/2025
Objek Permohonan	Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2) serta pasal 273 ayat (1) Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Frasa “Penyelenggara Jalan” dan “Tidak dengan segera”
Amar	Menyatakan permohonan para Pemohon berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) tidak dapat diterima;
Pertimbangan Hukum	Bahwa berkenaan dengan hal tersebut di atas, ketentuan Pasal 68 huruf (a) PMK 7/2025 menyatakan, “Mahkamah dapat menyatakan Permohonan tidak jelas atau kabur antara lain karena: a. adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan Petitum”.

7. Bahwa berkenaan dengan prinsip *ne bis in idem* Pasal 60 UU MK terdapat klausul pengecualian bagi materi muatan dasar pengujian yang berbeda. In casu permohonan a quo memiliki kombinasi dalil pengujian yang berbeda dari pengujian Pasal pada perkara nomor 249/PUU XXIII/2025 sebelumnya. Bahwa terdapat pengujian konstiusionalitas ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan 273 ayat (1) UU LLAJ telah dilakukan 1 kali pengujian ke Mahkamah Konstitusi dan telah diputus sebanyak 1 kali

- yakni dalam perkara Nomor 249/PUU XXIII/2025. Pemohon terdahulu beranggapan bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan 273 ayat (1) yakni pada frasa “Segera” bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945. Dalam pokok permohonan, pemohon memohon kepada Mahkamah Menyatakan kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (conditionally unconstitutional) sepanjang tidak dimaknai: “Dalam waktu paling lambat sesuai standar pelayanan minimal yang ditetapkan, atau selambat-lambatnya diselesaikan pada tahun anggaran berjalan dengan menggunakan dana pemeliharaan rutin atau dana tanggap darurat. Dalam amar putusannya Mahkamah Menyatakan permohonan para Pemohon berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) tidak dapat diterima.
8. Bahwa, meskipun Pasal yang diuji memiliki beberapa kesamaan, yaitu Pasal 24 ayat (1) dan satu batu uji yaitu pasal 28D ayat (1), namun terdapat perbedaan fundamental antara Permohonan a quo dengan Perkara Nomor 249/PUU-XXIII/2025, yaitu:
- a. Bahwa, dalam putusan tersebut, Pemohon terdahulu memfokuskan pengujian pada ketidakjelasan frasa “segera.” Pemohon terdahulu mendalilkan frasa tersebut menimbulkan celah hukum, karena tidak memberikan kepastian tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak, sehingga berpotensi meningkatkan risiko keselamatan pengguna jalan. Mahkamah menyatakan Permohonan tidak jelas atau kabur antara lain karena: a. adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan Petitum”. Setelah mencermati secara saksama antara posita dan petitum permohonan para Pemohon sebagaimana diuraikan pada Sub-paragraf [3.11.1]

dan Sub-paragraf [3.11.2] dan ketentuan Pasal 68 huruf a PMK 7/2025, oleh karena terdapat perbedaan dan ketidaksesuaian antara alasan-alasan permohonan (posita) dengan yang dimohonkan (petitum) kepada Mahkamah, maka tidak ada keraguan bagi Mahkamah untuk menyatakan permohonan para Pemohon berkenaan dengan pengujian norma Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 adalah tidak jelas atau kabur (obscur).

b. Bahwa, Pemohon saat ini tidak mempersoalkan tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak. Pemohon memfokuskan pengujian konstiusionalitas pada frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ. Frasa “Jalan yang rusak” adalah norma yang bersifat abstrak, dan karet (rubber article). Ketiadaan batasan definisi yang terukur dalam Frasa “Jalan yang rusak” menyebabkan ketidakpastian hukum (legal uncertainty) yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28H ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

9. Bahwa, dengan demikian, isu konstiusional (constitutional issue) yang diajukan Pemohon saat ini adalah mengenai definisi norma yang kabur, bukan mengenai tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak. Oleh karena itu, kekuatan hukum tetap (res judicata) dari Putusan Nomor 249/PUU-XXIII/2025 tidak berlaku bagi permohonan ini karena alasan permohonan yang sama sekali baru (nova).

10. Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi pada 2 perkara tersebut diatas, jika dihubungkan dengan objek permohonan a quo frasa “Jalan yang rusak” pada pasal 24 UU LLAJ **Menunjukkan adanya perbedaan objek permohonan atau materi muatan dan juga alasan permohonan pada perkara yang telah diputus dengan permohonan a quo.**

II. POKOK PERMOHONAN

11. (3) *Dalam permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemohon wajib menguraikan dengan jelas bahwa: a. pembentukan undang-undang*

tidak memenuhi ketentuan berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan/atau b. materi muatan dalam ayat, pasal, dan/atau bagian undang undang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Berdasarkan Pasal 24 UU LLAJ pemohon dalam menjalani kesehariannya yang melihat frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ merupakan unsur kunci norma yang menentukan lahirnya kewajiban hukum, sekaligus menjadi dasar untuk pembebanan sanksi pidana dan tanggung jawab ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 273 UU LLAJ, menurut pemohon norma a quo **tidak memenuhi ketentuan berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**. Pemohon memandang pula terdapat persoalan konstusionalitas materi muatan dalam pasal tepatnya pada pasal 24 dan keterkaitannya dengan pasal 273 UU LLAJ mengenai norma dasar (*grundnorm*) pada frasa “jalan yang rusak”, khususnya terkait dengan tidak terpenuhinya prinsip **pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum, dan hak atas kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan** yang secara berurutan tertuang dalam pasal 28D ayat (1) dan pasal 28H ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

A. Norma “jalan yang rusak” tidak memenuhi asas legalitas dan prinsip *lex certa*

Bahwa asas legalitas sebagai prinsip fundamental hukum pidana Indonesia ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP serta dipertegas kembali dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, yang secara doktrinal melahirkan prinsip *lex certa*, yaitu kewajiban pembentuk undang-undang untuk merumuskan norma secara jelas, tegas, dan tidak multitafsir. Dalam konteks tersebut, frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan unsur norma yang memiliki implikasi hukum serius,

khususnya karena berkaitan dengan kewajiban penyelenggara jalan serta potensi sanksi pidana dan ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 273 UU LLAJ. Namun demikian, Undang-Undang a quo tidak memberikan definisi maupun parameter yang jelas mengenai frasa “jalan yang rusak”. Ketiadaan kejelasan tersebut menyebabkan norma menjadi kabur (*vague norm*), sehingga tidak memenuhi prinsip *lex certa* sebagai turunan dari asas legalitas.

Pada hukum pidana berlaku prinsip fundamental asas legalitas sebagaimana tercermin dalam adagium ***nullum crimen, nulla poena sine lege certa***, yang menghendaki bahwa setiap perbuatan yang dipidana harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan tidak multitafsir dalam undang-undang (*lex certa*) sebagaimana telah dirumuskan sebelumnya. Prinsip ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari jaminan kepastian hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang telah pula berulang kali ditegaskan dalam praktik peradilan konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. konsekuensi dari asas tersebut adalah **negara tidak dapat menuntut atau menjatuhkan pidana terhadap seseorang tanpa adanya dasar norma yang jelas dan terukur mengenai perbuatan yang dilarang**. Oleh karenanya, rumusan norma pidana harus memuat parameter objektif yang dapat digunakan sebagai pedoman baik bagi aparat penegak hukum maupun bagi subjek hukum dalam menentukan batasan perilaku yang dilarang sehingga mempunyai dasar penuntutan.

Ketentuan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang kemudian dikaitkan dengan sanksi pidana dalam Pasal 273 undang-undang a quo, menggunakan **frasa “jalan yang rusak” sebagai elemen penting dalam menentukan adanya pertanggungjawaban pidana**. Namun demikian, undang-

undang a quo tidak memberikan definisi maupun parameter yang jelas, objektif, dan terukur mengenai apa yang dimaksud dengan “jalan yang rusak”. ketiadaan parameter tersebut mengakibatkan frasa “jalan yang rusak” menjadi norma yang kabur (*vague norm*), sehingga membuka ruang penafsiran yang luas dan berpotensi menimbulkan kesewenang-wenangan dalam penerapan hukum. **Dalam kondisi demikian, pemohon sebagai pengguna jalan tidak memiliki dasar yang objektif yang diatur dalam undang-undang guna menuntut suatu pertanggungjawaban kepada penyelenggara jalan dan juga penyelenggara jalan yang dimintai pertanggungjawaban pidana tidak memiliki kepastian mengenai objek yang dapat dikenakan sanksi, sehingga bertentangan dengan prinsip lex certa.** dengan demikian, ketentuan Pasal 24 jo. Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak memenuhi standar perumusan norma pidana yang mensyaratkan adanya kejelasan rumusan delik, karena tidak menyediakan dasar yang kuat dan parameter objektif dalam menentukan terpenuhinya unsur perbuatan pidana, sehingga berpotensi melanggar jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam hal ini pemohon juga telah mengkaji putusan Mahkamah Konstitusi yang dalam praktik peradilannya telah berulang kali memberikan penafsiran konstitusional terhadap norma atau frasa yang bersifat kabur (*vague norm*) guna menjamin kepastian hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945. Tepat dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-XI/2013, Mahkamah menyatakan bahwa frasa “perbuatan tidak menyenangkan” tidak memenuhi prinsip *lex certa* karena membuka ruang penafsiran yang luas dan berpotensi menimbulkan kesewenang-wenangan dalam penerapan hukum. Selanjutnya dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019, Mahkamah tidak serta-merta membatalkan norma, melainkan

memberikan penafsiran konstitusional dengan **menetapkan parameter objektif** terhadap frasa “cidera janji”, sehingga norma tersebut tetap berlaku sepanjang dimaknai tidak memberikan kewenangan secara sepihak. Berdasarkan kedua putusan tersebut, menjadi terang bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memberikan pemaknaan konstitusional terhadap suatu frasa guna menghindari multitafsir dan menjamin kepastian hukum. Oleh karena itu, frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 maupun Pasal 273 UU LLAJ yang tidak memiliki parameter yang jelas merupakan norma kabur yang seharusnya dimaknai secara konstitusional oleh Mahkamah. Dengan demikian, permohonan a quo yang meminta Mahkamah Konstitusi untuk memberikan penafsiran terhadap frasa “jalan yang rusak” bukanlah bentuk permintaan pembentukan norma baru, melainkan bagian dari upaya konstitusional untuk memastikan agar norma tersebut selaras dengan prinsip negara hukum, asas *lex certa*, serta jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945

Oleh sebab itu, frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945.

B. Ketidakkonsistenan perumusan norma dalam UU LLAJ

Bahwa Undang-Undang a quo dalam Pasal 1 tentang Ketentuan Umum telah memberikan definisi terhadap berbagai istilah yang memiliki implikasi hukum dalam pasal 24 UU LLAJ, seperti “Kecelakaan Lalu Lintas” pada ayat 24 yang berbunyi “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda” dan juga “Pemerintah Daerah” pada ayat 38 yang berbunyi “Pemerintah Daerah adalah

gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah”. Namun, terhadap frasa “jalan yang rusak” yang justru memiliki konsekuensi hukum yang lebih serius, baik dalam aspek keselamatan publik maupun pertanggungjawaban pidana, tidak diberikan definisi. Ketidakkonsistenan ini menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang tidak menerapkan standar perumusan norma secara sistematis dan cermat, sehingga menimbulkan ketidakjelasan dalam penerapan norma hukum.

Oleh sebab itu, norma a quo tidak memenuhi prinsip perumusan hukum yang jelas, pasti, dan adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945.

C. Frasa “jalan yang rusak” sebagai norma kabur (*vague norm*) yang membuka ruang subjektivitas

Bahwa akibat dari tidak adanya definisi maupun indikator objektif terhadap frasa “jalan yang rusak” menyebabkan penentuan kondisi jalan sepenuhnya bergantung pada penilaian subjektif penyelenggara jalan. Kondisi tersebut membuka ruang interpretasi yang luas dan tidak terukur, sehingga berpotensi menimbulkan perbedaan standar dalam menentukan apakah suatu jalan dapat dikategorikan sebagai “rusak” atau tidak. Sehingga kondisi tersebut menempatkan pemohon dalam posisi tidak memiliki kepastian hukum karena pada akhirnya jalan yang rusak akan ditentukan oleh penilaian penyelenggara.

- *Yang menjadi pertanyaan hukum yang mendasar adalah mengenai indikator objektif untuk menentukan kapan suatu kondisi jalan dapat dikualifikasikan sebagai “jalan yang rusak”, apakah mencakup jalan yang memiliki lubang lebar namun dangkal?, atau lubang kecil tetapi dalam?, atukah termasuk pula kondisi jalan yang berbatu?, tanah?, maupun berlumpur?; mengingat tanpa adanya parameter yang jelas*

dan terukur, penentuan kondisi tersebut berpotensi bersifat subjektif dan multitafsir, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum dalam penerapan norma terkait kewajiban penyelenggara jalan serta potensi pertanggungjawaban hukum yang timbul daripadanya.

Bahwa dalam beberapa kasus, kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum yang dimana beberapa teman-teman pemohon sebagai pengguna jalan beberapa kali mengalami luka ringan akibat kondisi jalan yang tidak layak dan tidak memenuhi standar keselamatan. Lebih lanjut, pemohon juga kerap berada dalam situasi yang membahayakan, di mana hampir tertabrak oleh kendaraan lain karena sempitnya akses jalan serta minimnya fasilitas penunjang keselamatan seperti rambu-rambu. Pemohon kerap mempertanyakan hal ini kepada salah satu penyelenggara jalan yang dimana dalam praktiknya pemasangan **rambu-rambu akan dilakukan ketika dapat dikatakan rusak oleh penyelenggara jalan** yang memiliki pendapat berbeda dengan pemohon dan juga masyarakat sebagai pengguna jalan, keadaan ini dibuktikan dengan aspirasi masyarakat melalui media sosial dibuktikan dengan (vide bukti P-7). Keadaan tersebut tidak hanya berdampak secara fisik, tetapi juga menimbulkan tekanan psikologis bagi pemohon. **Pemohon mengalami rasa takut dan kecemasan setiap kali harus melintasi jalan tersebut, bahkan hingga menimbulkan trauma yang berkepanjangan.** Hal ini secara nyata mengganggu aktivitas sehari-hari pemohon serta mengurangi rasa aman dalam menggunakan fasilitas umum yang seharusnya dijamin oleh negara. Kondisi jalan yang kurang memadai ini tidak dapat dianggap sebagai permasalahan sepele, melainkan akan terus merugikan pengguna jalan lainnya termasuk pemohon baik secara materiil maupun immateriil. Oleh sebab itu, Dengan dikabulkannya permohonan ini, akan tercipta kejelasan norma hukum yang memberikan kepastian dan dasar bagi pemohon dalam memperjuangkan haknya. Selain itu, hal tersebut juga menjadi bentuk pengakuan bahwa negara, melalui penyelenggara pemerintahan yang

berwenang, memiliki kewajiban untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan kenyamanan setiap warga negara dalam menggunakan fasilitas umum. **Apa bila permohonan ini dikabulkan oleh mahkamah maka juga akan memperkuat posisi pemohon maupun pengguna jalan lainnya karena memiliki dasar objektif dan terukur dalam menuntut pertanggungjawaban atas kerugian yang dialaminya**, sehingga tidak hanya memberikan pemulihan secara individu, tetapi juga mendorong perbaikan sistemik terhadap penyelenggaraan infrastruktur publik. Dengan demikian, hak-hak konstitusional pemohon sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dapat terlindungi dan terpenuhi secara nyata, khususnya hak atas rasa aman, perlindungan hukum, serta kesejahteraan dan mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana termaktub pada pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945.

Oleh sebab itu, norma a quo tidak memenuhi prinsip kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana dijamin dalam Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945.

D. Kegagalan negara memenuhi kewajiban positif (*positive obligation of the state*)

Bahwa dalam teori *positive obligation of the state*, negara tidak hanya berkewajiban untuk tidak melanggar hak warga negara, tetapi juga wajib mengambil langkah aktif untuk melindungi dan memenuhi hak tersebut, termasuk melalui pembentukan norma hukum yang jelas dan dapat dilaksanakan. ketidakjelasan norma mengenai “jalan yang rusak” menunjukkan bahwa negara tidak menyediakan standar keselamatan yang terukur maupun mekanisme pertanggungjawaban yang efektif bagi penyelenggara jalan. kondisi ini berimplikasi pada tidak optimalnya

perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan sebagai bagian dari hak konstitusional warga negara.

- Dalam doktrin ***salus populi suprema lex esto***, negara berkewajiban menempatkan keselamatan publik sebagai prioritas utama dalam setiap pembentukan dan penerapan norma hukum; oleh karena itu, ketidakjelasan indikator mengenai frasa “jalan yang rusak” berpotensi mengabaikan perlindungan keselamatan pengguna jalan sebagaimana telah dirumuskan sebelumnya, sehingga diperlukan perumusan norma yang jelas, tegas, dan terukur guna menjamin pencegahan kecelakaan lalu lintas serta pemenuhan kewajiban negara dalam melindungi keselamatan rakyat sebagai hukum tertinggi.

Oleh sebab itu, norma a quo bertentangan dengan kewajiban konstitusional negara dalam menjamin perlindungan hukum dan keselamatan warga negara.

E. Keterkaitan langsung dengan sanksi pidana dan pertanggungjawaban hukum

Bahwa Pasal 24 UU LLAJ memiliki keterkaitan erat dengan Pasal 273 UU LLAJ yang mengatur sanksi pidana dan kewajiban ganti kerugian bagi penyelenggara jalan apabila kelalaian terhadap jalan yang rusak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, frasa “jalan yang rusak” merupakan unsur penting dalam menentukan terpenuhi atau tidaknya suatu tindak pidana serta dasar pembebanan tanggung jawab hukum. Dalam hukum pidana, setiap unsur delik harus dirumuskan secara jelas dan tegas. Ketidakjelasan unsur akan membuka ruang penerapan hukum yang sewenang-wenang dan tidak adil.

F. Parameter konstitusional dalam pengujian norma oleh Mahkamah Konstitusi

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam menjalankan kewenangannya berdasarkan Pasal 24C ayat (1) UUD NRI 1945 menilai konstitusionalitas norma berdasarkan parameter konstitusi, bukan berdasarkan pemahaman umum atau tafsir awam. Meskipun secara harafiah frasa “jalan yang rusak” dapat dipahami oleh masyarakat, pemahaman tersebut tidak cukup untuk memenuhi prinsip negara hukum yang mensyaratkan kejelasan, ketegasan, dan kepastian norma. Pasal 1 ayat (3) UUD NRI dengan menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum yang berkesinambungan pula dengan Pasal 28 D ayat (1), yang mengandung konsekuensi bahwa setiap norma harus dirumuskan secara jelas (*lex certa*) agar tidak menimbulkan penafsiran sewenang-wenang.

- Contoh Kasus:

Bayangkan seorang mahasiswa yang setiap hari melintasi suatu ruas jalan untuk berangkat ke kampus. Pada salah satu titik jalan tersebut terdapat lubang yang tidak terlalu lebar, namun cukup dalam dan tidak diberi tanda peringatan apa pun karena menurut penyelenggara jalan jalan tersebut masih layak untuk dilalui. Pada suatu hari, ketika melintas di malam hari dengan kondisi penerangan yang minim, mahasiswa tersebut terperosok ke dalam lubang tersebut dan mengalami kecelakaan yang mengakibatkan luka fisik serta kerugian materiil. Ketika peristiwa tersebut dipersoalkan, timbul perbedaan penilaian antara pihak korban, masyarakat sekitar, dan penyelenggara jalan. Korban menganggap kondisi tersebut sebagai “jalan yang rusak” karena nyata-nyata membahayakan keselamatan, sedangkan penyelenggara jalan berpendapat bahwa kerusakan tersebut belum memenuhi kriteria tertentu karena tidak ada ukuran baku mengenai tingkat kerusakan yang dimaksud dalam undang-undang.

Dalam situasi lain, pada ruas jalan yang berbeda, terdapat permukaan jalan yang bergelombang dan berlubang kecil di banyak titik. Kondisi tersebut secara kasat mata tampak tidak layak, namun tetap digunakan tanpa perbaikan yang memadai. Ketika terjadi kecelakaan, aparat penegak hukum mengalami kesulitan dalam menentukan apakah kondisi jalan tersebut dapat dikategorikan sebagai “jalan yang rusak” sebagaimana dimaksud dalam ketentuan hukum yang berlaku.

Kedua peristiwa tersebut menunjukkan bahwa tanpa adanya indikator yang jelas, frasa “jalan yang rusak” menjadi sangat bergantung pada penilaian subjektif masing-masing pihak. Akibatnya, tidak hanya menimbulkan ketidakpastian dalam perlindungan keselamatan pengguna jalan, tetapi juga menciptakan ketidakjelasan dalam menentukan tanggung jawab hukum penyelenggara jalan. **Dalam konteks demikian, menjadi nyata bahwa pemahaman umum semata tidak cukup, dan diperlukan penafsiran yang tegas serta terukur agar norma tersebut dapat memberikan kepastian hukum yang adil**

Kasus-kasus seperti yang dialami mahasiswa di atas bukanlah contoh semata, melainkan fenomena yang telah terjadi di berbagai lokasi di Indonesia. Di beberapa daerah, jalan yang rusak dengan lubang dalam atau permukaan bergelombang telah menimbulkan kecelakaan serius bagi pengguna jalan, mulai dari luka berat hingga kematian. Misalnya, di Jawa Timur, sejumlah pengendara motor terperosok ke dalam lubang yang tidak ditandai dengan jelas sehingga mengalami patah tulang dan cedera serius bahkan hingga meninggal dunia;

[Kecelakaan Tragis saat Hindari Lubang Jalan, Pemotor Tewas Akibat Luka di Kepala](#)

di Sumatera Utara, beberapa kecelakaan fatal terjadi akibat jalan berlubang yang terendam air hujan, menimbulkan korban meninggal dunia.

[Tragis! Diduga Terjebak Jalan Berlubang Hantam Angkot, Pengendara dan Penumpang Sepeda Motor Meninggal Dunia | Metro Online](#)

Fenomena serupa juga tercatat di Kalimantan dan Sulawesi, di mana pengguna jalan, termasuk pejalan kaki, terjatuh di jalan berbatu dan berlumpur yang secara fisik jelas membahayakan keselamatan. Kejadian-kejadian ini menunjukkan bahwa ketidakjelasan norma “jalan yang rusak” tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga berdampak langsung pada keselamatan rakyat sebagai prinsip hukum tertinggi. Tanpa indikator hukum yang jelas, perlindungan terhadap keselamatan warga negara menjadi lemah dan rentan terhadap pengabaian oleh pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan jalan.

Oleh sebab itu, frasa “jalan yang rusak” dalam UU LLAJ tidak dapat dinilai konstitusional hanya berdasarkan pemahaman umum, melainkan harus memenuhi standar kepastian hukum yang dijamin konstitusi.

G. Dampak praktis ketidakjelasan norma terhadap penyelenggaraan jalan

Bahwa kondisi ketiadaan indikator objektif atas frasa “jalan yang rusak” tersebut pada akhirnya juga tidak dapat dilepaskan dari aspek pengelolaan keuangan negara, khususnya yang bersumber dari pajak yang secara konsisten dibayarkan oleh pemohon maupun masyarakat pengguna jalan lainnya. Dalam hal ini, pemohon sebagai warga negara yang taat pajak telah memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk berkontribusi terhadap pembiayaan pembangunan, termasuk penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Namun demikian, ketika penentuan kondisi kerusakan jalan dilakukan secara subjektif dan tanpa standar yang jelas, penggunaan anggaran yang berasal dari pajak tersebut menjadi tidak efektif, tidak tepat sasaran, dan berpotensi disia-siakan. Hal ini

tercermin dari adanya salah prioritas penanganan, perencanaan teknis yang tidak efisien, serta pengulangan pekerjaan pemeliharaan jalan (vide bukti P-7) yang seharusnya dapat dihindari apabila terdapat indikator yang terukur dan akuntabel. Oleh karena itu, adanya standar objektif dalam menentukan kondisi jalan menjadi **sangat penting, tidak hanya untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, tetapi juga untuk memastikan bahwa setiap rupiah yang berasal dari pajak digunakan secara bertanggung jawab demi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat**. Dengan demikian, hak pemohon sebagai warga negara untuk memperoleh manfaat atas kontribusi pajak yang telah dibayarkannya dapat terpenuhi secara adil dan proporsional.

H. Pertentangan dengan prinsip negara hukum dan kebutuhan penafsiran konstitusional

Bahwa berdasarkan seluruh uraian tersebut, frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ beserta keterkaitannya dengan Pasal 273 UU LLAJ, sepanjang tidak dimaknai berdasarkan indikator yang objektif, dan terukur, telah bertentangan dengan jaminan kepastian hukum dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 sebagaimana pula menjadi prinsip negara hukum yang diatur pada Pasal 1 ayat (3). ketidaktepatan frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga berimplikasi langsung terhadap hak konstitusional warga negara atas keselamatan dan kesehatan. Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945 menegaskan bahwa setiap orang berhak mendapatkan perlindungan dan jaminan mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Dengan norma yang multitafsir dan tidak jelas mengenai apa yang dimaksud “jalan yang rusak”, penyelenggara jalan dapat mengabaikan kewajibannya, sehingga risiko kecelakaan dan kerugian bagi pengguna jalan meningkat. Akibatnya, hak

setiap warga negara untuk mendapatkan perlindungan hukum dan keselamatan sebagaimana dijamin konstitusi tidak terpenuhi. Oleh karena itu, untuk menjamin kepastian hukum, keadilan, perlindungan konstitusional bagi warga negara serta perlindungan dan jaminan mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan, Mahkamah Konstitusi perlu memberikan penafsiran konstitusional terhadap frasa “jalan yang rusak”.

12. Bahwa, UUD NRI 1945 sebagai hukum tertinggi merupakan kesepakatan kewarganegaraan dan konsensus kebangsaan yang harus dijadikan pegangan dalam seluruh aktivitas penyelenggaraan negara. Jika prinsip ini dilanggar, setiap kebijakan atau norma yang bertentangan dengan konstitusi dapat dibatalkan melalui mekanisme peradilan. Apabila dikaitkan dengan frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ, norma tersebut bertentangan dengan UUD NRI 1945, khususnya terkait Pasal 28D ayat (1) dan 28H ayat (2) yang menegaskan hak setiap orang untuk mendapatkan perlindungan hukum dan jaminan keselamatan atas kehidupan. Ketidakjelasan definisi “jalan yang rusak” menimbulkan potensi kecelakaan, kerugian, bahkan kematian, sehingga hak konstitusional warga negara untuk memperoleh lingkungan yang aman dan sehat tidak terlindungi. Oleh sebab itu, frasa “jalan yang rusak” dalam Pasal 24 UU LLAJ patut diuji dan dapat dibatalkan melalui mekanisme judicial review di Mahkamah Konstitusi karena bertentangan dengan konstitusi.

D. PETITUM

Berdasarkan seluruh uraian sebagaimana tersebut di atas, Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi untuk menjatuhkan putusan, sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;

2. Menyatakan frasa “*jalan yang rusak*” pada pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan pasal 28D ayat (1) dan 28H ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Menyatakan frasa “*jalan yang rusak*” pada pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat
4. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

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

Hormat saya,

PEMOHON

[Stevent Hutri Tandungan]