

Jakarta, 01 Januari 2020

Kepada Yth.

**KETUA MAHKAMAH  
KONSTITUSI REPUBLIK  
INDONESIA**

Jl. Medan Merdeka Barat No. 6  
Jakarta Pusat 10110

DITERIMA DARI .. Pemohon ..	
Hari	.. Selasa ..
Tanggal	.. 7 Jun 2020 ..
Jam	.. 15.09 WIB ..

**Hal: Permohonan Pengujian Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.**

Dengan hormat,

Kami yang bertandatangan di bawah ini:

1. Nama : Eliadi Hulu  
Tempat, Tanggal lahir : Fadoro, 06 November 1997  
Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia  
Kewarganegaraan : Indonesia  
Alamat : Fadoro, RT/RW 002/001, Desa Ononamolo Tumula, Kecamatan Alasa, Nias Utara, Sumatera Utara  
NIK : 1204040611970003

Selanjutnya disebut sebagai -----Pemohon I;

2. Nama : Ruben Saputra Hasiholan Nababan  
Tempat, Tanggal lahir : Medan, 21 Januari 1998  
Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia  
Kewarganegaraan : Indonesia  
Alamat : Jalan Bambu Kuning III No.492 RT/RW 010/008 Jakarta Timur  
NIK : 3175072101980006

Selanjutnya disebut sebagai -----Pemohon II;

Dalam hal ini bertindak masing-masing atas nama dirinya sendirinya maupun bersama-sama sebagai Pemohon I dan Pemohon II;

Selanjutnya disebut sebagai-----Para Pemohon;

Para Pemohon dengan ini mengajukan Permohonan Pengujian Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 (**Bukti P-1**) terhadap Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (**Bukti P-2**).

Sebelum melanjutkan pada uraian mengenai permohonan beserta alasan-alasannya, Para Pemohon lebih dahulu menguraikan kewenangan Mahkamah Konstitusi dan Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon sebagai berikut.

## I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Mendasarkan pada ketentuan Pasal 24 C Ayat (1) UUD 1945 *juncto* Pasal 10 Ayat (1) huruf a Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70) salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi adalah melakukan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD 1945);

Pasal 24 C Ayat (1) UUD 1945, antara lain, 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 hasil pemilihan umum.*

Pasal 10 Ayat (1) huruf a UU Mahkamah Konstitusi, antara lain menyatakan:

*“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final”:*

*a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*

- b. memutuskan sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar;*
  - c. memutuskan pembubaran partai politik;*
  - d. memutuskan perselisihan tentang hasil pemilihan umum.*
- 2. Bahwa Pasal 2 Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70), mengatur bahwa Mahkamah Konstitusi merupakan salah satu lembaga negara yang melakukan kekuasaan kehakiman yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan, khususnya berkaitan dengan pengujian norma undang-undang yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945;
- 3. Bahwa Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076), selanjutnya disebut "UU KK" menyatakan: "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:*
  - a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*
  - b. memutuskan sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
  - c. memutuskan pembubaran partai politik;*
  - d. memutuskan perselisihan tentang hasil pemilihan umum; dan*
  - e. kewenangan lain yang diberikan oleh undang-undang.*
- 4. Bahwa Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) menyatakan "*Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi*"

5. Mahkamah Konstitusi dibentuk sebagai lembaga pelindung konstitusi (the guardian of constitution). Apabila terdapat undang-undang yang berisi atau terbentuk bertentangan dengan konstitusi (insitutional), maka Mahkamah Konstitusi dapat menganulirnya dengan membatalkan keberadaan undang-undnag tersebut secara menyeluruh ataupun per pasalnya;
6. Bahwa sebagai pelindung konstitusi, Mahkamah Konstitusi juga berhak memberikan penafsiran terhadap sebuah ketentuan pasal-pasal yang ada di undang-undang agar berkesesuaian dengan nilai-nilai konstitusi. Tafsir Mahkamah Konstitusi terhadap konstitusional pasal-pasal dari undang-undang tersebut merupakan tafsir satu-satunya (the sole interpreter of constitution) yang memiliki kekuatan hukum. Sehingga terhadap pasal-pasal yang memiliki makna ambigu, tidak jelas, dan/atau multi tafsir dapat pula dimintakan penafsirannya kepada Mahkamah Konstitusi;
7. Bahwa yang menjadi objek permohonan pengujian adalah pasal-pasal yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:
  - Pasal 107 ayat (2) menyatakan, "*pengemudi Sepeda Motor selain mamatuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari*
  - Pasal 293 ayat (2) menyatakan, "*setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).*
8. Bahwa batu uji dari pengujian undang-undang dalam perkara *a quo* adalah pasal yang ada dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yaitu pada Pasal 28 D ayat (1) yang menyatakan, "*Setiap orang berhak atas pengakuan jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*";
9. Bahwa permohonan Para Pemohon adalah menguji Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96), yang menjadi salah satu kewenangan Mahkamah Konstitusi, maka Mahkamah konstitusi berwenang untuk memeriksa dan mengadili permohonan *a quo*;

Dengan demikian, Mahkamah Konstitusi berwenang dalam menguji permohonan ini.

## II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON DAN KEPENTINGAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

1. Bahwa pengakuan hak setiap warga negara Indonesia untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan salah satu indikator perkembangan ketatanegaraan yang positif yang merefleksikan adanya kemajuan bagi penguatan prinsip-prinsip Negara Hukum;

2. Bahwa Pasal 51 Ayat (1) UU Mahkamah Konstitusi mengatur bahwa:

*“Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*

*a. Perorangan warga negara Indonesia;*

*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.*

Selanjutnya Penjelasan Pasal 51 Ayat (1) menyatakan:

*yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*

3. Bahwa sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan No 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007 Mahkamah Konstitusi telah menentukan 5 (lima) syarat adanya kerugian konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 Ayat (1) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2003 sebagaimana diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2011 sebagai berikut:

*a. Harus ada hak konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;*

*b. Hak konstitusional tersebut dianggap dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang;*

*c. Kerugian hak konstitusional tersebut bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya-tidaknyanya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;*

*d. Ada hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian hak konstitusional dengan undang-undang yang dimohonkan pengujian;*

*e. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;*

4. Bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) huruf a UU Mahkamah Konstitusi, perorangan warga negara Indonesia dapat mengajukan permohonan Pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945;
5. Bahwa Para Pemohon adalah perorangan warga negara Indonesia yang dibuktikan identitas (**Bukti P-3**) yang hak-hak konstitusionalnya telah terlanggar dengan keberadaan Pasal 107 ayat (2) dan 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
6. Bahwa Para Pemohon merasa dirugikan hak konstitusionalnya Sehingga menimbulkan kerugian nyata bagi Para Pemohon yakni tidak terpenuhinya perlindungan, kepastian hukum yang adil serta kemanfaatan hukum bagi masyarakat luas;
7. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, mewajibkan kepada setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan;  
*Pasal 77 ayat (1):*  
*“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan”*  
*Pasal 77 Ayat (2)*  
*“Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:*
  - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan*
  - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum”.*
8. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 80 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Surat izi Mengemudi terdiri atas lima (5) golongan.  
*Pasal 80:*  
*Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi:*

- a. Surat Izin Mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
  - b. Surat Izin Mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
  - c. Surat Izin Mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, Kendaraan penarik, atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
  - d. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor; dan
  - e. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.
9. Bahwa Pemohon I, Eliadi Hulu telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Nomor 971107250042 dengan jenis Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan Golongan C yang berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor. Namun SIM tersebut telah ditahan oleh petugas lalu lintas yang melakukan penilangan terhadap Pemohon I (Bukti P-4);
10. Bahwa Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Nomor 980113050797 dengan jenis Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan Golongan C yang berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor (Bukti P-5);
11. Bahwa kerugian Pemohon I, Eliadi Hulu secara Spesifik diuraikan sebagai berikut:
- a. Bahwa Pemohon I, Eliadi Hulu merupakan Mahasiswa semester 7 (tujuh) di Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia;
  - b. Bahwa Pemohon I ketika hendak pergi ke kampus untuk mengikuti perkuliahan telah ditilang oleh Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) yang sedang bertugas di daerah Jl. DI. Panjaitan, Jakarta Timur oleh Sat Lantas wilayah Jakarta Timur pada hari senin tanggal 08 bulan juli tahun 2019 pukul 09.00 WIB karena lampu utama sepeda motor yang dikemudikan oleh Pemohon I tidak menyala. Pemohon I disangkakan telah melanggar ketentuan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;

- d. Pada waktu yang sama Pemohon I mengunduh/download Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan guna membaca ketentuan Pasal 293 ayat (2) yang terdapat dalam Undang-Undang a quo. setelah membaca ketentuan yang terdapat dalam Pasal tersebut, Pemohon I merasa tidak mengerti manfaat dari menyalakan lampu utama Sepeda Motor pada siang hari dan Pemohon I juga merasa bingung terkait dengan frasa “wajib menyalakan lampu utama pada siang hari” yang menurut pemohon I kewajiban untuk menyalakan lampu utama sepeda motor hanyalah siang hari, sedangkan pada saat itu waktu masih menunjukan pukul 09.00 WIB yang artinya petugas tidak berwenang untuk melakukan penilangan terhadap Pemohon I karena menurut kebiasaan masyarakat Indonesia waktu tersebut masih dikategorikan sebagai “Pagi” namun petugas Polisi Lalu Lintas tersebut tetap melakukan penilangan terhadap Pemohon I;
- e. Kerena Pemohon I tidak mengerti manfaat dari ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta bingung kenapa Pemohon I ditilang pada pagi hari, maka pemohon I menanyakan hal tersebut kepada Petugas lalu lintas yang telah melakukan penilangan kepada Pemohon I. Namun jawaban dari petugas tersebut tidak memuaskan Pemohon I sehingga terjadi perdebatan yang cukup lama antara Pemohon I dan Petugas Lalu Lintas yang telah menilang Pemohon I;
- f. Bahwa sebagai mahasiswa Fakultas Hukum yang merupakan generasi penegak hukum di republik ini, maka sudah menjadi kewajiban pemohon untuk mengkritisi setiap norma atau pasal yang tidak bermanfaat dan tidak sesuai dengan Undang-Undang Dasar serta berpotensi merugikan dan meresahkan masyarakat luas;
- g. Bahwa kerugian Pemohon I disebabkan oleh adanya ketidakpastian Hukum pada frasa “siang hari” yang terdapat dalam norma Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Ergo*, kerugian konstitusional yang dialami Pemohon I adalah kerugian aktual;
12. Bahwa kerugian Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan secara Spesifik diuraikan sebagai berikut:
- a. Bahwa Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan merupakan Mahasiswa semester 7 (tujuh) Fakultas Hukum di Universitas Kristen Indonesia;
- b. Bahwa Pemohon II, Ruben Saputra Hasiholan Nababan merupakan pengguna sepeda motor dan menggunakannya sebagai alat transportasi sehari-hari, termasuk ketika Pemohon II pergi ke kampus;



- c. Bahwa Pemohon II sedang dibonceng oleh Pemohon I ketika Pemohon I ditilang oleh Polisi lalu lintas (Polantas) yang sedang bertugas di daerah Jl. DI. Panjaitan, Jakarta Timur oleh Sat Lantas wilayah Jakarta Timur
  - d. Bahwa pasal yang disangkakan telah dilanggar oleh Pemohon I adalah Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemohon II merasa bahwa pasal yang disangkakan kepada Pemohon I tidak tepat karena pada saat dilakukan penilangan terhadap Pemohon I waktu masih menunjukkan Pukul 09.00 WIB, yang artinya masih pagi hari.
  - e. Bahwa sebagai Pengguna sepeda motor dan digunakan sebagai alat transportasi sehari-hari, maka tidak tertutup kemungkinan bahwa kedepannya Pemohon II akan mengalami hal yang sama seperti yang dilami oleh Pemohon I yaitu ditilang dengan dalil tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari sedangkan waktu masih menunjukkan pagi hari, ergo kerugian yang dialami oleh Pemohon II bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
13. Dengan demikian terdapat hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian hak konstitusional pemohon dengan berlakunya pasal-pasal yang dimohonkan dalam perkara ini yang telah menyebabkan hak konstitusional Para Pemohon atas “pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil” sebagaimana diberikan oleh Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 telah dirugikan
14. Bahwa berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1921) Pasal 7 ayat (4) menyatakan bahwa upaya hukum keberatan hanya bisa ditempuh apabila penetapan/putusan yang dijatuhkan oleh hakim merampas kemerdekaan seseorang
- “Pasal 7 ayat (4) Bagi yang keberatan dengan adanya penetapan/putusan perampasan kemerdekaan dapat mengajukan perlawanan pada hari itu juga.”*
- Yang artinya bahwa Para Pemohon tidak dapat mengajukan upaya hukum banding dan kasasi guna mendapat keadilan atas pelanggaran yang disangkakan kepada para pemohon selain mengajukan Peninjauan Kembali (PK). apabila Majelis Hakim Konstitusi mengabulkan permohonan Para Pemohon, maka putusan tersebut dapat dijadikan bukti baru (novum) oleh Para Pemohon untuk mendapat keadilan yang seadil-adilnya di Mahkamah Agung yang mengadili permohonan Peninjauan Kembali (PK) Para Pemohon;

15. Apabila permohonan ini dikabulkan, maka jelas pasal-pasal yang dimohonkan dalam perkara ini tidak dapat diterapkan lagi kepada pemohon, sehingga hak konstitusional pemohon tidak dirugikan lagi karena pasal-pasal tersebut dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat oleh Mahkamah Konstitusi.
16. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, menurut Para Pemohon terdapat kerugian hak konstitusional Para Pemohon dengan berlakunya Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-undang Nomor 22 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena kerugian konstitusional yang telah dijabarkan telah nyata dialami Para Pemohon, maka Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon Pengujian Undang-Undang dalam perkara *aquo* karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasan dan syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana tertuang dalam Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007;

### III. ALASAN-ALASAN PEMOHON MENGAJUKAN PERMOHONAN PENGUJIAN PASAL 107 AYAT (2) DAN PASAL 293 AYAT (2) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

#### A. Para Pemohon berhak atas kepastian dan Kemanfaatan Hukum yang Adil

1. Bahwa sejak dilakukannya perubahan terhadap UUD 1945, telah terjadi perubahan yang mendasar dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (2) UUD 1945 bahwa kedaulatan tertinggi berada di tangan rakyat dan dilaksanakan menurut Undang-Undang Dasar, dan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, bahwa Indonesia adalah negara hukum. Adapun ciri-ciri sebagai negara hukum yaitu diakuinya hak-hak asasi manusia, termasuk adanya kesamaan di dalam hukum dan pemerintahan, hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian serta kemanfaatan hukum yang adil;
2. Bahwa secara yuridis UUD 1945 memberikan jaminan yang sangat kuat bagi pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia. Pasal 28 D ayat (1) UUD 1945 menyediakan instrumen berupa hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta Perlakuan yang sama di hadapan hukum, dimana dinyatakan: "Setiap orang berhak atas

pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”;

3. Norma konstitusi di atas mencerminkan prinsip-prinsip negara hukum yang berlaku bagi seluruh manusia secara universal. Dalam kualifikasi yang sama, Para Pemohon tidak mendapat hak atas, kepastian serta kemanfaatan hukum yang adil akibat adanya ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Bahwa dalam Pasal 5 huruf e Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) menyatakan bahwa salah satu asas pembentukan peraturan perundang-undangan adalah adanya kedayagunaan dan kehasilgunaan;
5. Bahwa penjelasan Pasal Demi Pasal atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) Pasal 5 huruf e bahwa yang dimaksud dengan “asas kedayagunaan dan kehasilgunaan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-Undangungan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Namun ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) tidak berdayaguna dan berhasilguna karena masyarakat tidak mendapat dan merasakan manfaat dari menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari;
6. Bahwa dalam Pasal 5 huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) menyatakan salah satu asas pembentukan peraturan perundang-undangan adalah adanya kejelasan rumusan;

7. Bahwa penjelasan Pasal demi Pasal atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) Pasal 5 huruf f bahwa yang dimaksud dengan “asas kejelasan rumusan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-Undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata, atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya. Namun ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) tidak mencerminkan asas kejelasan rumusan karena frasa “pada siang hari” tidak mudah dimengerti sehingga menimbulkan berbagai macam intrepretasi dalam pelaksanaannya;
8. Bahwa dalam Pasal 6 huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) bahwa materi muatan Peraturan Perundang-Undangan harus mencerminkan asas ketertiban dan kepastian hukum;
9. Bahwa penjelasan pasal demi pasal atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 183) Pasal 6 ayat (1) huruf i bahwa yang dimaksud dengan “asas ketertiban dan kepastian hukum” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-Undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum. Namun keberlakuan pasal-pasal yang dimohonkan tersebut telah nyata-nyata menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para pemohon dan bagi masyarakat luas.
10. Bahwa penjelasan pasal demi pasal Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 hanya berbunyi “cukup jelas” yang artinya tidak ada pejelasan lanjutan terkait dengan frasa “pada siang hari” sehingga

menimbulkan ketidakpastian hukum karena tidak ada kejelasan waktu mulai dari pukul berapa sampai pukul berapa;

11. Bahwa menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu. Bahwa dari pengertian pertama yaitu adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan tidak terpenuhi dalam ketentuan Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena frasa “pada siang hari” tidak diketahui secara umum oleh masyarakat maksud dari frasa tersebut;
12. Bahwa salah satu sumber hukum adalah kebiasaan. Kebiasaan menurut R. Soeroso, S.H dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum adalah perbuatan manusia yang dilakukan berulang-ulang mengenai hal tingkah laku kebiasaan yang diterima oleh suatu masyarakat yang selalu dilakukan oleh orang lain sedemikian rupa, sehingga masyarakat beranggapan memang harus berlaku demikian. Jika tidak berbuat demikian merasa berlawanan dengan kebiasaan dan merasa melakukan pelanggaran hukum. Salah satu contoh kebiasaan masyarakat dalam menggunakan istilah “siang hari” adalah dalam bentuk sapaan. Mungkinkah seseorang menyapa orang lain dengan sapaan selamat siang namun waktu menunjukan pukul 07.00 pagi? Dari definisi yang dikemukakan oleh R. Soeroso maka kebiasaan di dalam masyarakat mengenai penggunaan istilah “siang hari” tidak terserap oleh Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
13. Bahwa menurut Gustav Radbruch tujuan hukum ada 3 (tiga) yaitu kepastian, keadilan, dan kemanfaatan. Dari 3 (tiga) tujuan tersebut, maka secara nalar tujuan dari kepastian dan kemanfaatan tidak terpenuhi pada Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Frasa pada siang hari tidak pasti secara hukum berkaitan dengan waktunya dan penyalaan lampu utama pada siang hari sama sekali tidak bermanfaat, justru sebaliknya menimbulkan kerugian bagi masyarakat pengguna sepeda motor;

14. Menurut Sudikno Mertokusumo bahwa masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum itu untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai justru karena hukumnya dilaksanakan atau ditegakkan malah akan timbul keresahan di dalam masyarakat itu sendiri.
15. Bahwa masyarakat menilai ketentuan Pasal 107 ayat (2) yang mewajibkan pengemudi sepeda motor untuk menyalakan lampu utama pada siang hari tidak bermanfaat dan justru merugikan karena menghambat kegiatan masyarakat, seperti berangkat kerja, sekolah, dan lain lain karena adanya tindakan langsung (tilang) oleh petugas lalu lintas (Polantas) sehingga banyak masyarakat yang protes dan tidak berteriak terhadap ketentuan pasal tersebut (Bukti P-6);
16. Bahwa pada siang hari lampu utama sepeda motor tidak kelihatan oleh pengemudi apakah sudah menyala atau tidak. Dan juga diperjalanan lampu utama kendaraan bermotor bisa saja mengalami kerusakan, dan lagi-lagi hal ini ini tidak bisa terdeteksi atau diketahui oleh pengemudi akibat sinar matahari yang lebih terang dari pada lampu utama kendaraan bermotor. Akibatnya Polisi lalu lintas yang sedang bertugas langsung melakukan penindakan tanpa mempertimbangkan alasan-alasan yang dikemukakan oleh pengemudi (Bukti P-7);
17. Bahwa dalam hukum pidana Indonesia dikenal yang namanya asas Ultimum remedium. Menurut Sudikno Mertokusumo Ultimum remedium merupakan alat terakhir. Hal ini memiliki makna bahwa hukum pidana hendaknya dijadikan upaya terakhir dalam hal penegakan hukum. Apabila dikaitkan dengan penilangan yang dilakukan Polisi Lalu Lintas terhadap pelanggar Pasal 107 ayat (2) yang ketentuan pidananya terdapat dalam pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka seharusnya diterapkan asas ultimum remedium dengan alasan bahwa matinya lampu utama sepeda motor bisa saja terjadi di tengah jalan dan tidak diketahui oleh si pengemudi;
18. Bahwa Presiden Joko Widodo sebagai kepala pemerintahan yang menurut Pasal 20 ayat (2) UUD 1945 ikut membahas rancangan Undang-Undang, pada hari minggu 04 November 2018 pukul 06.20 WIB Presiden Joko Widodo mengemudi sepeda Motor di jalan Sudirman, Kebun Nanas, Tangerang, Banten dengan tidak menyalakan lampu

utama Sepeda Motor yang dikemudikannya (Bukti P-8) namun tidak dilakukan penindakan langsung (Tilang) oleh Pihak Kepolisian. Hal ini telah melanggar asas kesamaan di mata Hukum (Equality Before The Law) yang terdapat dalam Pasal 27 UUD 1945;

**B. Penerapan kewajiban Menyalakan Lampu Utama Sepeda Motor Pada Siang Hari Tidak Sesuai Dengan Letak Astronomis Negara Indonesia**

1. Bahwa negara-negara yang pertama kali menerapkan wajib menyalakan lampu utama pada sepeda motor siang hari adalah negara-negara Nordik yang berada di bagian utara bumi yang sinar mataharinya sangat sedikit pada siang hari sehingga membutuhkan bantuan penerangan dengan konsep pencahayaan lampu DRL (Daytime Running Lamp);
2. Bahwa negara-negara yang mempolopori penyalaan lampu utama pada siang hari adalah Swedia pada tahun 1977, Finlandia pada tahun 1972 untuk pedesaan di musim dingin dan 1982 untuk pedesaan di musim panas dan tahun 1997 Finlandia mewajibkan menyalakan lampu pada siang hari di sepanjang tahun, Norwegia pada tahun 1986, Islandia pada tahun 1988, dan Denmark pada tahun 1990. Negara-negara tersebut merupakan negara-negara yang sinar mataharinya sangat sedikit pada siang hari sehingga membutuhkan bantuan pencahayaan guna menekan angka kecelakaan lalu lintas. Kurangnya sinar matahari pada negara-negara yang mempolopori penyalaan lampu utama pada siang hari disebabkan oleh iklim dan letak astronomis negara-negara tersebut;

**C. Menyalakan dan Mematikan Lampu Utama Sepeda Motor Merupakan Hak Penuh Pengemudi Sepanjang Sesuai dengan Peraturan**

1. Bahwa semenjak diberlakukannya Pasal 107 ayat (2) dan Pasal 293 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, seluruh korporasi yang memproduksi sepeda motor mengeluarkan produk sepeda motor dengan posisi lampu utama otomatis menyala dan tidak bisa di matikan apabila sepeda motor dihidupkan;
2. Bahwa dengan posisi lampu utama yang otomatis menyala pada sepeda motor, apabila sepeda motor berjalan di sebuah gang atau tempat-tempat tertentu pada malam hari maka cahaya tersebut akan menyorot langsung pada mata masyarakat sekitar yang sedang duduk atau sedang melakukan kegiatan lainnya sehingga mengganggu kenyamanan. Selain

mengganggu masyarakat sekitar hal ini juga merupakan bentuk ketidaksopanan. Akan tetapi bila motor dilengkapi dengan saklar alat untuk menghidup dan mematikan lampu utama maka hal ini bisa dihindarkan;

3. Bahwa dengan posisi lampu utama yang otomatis menyala mengakibatkan pemborosan pada aki sepeda motor. Hal ini tentunya sangat merugikan bagi para driver online yang sehari-harinya mencari nafkah dengan menggunakan sepeda motor

#### IV. PETITUM

Bahwa dari seluruh dalil-dalil yang diuraikan di atas dan bukti-bukti terlampir, dengan ini para Pemohon memohon kepada para Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk kiranya berkenan memberikan putusan sebagai berikut.

#### DALAM POKOK PERKARA

1. Menerima dan mengabulkan permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 107 Ayat (2) dan Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Menyatakan Pasal 107 Ayat (2) dan Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sepanjang frasa “pada siang hari” tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
4. Atau apabila Majelis Hakim Konstitusi berpendapat lain, mohon Majelis Hakim menyatakan Pasal 107 Ayat (2) dan Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah sesuai dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat (*conditionally constitutional*), yaitu konstitusional sepanjang frasa “pada siang hari” diubah menjadi “sepanjang hari”;
5. Menyatakan bahwa putusan Mahkamah Konstitusi berlaku sejak permohonan uji materi ini diajukan.

Bilamana Majelis Hakim pada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia mempunyai keputusan lain, mohon putusan yang seadil-adilnya—*ex aequo et bono*



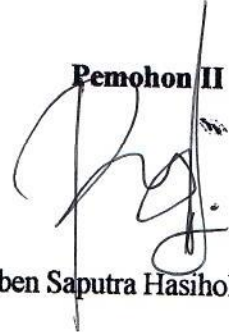
Hormat Kami,  
Para Pemohon

**Pemohon I**



**Eliadi Hulu**

**Pemohon II**



**Ruben Saputra Hasiholan Nababan**