



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 42/PUU-XXI/2023**

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

**ACARA
MENDENGARKAN KETERANGAN
PIHAK TERKAIT KEPOLISIAN RI
DAN SAKSI PEMOHON
(V)**

J A K A R T A

SELASA, 25 JULI 2023



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 42/PUU-XXI/2023**

PERIHAL

Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

Arifin Purwanto

ACARA

Mendengarkan Keterangan Pihak Terkait Kepolisian RI dan Saksi Pemohon (V)

**Selasa, 25 Juli 2023, Pukul 11.07 – 12.37 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jln. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1) Saldi Isra | (Ketua) |
| 2) Arief Hidayat | (Anggota) |
| 3) Wahiduddin Adams | (Anggota) |
| 4) Suhartoyo | (Anggota) |
| 5) Manahan MP Sitompul | (Anggota) |
| 6) Enny Nurbaningsih | (Anggota) |
| 7) Daniel Yusmic P. Foekh | (Anggota) |
| 8) M. Guntur Hamzah | (Anggota) |

Ria Indriyani

Panitera Pengganti

Pihak yang Hadir:

A. Kuasa Hukum Pemohon:

1. Sucipto
2. Hasan
3. Samsuri
4. Agus Supriyadi
5. Marvan Surya Tua
6. Paulus Sihaloho

B. Pemerintah:

- | | |
|------------------------------|---------------|
| 1. Erwin Fauzi | (Kemenkumham) |
| 2. Januarita Eki Puspitasari | (Kemenkumham) |
| 3. Andi Batara | (Kemenkumham) |
| 4. Yustinus Danang R. | (Kemenhub) |
| 5. Agustinus Firlianto | (Kemenhub) |
| 6. Reynaldi Sulthan A. | (Kemenhub) |
| 7. Didik Prasetyo | (Kemenhub) |

C. Pihak Terkait (Kepolisian Republik Indonesia):

1. Firman Shantyabudi
2. Viktor T. Sihombing
3. Chryshnanda Dwilaksana
4. Yusri Yunus
5. Nyoman Edi Purnama
6. Ery Nursatari
7. Bakharuddin Muhammad Syah
8. Veris Septiansyah
9. Fidian Suprihati
10. Gilang
11. Wisnu Imam
12. Faisal Andri Pratomo
13. Melda Sitohang
14. Windahar
15. Indra Pri
16. Dian Utomo

*Tanda baca dalam risalah:

[sic!]: tanda yang digunakan apabila penggunaan kata dalam kalimat yang digunakan oleh pembicara diragukan kebenarannya antara ucapan dengan naskah/teks aslinya.

... : tanda elipsis dipakai dalam kalimat yang terputus-putus, berulang-ulang, atau kalimat yang tidak koheren (pembicara melanjutkan pembicaraan dengan membuat kalimat baru tanpa menyelesaikan kalimat yang lama).

(...): tanda yang digunakan pada kalimat yang belum diselesaikan oleh pembicara dalam sidang, namun disela oleh pembicara yang lain.

SIDANG DIBUKA PUKUL 11.07 WIB**1. KETUA: SALDI ISRA [00:01]**

Kita mulai. Sidang untuk Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 dibuka, sidang dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Silakan, Pemohon, siapa yang hadir?

2. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [00:24]

Ya, Yang Mulia, terima kasih. Yang hadir kami ada enam orang dari pihak Kuasa Pemohon. Pertama, saya sendiri Agus Supriyadi. Di samping kiri saya paling pojok itu, Pak Samsuri. Yang sebelah kiri saya, Bapak Omcan ... Bapak Hasan, mohon maaf. Sebelah kanan saya, Bapak Sucipto. Sebelah kanan saya, sebelahnya kembali, Pak Marvan Surya Tua. Dan yang terakhir, Bapak Paulus Sihaloho.

Terima kasih, Yang Mulia.

3. KETUA: SALDI ISRA [00:57]

Terima kasih. Ini harusnya lengkap pakai peci semua ini. Jangan-jangan ada alasan juga, empat pakai peci, dua enggak. Oke.

Dari DPR tidak ada yang hadir, ada surat. Dari Presiden?

4. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI [01:12]

Terima kasih, Yang Mulia.

Dari Kuasa Presiden, hadir dari Kementerian Perhubungan, Bapak Yustinus Danang R. Kemudian Bapak Reynaldi Sulthan, kemudian Bapak Agustinus Firlianto, dan saya sendiri Erwin Fauzi dari Kementerian Hukum dan HAM.

5. KETUA: SALDI ISRA [01:28]

Terima kasih, Pak Erwin. Dari Pihak Terkait Kepolisian?

6. PIHAK TERKAIT: FIRMAN SHANTYABUDI (KEPOLISIAN) [01:30]

Terima kasih, Yang Mulia. Izin menyampaikan untuk yang hadir dari Pihak Terkait, kami atas Kuasa Bapak Kapolri.

Yang pertama saya sendiri, Firman Shantyabudi. Kemudian Irjen Viktor Sihombing, Kadivhum Polri. Kemudian, Profesor Chryshnanda.

7. KETUA: SALDI ISRA [01:55]

Ada Irjennya juga itu, lupa.

8. PIHAK TERKAIT: FIRMAN SHANTYABUDI (KEPOLISIAN) [01:57]

Ya, Pak.

9. KETUA: SALDI ISRA [01:58]

Silakan.

10. PIHAK TERKAIT: FIRMAN SHANTYABUDI (KEPOLISIAN) [01:58]

Irjen Chryshnanda. Kemudian Brigjen Bakharuddin Muhammad, Brigjen Yusri Yunus, Brigjen Nyoman Edi, Brigjen Ery Nursatari, dan KBP Veris Septiansyah.

Terima kasih, Yang Mulia.

11. KETUA: SALDI ISRA [02:19]

Terima kasih. Sesuai dengan agenda persidangan hari ini harusnya kita mendengar keterangan saksi dari Pemohon. Apa alasannya? Silakan, saksinya.

12. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [02:30]

Ya, Yang Mulia. Karena kami baru-baru dapat data dari saksi kami itu baru kemarin, jadi karena belum ada kesiapan dari saksi fakta kami. Dan kebetulan juga ada satu orang saksi fakta kami ada yang tidak bisa ditinggalkan terkait pekerjaan, jadi kami mohon dari Yang Mulia bisa mengizinkan agar diluangkan waktu untuk di sidang selanjutnya, Yang Mulia.

13. KETUA: SALDI ISRA [02:54]

Ya, nanti kalau dikasih waktu, jangan tunda-tunda lagi, nanti jadi telat juga penyelesaian sidang ini.

14. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [02:58]

Ya, siap, Yang Mulia. Terima kasih, Yang Mulia.

15. KETUA: SALDI ISRA [02:58]

Oleh karena saksi Pemohon hari ini belum bisa dihadirkan dan kita akan mendengar keterangan Pihak Terkait Kepolisian RI.

Dipersilakan siapa yang menyampaikan? Kalau dari catatan, akan disampaikan oleh Irjen Polisi Profesor Dr. Chryshnanda. Disilakan. Ini di mimbar.

16. PIHAK TERKAIT: CHRYSHNANDA DWILAKSANA (KEPOLISIAN) [03:28]

Assalamualaikum wr. wb. Shaloom. Om Swastiastu Namu Buddhaya. Salam kebajikan.

Kepada Yang Mulia Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. Dengan hormat, yang bertanda tangan di bawah ini Jenderal Polisi Drs. Listyo Sigit Prabowo, M.Si., jabatan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan alamat Mabes Polri, Jalan Truno Joyo Nomor 3, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.

Dalam hal ini, berdasarkan Surat Kuasa tanggal 26 Juni 2023 telah memberikan kuasa kepada:

1. Inspektur Jenderal Polisi Drs. Firman Shantyabudi, M.Si., Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia.
2. Inspektur Jenderal Polisi Viktor T. Sihombing, S.I.K., M.Si., M.H., Kepala Divisi Hukum Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Inspektur Jenderal Polisi Prof. Dr. Chryshnanda Dwilaksana, M.Si., Kepala Sekolah Staf dan Pimpinan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kepolisian Negara Republik Indonesia.
4. Brigadir Jenderal Polisi Dr. Bakharuddin Muhammad Syah, S.H., S.I.K., M.Si., Direktur Program Pascasarjana Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kepolisian Negara Republik Indonesia.
5. Brigadir Jenderal Polisi Dr. Imam Sayuti, S.H., M.H., Kepala Biro Bantuan Hukum Divisi Hukum Kepolisian Negara Republik Indonesia.
6. Komisaris Besar Polisi Veris Septiansyah, S.H., S.I.K., M.Si., M.H., Kepala Bagian Bantuan dan Penasihat Hukum Biro Bantuan Hukum Divisi Hukum Polri.

Untuk bertindak baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama, untuk dan atas nama pemberi kuasa guna memberi keterangan sebagai Pihak Terkait dalam Persidangan di Mahkamah Konstitusi, Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023.

Bahwa setelah menerima surat dari Mahkamah Konstitusi Nomor 5.42/PUU/PAN.MK/Kpt/06/2023, tanggal 26 Juni 2023, peran permintaan keterangan Pihak Terkait sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (2) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang

Tata Cara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, serta telah mempelajari berkas permohonan berserta perbaikannya, di mana pokok permohonan Pemohon dalam perkara ini adalah mempermasalahkan konstitusionalitas pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selanjutnya disebut UULAJ yang mengatur ketentuan batas waktu berlakunya SIM selama lima tahun.

Selanjutnya, perkenankan Polri menyampaikan keterangan tertulis atas Permohonan Pengujian Materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut UULAJ terhadap Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (2), dan Pasal 281 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, selanjutnya disebut UUDNRI Tahun 1945 yang dimohonkan oleh Arifin Purwanto, S.H., untuk selanjutnya disebut sebagai Pemohon, sesuai dengan registrasi dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 42/PUU-XXI/2023 pada tanggal 17 April 2023 dengan perbaikan permohonan pada tanggal 22 Mei 2023 yang pada pokoknya mengemukakan hal-hal sebagai berikut.

Pokok pertama, Pengujian Materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut UULAJ dalam Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28[sic!] ayat (2), dan Pasal 281[sic!] ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945. Dimohonkan oleh Arifin Purwanto, S.H., untuk selanjutnya disebut sebagai Pemohon sesuai registrasi di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 42/PUU-XXI/2023, pada tanggal 17 April 2023, dengan perbaikan permohonan pada tanggal 22 Mei 2023.

17. KETUA: SALDI ISRA [08:30]

Pak Chrys, itu bisa dilanjut ke halaman 5 saja, ya, yang poin e.

18. PIHAK TERKAIT: CHRYSHNANDA DWILAKSANA (KEPOLISIAN) [08:33]

Ya, siap, Pak.

E. Dasar dan Tujuan Pengaturan SIM dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Dasar pengaturan SIM dalam UU LLAJ. Satu.

A. Bahwa tidak ada perdebatan mengenai masa berlaku SIM, dapat dipahami mengingat norma mengenai masa berlaku SIM selama lima tahun. Dan dapat diperpanjang sejatinya, sudah ada diatur dalam RUU LLAJ dibahas pada tahun 2008 yang diatur Pasal 214, Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan

dan Pengemudi, PP 44/1993, yang merupakan peraturan pelaksanaan dari Rezim Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau UU LLAJ. Hal ini sejalan dengan maksud dan tujuan dalam Naskah Akademik RUU LLAJ yang dimaksudkan untuk mengkaji kewenangan dan semua substansi masih relevan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dikaitkan dengan perkembangan otonomi daerah dan tuntutan kebutuhan yang akan datang, sehingga ketentuan di bidang LLAJ yang sudah ada dan dinilai masih relevan tidak lagi diperdebatkan, termasuk terkait masa berlaku SIM.

- B. Bahwa dirunut dalam ... lebih jauh menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan pola dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama lima tahun dalam PP 44/1993 ... PP 44/1993, selain merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, juga merupakan pengganti Peraturan Lalu Lintas Jalan atau Wegverkeers Verordening Staatsblad 1936 Nomor 451. Sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964, WVV ataupun Undang-Undang 14 Tahun 1992, merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya atau Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965, yang merupakan pengganti dari Wegverkeers Verordening atau Staatsblad 1933 Nomor 86. Seperti mana telah diubah, ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 atau WVO. Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO ada ditemukan ketentuan mengatur mengenai masa berlaku SIM yang dalam WVO disebut dengan rijbewijs[sic!]. Dalam pasal 16 ayat (3), huruf di WVO diatur bahwa rijbewijs[sic!] berlaku buat lima tahun lamanya, terhitung dari tanggal diberikan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama lima tahun dalam Undang-Undang LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaan mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur dalam peraturan di level undang-undang. Hal ini tentu sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Dalam hal termasuk materi muatan masa berlaku SIM, yang sebelumnya baru tertuang pada Pasal 214 PP 44 Tahun 1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan pada Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.
- C. Bahwa dengan mencermati aspek legal historis tersebut, dapat dikembangkan lebih lanjut menjadi salah satu kajian perbandingan hukum berdasarkan waktu atau historical point of view yang terkait dengan Pokok Permohonan Pemohon, dimana berdasarkan penalaran yang wajar menjadi hal yang tidak logis menurut hukum

untuk menghapus masa berlaku SIM di era sekarang ini. Mengingat bila pada tahun 1933 saja sudah ada mekanisme pembatasan masa berlaku SIM, padahal tingkat risiko berlalu lintas pada tahun 1933 tentu masih relatif sangat rendah karena jumlah kendaraan bermotor tentu belum sebanyak saat ini. Apakah rasional dan beralasan untuk menuntut hukum menghapus masa berlaku SIM pada era sekarang ini, ketika tingkat risiko berlalu lintas sudah sangat tinggi? Keberadaan norma masa berlaku pada WVO berlalu lintas, dimana pada Pasal 15 ayat (1) WVO disebutkan, "Pengemudi kendaraan bermotor wajib memenuhi syarat-syarat yang diadakan dengan atau menurut peraturan pemerintah tentang umur, kesehatan badan, dan pikiran, pengetahuan tentang peraturan ... peraturan lalu lintas, dan kepandaian mengemudi." Kemudian, pembatasan masa berlaku SIM pada WVO juga dapat dibaca berorientasi pada upaya untuk mengevaluasi kesehatan dan kompetensi mengemudi pemegang SIM. Bila pada tahun 1933 saja sudah memiliki politik hukum yang berorientasi pada keselamatan berlalu lintas dengan pembatasan masa berlaku SIM, apakah hari ini akan terjadi kemunduran politik hukum keselamatan berlalu lintas dengan menghapus masa berlaku SIM? Berdasarkan uraian di atas, masa berlaku SIM masih sangat relevan untuk diterapkan.

Dua. Tujuan pengaturan SIM dalam UU LLAJ.

Bahwa untuk menyiapkan pengemudi dengan kualifikasi kompetensi yang baik dalam mengemudi, UU LLAJ mengatur persyaratan yang harus dipenuhi. Di samping persyaratan administratif, juga persyaratan usia, kesehatan, dan uji kompetensi. Untuk menjamin keberlanjutan kualifikasi pengemudi yang mampu mewujudkan lalu lintas berkeselamatan, UU LLAJ mengharuskan dua hal, yaitu yang pertama, dilakukan evaluasi secara berkala terhadap kesehatan dan kemampuan mengemudi pemegang SIM melalui perpanjangan. Dan dua, adanya pengawasan terhadap perilaku patuh dan tertib berlalu lintas dari setiap pemegang SIM melalui pemberlakuan demerit point system atau sistem penandaan SIM. Ketiga, pengaturan penerbitan SIM dalam UU LLAJ peraturan pelaksanaannya.

A. Terkait persyaratan penerbitan SIM berupa syarat usia, syarat administratif, syarat kesehatan, dan syarat lulus ujian, sebagaimana diatur Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ. Polri kemudian mengatur lebih lanjut pada Perpol SIM yang memberikan perincian dari masing-masing syarat tersebut. Dalam perpol SIM diatur bahwa ruang lingkup penerbitan SIM meliputi (vide Pasal 6 ayat (3) Perpol SIM). Yang pertama, SIM baru. Yang kedua, perpanjangan SIM. Yang ketiga, peningkatan golongan SIM. Keempat, penurunan golongan SIM. Lima, perubahan data pengemudi. Keenam, penggantian SIM hilang atau rusak. Yang ketujuh, akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Dengan

demikian, empat syarat dalam penerbitan SIM berlaku seluruhnya terhadap tujuh ruang lingkup penerbitan SIM dengan beberapa pengecualian terhadap kondisi tertentu yang secara mendetail diatur dalam Perpol SIM.

B. Bahwa empat syarat tersebut dituangkan dalam suatu rangkaian prosedur penerbitan SIM, baik dalam ... baik dalam untuk penerbitan SIM baru maupun untuk perpanjangan SIM, yaitu melalui tahapan sebagai berikut.

Yang pertama, penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum meliputi:

- a. Pendaftaran.
- b. Identifikasi.
- c. Pencerahan dan pengujian.
- d. Pencetakan atau penyerahan.
- e. Pengarsipan.

Yang kedua adalah penerbitan SIM internasional meliputi:

- a. Verifikasi.
- b. Identifikasi dan pencetakan.
- c. Pengarsipan.

Khusus untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan, Pemohon tidak lagi dipersyaratkan untuk lulus ujian, baik ujian teori maupun praktik. Melainkan diganti dalam bentuk syarat administrasi berupa melampirkan sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi. Paling lama 6 bulan sejak tanggal diterbitkan atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi.

Bagi pemohon SIM perseorangan yang tidak mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi atau belajar sendiri, adapun bagi perpanjangan SIM kendaraan bermotor umum dan tetap dipersyaratkan adanya lulus ujian, baik teori maupun uji praktik. Dengan demikian, untuk perpanjangan SIM, baik untuk kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum dengan syarat kesehatan.

Ketiga syarat tersebut menjadi faktor yang menentukan dominan untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan. Karena dengan tidak terpenuhinya salah satu syarat tersebut, menyebabkan perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan tidak dapat dikabulkan.

F. Kedudukan SIM sebagai bagian dari rezim hukum perizinan.

Satu. Bahwa penerbitan SIM harus dimaknai sebagai bentuk perbuatan pemerintah (bestuurhandeling), bersegi satu yang menjadikan SIM merupakan KTUN. Sebagai sebuah KTUN tentunya SIM memiliki sifat melekat pada KTUN, yaitu konkret, individual, dan final. Yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang atau vide Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Peratun.

Pertama, sifat individual, artinya diterbitkan hanya untuk entitas yang secara definitif dan spesifik disebutkan dalam KTUN. Dengan kata lain, SIM sebagai sebuah KTUN hanya berlaku bagi nama yang tercantum di dalam SIM dan tidak dapat dialihkan kepada subjek hukum lain.

Kedua, sifat konkret, artinya KTUN diterbitkan sebagai izin pembuatan konkret naturalia, merupakan perbuatan dilarang. SIM sebagai sebuah KTUN diterbitkan sebagai izin atas perbuatan konkret mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang sebenarnya adalah perbuatan yang dilarang. Selain itu, perbuatan konkret mengemudi diizinkan dari dalam SIM juga ditentukan secara spesifik terhadap jenis kendaraan bermotor tertentu sesuai dengan jenis SIM.

Ketiga, sifat final artinya KTUN langsung berlaku dan tidak memerlukan tindakan administratif apapun lagi untuk memberlakukannya. Dengan kata lain, masa berlaku dalam SIM mengindikasikan bahwa SIM mulai berlaku sejak SIM diterbitkan tanpa perlu adanya tindakan administratif apa pun dan berakhir pada tanggal yang dituliskan dalam SIM.

Keempat, sifat menimbulkan akibat hukum bagi seseorang, artinya KTUN memberikan fiksi hukum yang berlaku bagi seseorang, baik dalam konteks natuurlijke persoon maupun rechtspersoon. Dalam konteks SIM, substansi norma hukum yang ditetapkan dalam SIM menimbulkan akibat hukum bagi seseorang yang namanya tertera di dalam SIM, diberikan izin mengemudikan kendaraan jenis di dalam SIM ... jenis tertentu di dalam. Terbatas dalam jangka waktu tertentu yang tertuang dalam SIM tersebut dan bukan berlaku terus-menerus atau dauerhaftig.

Kedua. Bahwa setiap izin, prinsipnya berisi pemberian dispensasi kepada seseorang untuk melakukan perbuatan hukum tertentu yang sebenarnya dilarang untuk dilakukan. Suatu perbuatan hukum itu dilarang karena ada potensi menimbulkan dampak negatif, baik terhadap seseorang maupun terhadap orang lain atau masyarakat. Dengan izin tertentu, perbuatan hukum yang mengandung potensi dampak negatif tersebut diperbolehkan untuk dilakukan melalui pemberian izin, dipenuhi syarat-syarat, dan prosedur yang telah ditentukan. Penerbitan SIM dimaksud memberikan izin kepada seseorang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Karena pada prinsipnya, mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang untuk dilakukan, kecuali seseorang sudah memiliki SIM yang diterbitkan, dan dipenuhi syarat, dan prosedur. Kendaraan bermotor merupakan wujud dari teknologi otomotif yang dirancang dengan kecepatan tertentu, mengandung potensi membahayakan bagi diri orang yang mengemudi dan bagi orang lain, baik ada di dalam/di atas maupun di luar kendaraan bermotor. Potensi bahaya dimaksud, berupa potensi kecelakaan lalu lintas orang yang mengemudi, tidak mengalami

tata cara berlalu lintas, dan mengemudikan kendaraan bermotor yang benar, dan tidak memiliki ... mempunyai kondisi psikologi yang stabil pada saat mengemudi.

G. Upaya pemenuhan asas-asas pemerintah yang baik dalam mekanisme penerbitan SIM, ini dianggap sudah dibacakan.

Dan kami akan langsung kepada nomor H. Inovasi teknologi untuk meningkatkan pelayanan penerbitan SIM.

Pertama. Bahwa dalam rangka menciptakan pelayanan prima dalam proses penerbitan SIM, sebagai inovasi telah dikembangkan oleh Korps Lalu Lintas Polri. Inovasi-inovasi telah dilaksanakan, dimaksudkan untuk memberikan kemudahan dalam proses permohonan dan penerbitan SIM, mendekatkan pelayanan SIM kepada warga masyarakat, dan mencegah terjadinya kontak langsung antara petugas dengan warga masyarakat Pemohon SIM yang dapat membuka terjadinya hubungan suap-menyuap. Inovasi pelayanan lebih ditujukan pada pelayanan prosedur penerbitan SIM dan tidak mengurangi bobot persyaratan bagi penerbitan SIM. Inovasi yang telah dikembangkan sudah dapat dilaksanakan di sebagian besar satpas. Namun, inovasi tertentu lainnya masih harus dilaksanakan secara bertahap di satpas kota besar tertentu karena memerlukan sumber pendanaan yang relatif besar untuk pengadaan sarana-prasarananya serta sumber daya manusia sebagai operatornya.

Inovasi tersebut berupa: yang pertama, pelayanan SIM online. Pelayanan SIM online merupakan inovasi pertama kali untuk memberikan pelayanan prosedur Pemohon SIM. Pelayanan SIM online ini juga diterapkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM internasional yang dimulai pada tahun 2020.

b. Pelayanan SIM keliling atau gerai pelayanan SIM. Pelayanan SIM keliling dan gerai pelayanan SIM merupakan inovasi untuk mendekatkan pelayanan SIM kepada masyarakat yang memerlukan perpanjangan SIM perseorangan. Pelayanan SIM keliling dilakukan melalui penggunaan mobil yang dirancang secara khusus dengan sarana-prasarana sebagaimana terdapat dalam ruang pelayanan pada satpas, dengan jadwal yang sudah ditentukan. Pada tahun 2015, jumlah unit pelayanan SIM keliling ... keliling ini baru tersedia sebanyak 55 unit dan setiap tahun terus ditambah. Sampai tahun 2023, jumlah 462 unit dilakukan di tempat-tempat umum tertentu.

c. Pelayanan perpanjangan SIM secara online. Dengan menggunakan aplikasi SINAR. Inovasi ini diluncurkan pada bulan April tahun 2021 yang memberikan kemudahan kepada pemegang SIM untuk melakukan perpanjangan SIM secara online penuh dengan menggunakan aplikasi SIM Nasional Presisi atau SINAR.

d. Pelayanan ujian teori melalui penggunaan aplikasi Electronic Audio Visual Integrated System atau e-AVIS. Aplikasi e-AVIS ini digunakan untuk melaksanakan ujian teori, pengetahuan, dan tata cara,

dan etika berlalu lintas. Pilot proyek uji teori SIM secara online e-AVIS ini diinisiasi pada tahun 2021, yang diawali untuk diterapkan pada enam satpas, yang kemudian pada tahun 2022 penerapan AVIS ini kemudian diterapkan pada 20 satpas di wilayah Polda Jawa Barat. Pemohon SIM baru dapat mengunduh bank soal, dapat pengetahuan, dan pemahaman tata cara dan etika berlalu lintas untuk dipelajari sebelum mengikuti ujian teori.

e. Pelayanan tes kesehatan, jasmani, dan rohani secara online. Tes kesehatan secara online dilaksanakan melalui penggunaan aplikasi tertentu, yaitu Aplikasi e-RIKES untuk tes kesehatan, jasmani. Aplikasi e-PPSI untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi.

f. Pelayanan ujian praktik melalui penggunaan aplikasi e-DRIVE, sistem uji praktik SIM A dan C elektronik. e-DRIVE ini diawali pada tahun 2020 dengan penerapan di enam satpas. Kemudian pada tahun 2021 diterapkan pada 20 satpas untuk ujian keterampilan.

g. Untuk ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual yang dapat memberikan penilaian hasil lulus atau tidak secara otomatis.

h. Integrasi data dukcapil yang menjadi ... di ... mulai diinisiasi pada tahun 2019. Inovasi ini sebagai upaya untuk menjadikan NIK sebagai key identifier. Dalam basis data SIM, integrasi dilakukan data dukcapil melalui API Divisi TIK Polri.

i. Penggunaan identifikasi sidik jari untuk memperkuat kualitas identifikasi SIM. Penggunaan rolling 10 yang mana Pemohon diambil sidik 10 ... sidik 10 jari dengan threshold kualitas yang ditingkatkan.

j. Penggunaan Smart SIM, yakni menggunakan chip sebagai material kartu SIM, sehingga mampu menyimpan data pemegang SIM serta data lainnya, seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.

k. Peningkatan metode keamanan sistem, yakni meningkatkan metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbit SIM, diubah dalam sistem sandi atau PIN menjadi biometri sidik jari.

l. Pilot project integrasi BPJS untuk dapat melakukan pemeriksaan status kese ... kesepesertaan BPJS dari pemohon SIM.

m. Encrypted QR code. Material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari basis chip menjadi QR code terenskripsi.

n. Penerbitan buku panduan, latihan uji teori SIM A dan C, bentuk hardcopy dan elektronik.

o. Sentralisasi sistem penerbitan SIM, berupa penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru, serta perkembangan teknologi terkini.

Dua. Bahwa dengan berbagai inovasi tersebut, diharapkan ada proses yang transparan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM dan objektif dalam penilaian kelulusan peserta. Namun demikian, pelaksanaan inovasi-inovasi tersebut harus dilaksanakan secara

bertahap melalui dan sesuai dengan ketersediaan dana dan sumber daya manusia pada setiap satpas. Di samping itu juga, kesiapan kemampuan warga masyarakat untuk memanfaatkan teknologi pelayanan SIM menjadi faktor yang wajib dipertimbangkan.

Ketiga. Bahwa wujud penyesuaian pelayanan SIM dengan kemajuan teknologi, khususnya teknologi pada kendaraan bermotor dapat dilihat dengan merujuk pada materi ujian teori dan ujian praktik dalam penerbitan SIM.

Pada dasarnya, seluruh perkembangan teknologi dan pada kendaraan bermotor membutuhkan kesiapan, respons dari pengemudi, di mana hal tersebut sudah tercakup dalam syarat administrasi berupa bukti kompetensi mengemudi. Syarat kesehatan berupa tes kesehatan jasmani dan tes kesehatan rohani, serta syarat ujian praktik yang semuanya mengarah pada pemeriksaan kesiapan pengemudi dalam menghadapi kondisi berlalu lintas di Indonesia, baik dengan kendaraan bermotor yang didukung maupun tidak didukung dengan kemajuan teknologi terbaru.

Urgensi evaluasi dalam perpanjangan SIM.

1. Evaluasi dalam perpanjangan SIM sebagai upaya membangun budaya hukum berlalu lintas.
 - a. Bahwa pemberian jangka waktu berlaku pada SIM yang berkonsekuensi pada adanya evaluasi terhadap pemegang SIM pada dasarnya juga berkontribusi pada pembangunan budaya hukum berlalu lintas di Indonesia. Dengan adanya evaluasi tersebut, membuat pemegang SIM akan berupaya untuk berlalu lintas secara aman, selamat, tertib, dan berkeselamatan karena terdapat mekanisme demerit points system atau sistem penandaan SIM berdasar pada kesalahan pengemudi dalam berlalu lintas. Dengan demikian, pemegang SIM tidak selalu dipastikan akan mendapatkan perpanjangan SIM, melainkan perpanjangan SIM hanya dapat diterbitkan bila persyaratan penerbitan SIM dipenuhi dan juga dengan melihat traffic attitude record atau catatan berlaku berlalu lintas yang dimiliki oleh pemegang SIM. Hal ini diharapkan sebagai upaya untuk membangun budaya hukum berlalu lintas di Indonesia yang berorientasi pada lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar.
 - b. Salah satu contoh budaya hukum berlalu lintas yang telah digariskan dalam UULLAJ, misalnya kewajiban pengemudi kendaraan bermotor untuk istirahat paling singkat setelah jam atau 30 menit setelah mengemudikan kendaraan selama empat jam berturut-turut, vide Pasal 90 ayat (3) UULLAJ. Bahkan bila mengacu pada Pasal 2 ... Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol,

disebutkan bahwa rest area untuk jalan bebas hambatan atau jalan tol antarkota disediakan paling sedikit satu untuk tiap jarak 50 km pada setiap jurusan. Hal ini berarti dengan menggunakan asumsi batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan dengan batas absolut 60 km/jam dalam kondisi arus bebas atau vide Pasal 21 ayat (4) UULLAJ, maka setelah mengemudi selama 0,8 jam atau 50 menit disediakan paling sedikit satu rest area di jalan tol. Dengan demikian, pengemudi diberikan keleluasan untuk dengan penuh kesadaran untuk memilih kapan waktunya beristirahat karena lokasi rest area telah disediakan setiap jarak 50 km atau 50 menit setelah mengemudi atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tol. Kesadaran inilah yang menjadi bagian dari budaya hukum berlalu lintas bahwa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan bukan semata terkait keselamatan pribadi, tetapi juga kesadaran untuk tidak membahayakan pengemudi yang lain di jalan.

- c. Bahwa untuk menjawab dalil Pemohon mengenai perbandingan negara yang menerapkan kebijakan SIM seumur hidup dengan negara Perancis, perlu terlebih dahulu diingat bahwa dalam melakukan perbandingan hukum dengan negara lain, selayaknya perbandingan dilakukan dengan negara yang memiliki titik kesamaan dengan Indonesia dan bukan semata memilih negara yang bersesuaian dengan dalil Pemohon. Memperbandingkan penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dengan Perancis tidak relevan dalam konteks studi perbandingan hukum. Hal ini dikarenakan melihat struktur hukum atau legal structure dalam substansi hukum atau legal substance, perlu juga giat memperhatikan budaya hukum atau legal culture yang hidup di suatu negara. Indonesia-Perancis tentu memiliki budaya hukum yang signifikan berbeda, khususnya dalam konteks budaya hukum berlalu lintas. Oleh karena itu, dalam konteks perbandingan penyelenggaraan penerbitan SIM, bukan semata-mata hanya melihat pada substansi hukum dan struktur hukumnya, namun lebih penting pada untuk melihat substansi struktur hukum tersebut dibuat dalam ekosistem budaya hukum seperti apa.
- d. Bahwa izin mengemudi di Perancis disebut dengan Permis de conduire. Dengan masa berlakunya izin mengemudi di Perancis adalah selama 15 tahun, dengan ketentuan bahwa ketika seorang pengemudi telah berumur 70 tahun, ia tidak diwajibkan untuk memperpanjang permis de conduire-nya. Kondisi ini tidak berlaku bagi pengemudi yang telah berusia 70 tahun yang menurut peraturan atau kepentingan asuransi diwajibkan untuk melakukan pemeriksaan kesehatan guna mendapat fasilitas

tersebut. Realitas ini menambah ... membantah dalil Pemohon yang menyatakan bahwa SIM di Perancis berlaku seumur hidup. Sebaliknya, SIM di Perancis hanya berlaku selama 15 tahun dan untuk memperpanjang masa berlakunya dibutuhkan proses pemenuhan syarat tertentu. Dengan merujuk pada urian tersebut, dapat disimpulkan bahwa perbandingan hukum dalam penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan untuk dilakukan.

- e. Bahwa perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos. Dengan merujuk pada Global Road Safety Facility yang disediakan World Bank, dapat dielaborasi perbandingan beberapa negara di Asia Tenggara yang memiliki karakteristik yang serupa dengan Indonesia, yaitu masa berlaku SIM di semua ... di sama dengan Indonesia, yaitu 5 tahun. Untuk SIM nonprofesional, dimana setelah habis berlakunya SIM harus diperbarui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di ketiga negara tersebut juga sama dengan Indonesia, di mana budaya hukum berlalu lintas beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Daerah perkotaan memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, lalu lintas tidak terlalu padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung, berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik atau rusak. Data Global Road Safety Facility mencatat tingkat fatalitas kecelakaan melibatkan usia penduduk produktif pada tahun 2016 di mana Filipina mencapai 77%, Thailand mencapai 82%, Laos mencapai 75%, dan Indonesia mencapai 76%. Berdasarkan pada perbandingan masa berlakunya SIM di ketiga negara tersebut dan karakter infrastruktur budaya hukum berlalu lintas, terlihat bahwa memiliki kesamaan dengan Indonesia yang juga mengenai batas waktu dan keberlakuan SIM.

Dua. Pembaharuan data SIM terkait pemenuhan persyaratan dalam perpanjangan SIM. Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada bagian pengaturan penerbitan SIM dalam UU LLAJ, dalam peraturan pelaksanaannya dimana penerbitan SIM dalam perpol SIM masuk pula di dalamnya terkait penerbitan perpanjangan SIM, yang tetap mempersyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, syarat kesehatan. Maka syarat perpanjangan SIM pada dasarnya juga berfungsi sebagai upaya evaluasi terhadap kemampuan mengemudi pemegang SIM. Konsekuensi dari adanya evaluasi adalah tentu tidak

semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan akan dikabulkan. Permohonan perpanjangan dimana hal tersebut sangat bergantung pada apakah syarat-syarat yang ditentukan dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM atau tidak. Wujud evaluasi pada masing-masing syarat dapat dielaborasi sebagai berikut.

Syarat usia. Evaluasi terhadap syarat usia dilakukan dengan melihat ... melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi ketentuan usia yang dipersyaratkan? Syarat usia ditetapkan minimal usia secara spesifik untuk masing-masing jenis SIM dalam UU LLAJ (vide Pasal 71 ayat (2) UU LLAJ) tentu bisa bila kemudian para pemegang SIM akan melakukan perpanjangan. Berdasarkan penalaran yang wajar, usia pemegang SIM akan bertambah, sehingga sudah dapat dipastikan syarat ini dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM.

Yang kedua, syarat administrasi. Evaluasi terhadap syarat administrasi dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh kebutuhan dokumen yang dipersyaratkan. Dokumen yang berpeluang tidak dapat dipastikan pemenuhannya oleh pemohon SIM adalah pertama, tanda bukti kepesertaan aktif dalam Program Jaminan Kesehatan Nasional. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta-merta dipenuhi pemohon perpanjangan SIM dikarenakan terhadap kemungkinan pemohon perpanjangan SIM memiliki pekerjaan informal yang belum mempersyaratkan adanya keikutsertaan pada Program Jaminan Kesehatan.

Kedua, sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi paling lama enam bulan sejak tanggal diterbitkan. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta-merta dipenuhi oleh pemohon SIM perpanjangan SIM dikarenakan ada peluang pemohon perpanjangan SIM kehilangan kompetensi mengemudi karena pemohon SIM jarang mengemudikan kendaraan bermotor.

Tiga, syarat kesehatan. Evaluasi terhadap syarat kesehatan dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh tes kesehatan yang dilakukan, baik kesehatan jasmani maupun kesehatan rohani.

a) Kesehatan jasmani meliputi pemeriksaan: satu, penglihatan, pendengaran, fisik, anggota gerak, dan perawakan fisik lainnya.

Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi e-RIKES, maka tes kesehatan jasmani diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan jasmani. Berdasarkan data dari Korlantas terhadap 0,01% pemohon yang dinyatakan tidak memenuhi syarat karena tidak lolos tes kesehatan jasmani. Walaupun jumlah pemohon perpanjangan SIM yang

tidak lolos relatif kecil, namun berdasarkan data tersebut, data dapat dilihat bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan lolos tes kesehatan jasmani.

Kesehatan rohani dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi meliputi aspek: satu, kemampuan kognitif. Dua, kemampuan psikomotorik. Ketiga, kepribadian. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi e-PPSI, maka tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan rohani.

Berdasarkan data Korlantas terhadap 0,03% pemohon yang tidak dapat memenuhi syarat karena tidak lolos tes kesehatan rohani terhadap pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos ini kemudian diberikan konseling, sehingga mendapatkan pencerahan dan dapat mengikuti tes ulang kesehatan rohani. Namun, demikian tetap saja ada pemohon yang masih tidak lolos uji kesehatan rohani walaupun telah mendapatkan konseling.

Dengan mencermati peluang pemenuhan ketiga syarat di atas, dapat disimpulkan bahwa evaluasi dalam perpanjangan SIM memiliki urgensi untuk melakukan pembaruan data SIM, pemenuhan persyaratan, dan penerbitan perpanjangan SIM.

Tiga. Pembaruan data SIM untuk menciptakan lalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar.

- a. Bahwa penerbitan SIM bagi seorang bermakna bahwa orang tersebut telah dinilai dan mempunyai kompetensi pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas, kompetensi keterampilan mengemudi serta memenuhi syarat kesehatan jasmani dan rohani untuk mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Dengan terpenuhinya persyaratan-persyaratan tersebut, harapannya adalah orang tersebut akan berkontribusi bagi pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kematian, luka berat, atau luka ringan. Namun, harapan demikian tidak selalu sepenuhnya dapat terwujud karena terjadinya kecelakaan selalu terjadi.
- b. Bahwa menurut data kecelakaan selama enam tahun terakhir, terdapat fakta menjadi keprihatinan, yakni:
 1. Dari keseluruhan korban kecelakaan lalu lintas ada kurang-lebih 27.228 orang yang meninggal dunia setiap tahunnya. Hal ini berarti ada kurang-lebih 2.252 orang setiap bulan atau kurang-lebih 75 orang setiap hari atau kurang-lebih 3 orang setiap jam meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas.
 2. Kecelakaan lalu lintas telah menyebabkan kerugian materiil sekitar Rp235 miliar setiap tahunnya yang mencakup rusaknya kendaraan bermotor dan rusaknya barang-barang milik korban.
- c. Bahwa data kejadian kecelakaan di atas semakin dikuatkan dengan data pelanggaran lalu lintas berdasarkan kepemilikan pemegang

SIM yang bersumber dari korlantas yang menunjukkan bahwa tingginya angka pelanggaran lalu lintas mayoritas didominasi pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Hal ini mengindikasikan bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM rentan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas karena tidak memiliki bekal pengetahuan yang cukup mengenai peraturan lalu lintas. Hal ini dibuktikan dengan dominasi sebesar 72 persen sampai dengan 73 persen pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM.

- d. Bahwa data kejadian kecelakaan dikelompokkan berdasarkan kepemilikan SIM yang dimiliki pelaku yang bersumber dari korlantas bahwa dari aspek pelaku menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang patut dapat dicatatkan antara lain 71 persen sampai 79 persen dari pelaku penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Dengan demikian, tidak adanya justifikasi kompetensi pengemudi meliputi penerbitan SIM terbukti menyumbang angka kecelakaan lalu lintas yang tertinggi bila dibandingkan dengan pengemudi yang telah terjustifikasi kompetensi pengemudinya melalui penerbitan SIM.
- e. Bahwa kemudian data kecelakaan dikaitkan dengan pelaku dapat dilihat bahwa usia mayoritas pelaku kecelakaan adalah pada rentang usia 22-29 tahun dengan persentasi 17 persen sampai dengan 20 persen bila dibandingkan dengan usia pelaku kecelakaan pada rentang usia lain. Hal ini sejalan dengan data dirilis oleh Global Road Safety Facility yang diinisiasi World Bank bahwa tingkat fatalitas kecelakaan didominasi pada rentang usia produktif. Oleh karena itu, untuk ... oleh karena itu, evaluasi kompetensi melalui perpanjangan SIM diperlukan untuk menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan dengan memastikan pemegang SIM memang masih memiliki kompetensi dan kesehatan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dalam rangka mencegah kecelakaan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan.
- f. Bahwa kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil yang relatif banyak disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu pertama faktor manusia sebesar 61 persen. Hal ini dikaitkan dengan kemampuan serta karakter pengemudi. Pengemudi yang mengalami kelelahan namun memaksakan mengemudi, ketidakstabilan ketika menghadapi lalu lintas yang semakin padat dan macet, mempunyai penyakit tertentu yang menyebabkan konsentrasi terganggu, terpengaruh oleh minuman alkohol dan obat-obatan tertentu, dan ketidakpahaman mengenai tata cara dan etika berlalu lintas karena tidak memiliki ... mempunyai SIM. Faktor manusia merupakan faktor dominan karena dari setiap terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dipastikan

didahului adanya pelanggaran lalu lintas atau perilaku yang tidak patuh pada tata cara dan etika berlalu lintas. Kedua, faktor prasarana dan lingkungan sebesar 30%. Hal ini terkait dengan kondisi jalan dan lingkungan sekitar ruang jalan yang mencakup jalan bergelombang atau rusak, jalan yang licin, jalan berkelok-kelok, turunan atau tanjakan, lingkungan yang berkabut atau tempat binatang yang menyeberang. Ketiga, faktor kendaraan bermotor sebesar 9%. Hal ini terkait dengan kendaraan bermotor yang tidak layak ... tidak layak jalan karena pemeliharaan yang tidak rutin, sehingga menyebabkan gagalnya fungsi rem, mesin menjadi sangat panas, dan kendaraan yang sudah kehilangan daya cengkeram. Kondisi kendaraan bermotor yang over dimension dan juga cara pemuatan barang yang melampaui daya muat atau overload kendaraan bermotor.

- g. Bahwa dengan mendasarkan pada data di atas, pembenahan terhadap faktor manusia menjadi hal yang urgent untuk dilakukan. Salah satu wujud perbaikan terhadap faktor manusia adalah dengan adanya mekanisme perpanjangan SIM yang dilakukan setiap lima tahun sekali sebagai bentuk evaluasi terhadap kelayakan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Evaluasi dilakukan pada aspek pokok, yaitu kondisi kesehatan jasmani dan rohani, serta adanya kewajiban menyerahkan sertifikat kompetensi mengemudi atau sertifikat verifikasi kompetensi mengemudi, tentu menunjukkan tingkat kompetensi dan kemampuan mengemudi pemilik SIM. Bahkan untuk SIM umum masih dilakukan evaluasi terhadap kemampuan mengemudi itu melalui uji ulang simulator dan dilengkapi dengan penilaian tingkat kecermatan dan kestabilan emosi pada saat mengendarai. Dari tes ulang kesehatan jasmani, rohani, sertifikasi kompetensi mengemudi, serta uji ulang melalui simulator akan dapat diketahui tingkat kompetensi mengemudi dari pemegang SIM, sehingga tidak ada pilihan untuk diberikan perpanjangan atau ditolak. Pembenahan faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan inilah yang dapat diintervensi oleh negara melalui berbagai bentuk evaluasi dalam wujud perpanjangan SIM secara berkala.

Empat, pembaharuan data SIM untuk forensik kepolisian yang mendukung upaya penegakan hukum.

- a. Pada fungsi lain dari perpanjangan SIM yang lebih penting dari ... bagi kepentingan negara, khususnya dalam mendukung tugas polri sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 86 ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang LLAJ, yaitu pertama, SIM sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi pemegang SIM, yaitu nama, alamat, tempat kelahiran, tanggal bulan tahun kelahiran, pendidikan, pekerjaan,

sidik jari, dan foto. Melalui perpanjangan SIM setiap lima tahun sekali, keterangan identitas lengkap pemegang SIM dapat dilakukan pembaruan. Di antaranya jika terjadi perubahan nama, perubahan alamat, perubahan pekerjaan, perubahan sidik jari, dan tampak di wajah, serta melalui perubahan foto. Adanya pembaharuan keterangan identitas setiap pemegang SIM tentu sangat bermanfaat bagi pelaksanaan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai pengemban tugas dan fungsi keamanan dan ketertiban masyarakat. Kedua, identitas setiap pemegang SIM berfungsi sebagai data forensik kepolisian. Keterangan data lengkap dari pemegang SIM yang terus dilakukan, pembaharuan setiap lima tahun akan menjadi bahan dan sumber bagi pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan pelacakan terhadap pelaku tindak pidana, terutama jika terlalu ... pelaku menggunakan kendaraan bermotor. Dengan data yang terus diperbaharui setiap lima tahun, akan mempermudah untuk membantu petugas penegak hukum melakukan penyelidikan dan penyidikan pelaku tindak pidana melalui penggunaan data SIM yang terhadap pada pangkalan data pemilik SIM.

- b. Bahwa dalam hal pemegang SIM terlihat dalam kecelakaan yang mengakibatkan korban nyawa, luka berat, maupun kerugian materil akan terlihat dalam tindak pidana lain. Polri selaku aparat penegak hukum harus segera bertindak, baik dalam rangka penanganan korban atau membantu korban, maupun penegakan hukum.

Pertama, untuk kepentingan penanganan korban. Polri sangat membutuhkan bantuan dan kerja sama dengan keluarga korban yang tentunya sesuai dengan alamat yang tertuang dalam SIM. Kalaupun korban kecelakaan lalu lintas ini sudah berpindah tempat lain, ingatan orang yang tinggal di sekitar alamat terakhir terhadap korban yang masih melekat karena belum lewat lima tahun, sehingga keberadaan keluarga korban masih memungkinkan untuk ditemukan atau dicari. Inilah salah satu fungsi identitas dan alamat korban yang harus diperbarukan setiap lima tahun. Kemungkinan menemukan keluarga korban ataupun orang terdekatnya untuk dimintai keterangan sangat sulit bagi Polri apabila korban ternyata telah lama berpindah, atau tempat, atau tidak sesuai dengan alamat yang tertera dalam SIM. Misalnya karena SIM berlaku untuk seumur hidup yang karenanya alamat korban tidak diperbarukan.

Kedua. Untuk kepentingan penegakan hukum pembaruan keterangan identitas pemegang SIM, seperti perubahan nama, alamat, pekerjaan, dan tampak wajah melalui foto sangat membantu dalam proses pengungkapan suatu perkara tindak pidana, baik sebagai tersangka atau sebagai korban. Dalam hal pemegang SIM sebagai pelaku tersangka, maka keluarga atau tetangga korban sesuai dengan

alamat terbarunya dapat memberikan keterangan atau kesaksian dalam membantu terangnya tindak pidana yang terjadi.

J. Alat-alat bukti yang diajukan oleh Pihak Terkait. Ini dianggap telah dibacakan.

K. Petitum.

Bahwa berdasarkan seluruh keterangan Pihak Terkait di atas, maka terhadap seluruh dalil Pemohon sebagaimana diuraikan pada Permohonan Pihak Terkait, menyatakan bahwa Pasal 85 ayat 2 UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), Pasal 28 ayat ... 281[sic!] ayat (1) UUD 1945. Bahkan ketentuan batas waktu berlakunya SIM selama lima tahun mengandung manfaat yang fungsional bagi pembaruan data, sekaligus sebagai upaya forensik kepolisian. Selain itu, seluruh asas dalam AAUPP telah diupayakan untuk dibuat dalam tata cara penerbitan SIM.

Bahwa Pihak Terkait memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia untuk memeriksa dan memutus perkara pengujian materiil Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dengan amar putusan, sebagai berikut:

1. Menerima Keterangan yang diajukan oleh Pihak Terkait.
2. Menolak Permohonan Pemohon pengujian materi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Menyatakan bahwa materi muatan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Apabila Majelis Hakim Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil adanya (*ex aquo et bono*). Hormat kami, perwakilan Kuasa Pihak Terkait, Prof. Dr. Chryshnanda Dwilaksana, Inspektur Jenderal Polisi.

19. KETUA: SALDI ISRA [51:28]

Terima kasih, Pak Chrys. Silakan kembali ke tempat.

Selanjutnya kalau ada pendalaman dari Meja Hakim? Prof. Guntur. Silakan, Prof.

20. HAKIM ANGGOTA: M. GUNTUR HAMZAH [51:46]

Baik. Terima kasih, Yang Mulia Pimpinan Sidang Prof. Saldi.

Yang saya hormati dan saya muliakan Pak Kakorlantas Polri, Pak Kadiv Hukum dan juga Kepala Sekolah, Staf, dan Pimpinan Lemdiklat Polri, Prof. Chris.

Saya ingin mendalami atau sedikit menanyakan terkait dengan ... ya ini sangat menarik bagi saya, traffic attitude record, ya. Dalam

kaitannya dengan perpanjangan SIM ini. Di sini ada TAR, ya, Traffic Attitude Record ini.

Ya, kalau dalam dunia kampus, itu biasa kita sebut dengan kalau mahasiswa, academic record, ya. Kalau di bidang kesehatan, medis, disebut medical record. Artinya apa? Pencatatan terkait dengan seaktifitas, ya, yang kaitannya dengan lalu lintas ini, berarti yang pemegang SIM ini punya ... apa ... attitude record, ya, yang bisa diketahui apakah dia pernah melanggar apa semua. Nah, saya ingin kaitkan dengan tingginya ... apa ... tingginya pelanggaran, ya, pelanggaran dari pemegang SIM yang berusia 22 hingga 29 tahun, sebagaimana tercantum di halaman 22 ... apa ... keterangan ini.

Nah, saya ingin bertanya, apakah ... pertama, apakah traffic attitude record yang di sini disampaikan bahwa tidak semua orang yang memegang SIM itu dapat diberikan bila persyaratan penerbitannya itu SIM dipenuhi dan juga dengan melihat traffic attitude record yang dimiliki oleh pemegang SIM. Nah, apakah ini kalau menurut saya ini suatu lompatan yang luar biasa, ya, kalau memang ini sudah dipraktikkan atau diimplementasikan. Nah, apakah ini sudah diimplementasikan atau baru berupa konsep? Atau memang sudah ... dalam pelaksanaannya sudah digunakan ini untuk menjadi instrumen menilai apakah seseorang diperpanjang SIM-nya atau tidak dengan melihat traffic attitude record ini. Mungkin bisa dijelaskan bagaimana kira-kira bentuknya.

Dan yang kedua, kalau saya me-compare, ya, Pak Prof. Chris, ya, saya me-compare bahwa ini merupakan salah satu instrumen yang digunakan, me-compare dengan syarat-syarat, ya, atau kriteria perpanjangan SIM dari aspek umur. Tadi sudah disebutkan umur, umur itu otomatis karena pasti orang perpanjangan pasti bertambah umurnya, ya.

Nah, kemudian dari aspek administrasi. Kalau saya lihat tadi penjelasan aspek administrasi itu ada dua. Administrasi dalam arti dia peserta BPJS, ya, dan administrasi bahwa dia pernah sekolah mengemudi, kan gitu. Itu kan dua aspek administrasi yang dijelaskan di sini. Kemudian yang ketiga aspek Kesehatan. Kesehatan jasmani dan kesehatan rohani, mental.

Nah, saya ingin meletakkan TAR ini masuk di kriteria mana ini? Ya, Traffic Attitude Record ini masuk di kriteria mana? Kalau usia, saya kira tidak, ya. Ini saya mendapatkan penjelasan dari Polri, ini TAR ini masuk di kriteria mana? Dan bagaimana implementasi TAR ini?

Karena kalau menurut saya ini jalan, waduh luar biasa, kalau memang sudah efektif. Nah, ini perlu kami dapat gambaran dari Polri terkait dengan TAR ini, dalam kaitannya juga tadi dengan prevensi, ya. Orang yang melakukan pelanggaran itu, itu lebih banyak di usia 22 sampai 29, berarti di usia 22-29 ini kan secara kesehatan mental, itu kan sebetulnya relatif baik, tetapi mungkin tadi faktor kompetensi yang

kurang, gitu kan? Nah, apakah karena kekurangan kompetensi inilah yang membuat terjadi ... apa, ya, secara rata-rata tingkat kecelakaan itu di usia 22-29 ini, kemudian itu terjadi karena kompetensi yang kurang? Dan apa ikhtiar dari kepolisian supaya itu tidak ... apa ... terjadi? Karena itu adalah generasi-generasi muda, ya. Boleh dikata usia 22-29 ini adalah usia-usia yang bisa diharapkan sebagai generasi emas ke depan. Tapi kalau dia mengalami kecelakaan, apalagi sampai menjadi korban, itu kita memang agak ... apa namanya ... agak khawatir, ya, mendengar hal-hal seperti itu. Tapi tidak berarti bahwa kalau di atas itu silakan saja, enggak juga, kami juga tidak ada keinginan. Kalau bisa zero tolerance terkait kecelakaan itu jauh lebih bagus. Makanya, saya mengatakan ini lompatan yang luar biasa kalau memang ... apa namanya ... sistem ... apa ... RAT ini, ya, TAR ini, Traffic Attitude Record ini memang sudah efektif digunakan dalam rangka untuk kepentingan perpanjangan SIM itu.

Mungkin itu, Yang Mulia, dari saya. Terima kasih.

21. KETUA: SALDI ISRA [57:23]

Terima kasih, Yang Mulia Prof. Guntur.

Yang lain? Yang Mulia Pak Wahiduddin Adams, dipersilakan.

22. HAKIM ANGGOTA: WAHIDUDDIN ADAMS [57:31]

Baik, terima kasih, Yang Mulia Ketua.

Dan sedikit pendalaman saja kepada ... ya, terkait bahwa disebut urgensi evaluasi dalam perpanjangan SIM tadi, ya, itu ada empat. Saya ulangi, evaluasi sebagai upaya membangun budaya hukum berlalu lintas. Kemudian, pemenuhan persyaratan dalam perpanjangan SIM. Kemudian, termasuk pembaharuan data SIM untuk forensik kepolisian yang mendukung upaya penegakan hukum, ya. Jadi, tekanan pada manfaat bagi ... apa ... pemegang SIM itu masih belum berimbang ini diberikan data.

Nah, saya menyambung apa yang disampaikan Prof. Guntur tadi. Bahwa data usia pelaku kecelakaan itu rentang usia 22 sampai dengan 29 tahun dan persentase sebesar 17% sampai dengan 20% dibanding pelaku usia ... kepada rentang usia lain, ya.

Nah, saya lihat ini, apa betul karena di ... apa ... laman website lain. Di beberapa negara itu, ya, seperti di Amerika, misalnya, SIM itu 8 tahun, ya. Nah, kemudian, tapi ada juga yang di negara bagian tertentu seperti Montana itu 12 tahun. Tapi juga ada terakhir pemilik SIM dibatasi 65 tahun, ya, di Amerika itu. Nah, di Singapura itu juga mereka tidak memberi batasan waktu SIM yang dipegang oleh warga negara Singapura. Artinya, tidak ada keluar ... tapi jika pemegang SIM sudah berusia 65 tahun, mereka harus melakukan pembaharuan setiap 3

tahun sekali. Nah, itu artinya pada usia 65 tahun itu, ya, mungkin, ya, sensitivitas, refleksi, dan lain sebagainya itu sudah berkurang justru, ya, setiap 3 tahun. Nah, ini di ... yang 5 tahun ini kita tadi wegverkeersordonnantie yang sudah lama, yang dulu SIM itu (ucapan tidak terdengar jelas) rijbewijs, ya. Ya, kita juga baru berakhir sejak Undang-Undang 14/1992 dulu, semua orang cari rijbewijs-rijbewijs, gitu, ya. Tapi sekarang sudah semua anak muda sekarang enggak kenal lagi rijbewijs. Semua SIM. Karena sejak Undang-Undang 14/1992 itu, ya, sudah ini SIM. Dan di Undang-Undang 14/1992 itu, SIM itu diatur untuk kepolisiannya tidak diundang-undang, tapi di undang-undang yang baru ini, ya, langsung ditunjuk di kepolisian karena terkait bahwa banyak kaitan administratif dan penegakannya yang sebetulnya di dalam ... apa ... kewenangan kepolisian.

Nah, apakah, ya, ada juga ... apa ... pemikiran, ya, kalau Pemohon ini terlalu jauh, ya, sampai seumur hidup, tapi apakah pemikiran, ya, lebih dari lima tahun, misalnya? Karena tadi. Dan variasi ininya juga dibedakan, kalau umur sekian, sekian tahun. Kalau umur begini, sekian tahun. Sehingga kelihatan sebetulnya, ya, tidak saja pendekatannya yang empat ini tadi, tapi pendekatan dari sisi pemegang SIM itu. Dilihat dari segi umurnya karena tadi disebut, ya, bahwa ... apa ... mayoritas pelaku kecelakaan itu rentangnya seusia begitu, ya. Tapi apakah ada pernah, ya, pemikiran, ya? Ya, kalau di naskah akademik dulu enggak ada, ya. Waktu kita membahas undang-undang ini, ya, hanya ... apa ... ada pendapat publik saja, ya. Tapi di naskah akademiknya tidak ada saya lihat variabel seperti itu. Masih mempertahankan yang lima tahun ini. Tapi apakah ada? Karena ada perbandingan-perbandingan itu. Tadi kemungkinan tujuh tahun kemudian usia begini sekian tahun. Kalau sudah, ya, 80 apakah masih boleh, ya, diterbitkan SIM-nya yang tadi perpanjangan dari 75, kemudian 80 diperpanjang juga atau sebelumnya, ya? Nah, jadi ada pemikiran-pemikiran seperti itu.

Saya kira ini maknanya pendalaman. Karena Pemohon ini kan langsung loncat seumur hidup gitu, ya. Ya, maksudnya di sini, ya, macam-macam ... apa ... alasannya, ya, terkait dengan biaya dan lain sebagainya. Saya kira tidak di sana, tapi bagaimana, ya, empat hal yang disebutkan urgensi evaluasi SIM itu dan kemudian untuk, ya, kepentingan pengemudi itu sendiri saya kira? Jadi kepentingan dari pengemudi itu saya kira ... apa ... titik berat. Biasanya sebuah undang-undang itu. Kepentingan dari yang user-nya, yang memakainya itu apa? Jadi tidak rata-rata lima tahun, apakah ada pemikiran seperti itu gitu, ya? Saya yakin mungkin di pendidikan-pendidikan di kepolisian, diskusi-diskusi, atau apa sudah pernah pemikiran-pemikiran seperti itu, ya. Tapi tentu kalau untuk menjawab apa ... dalil Pemohon, ya, ini, tapi kemudian kita kembangkan sebagai pendalaman, ya.

Ya, terima kasih, Pak Ketua.

23. KETUA: SALDI ISRA [01:03:30]

Terima kasih, Yang Mulia Pak Wahid.
Yang Mulia Prof. Enny, dipersilakan.

24. HAKIM ANGGOTA: ENNY NURBANINGSIH [01:03:36]

Terima kasih, Yang Mulia Pak Ketua Sidang.

Terima kasih kepada Pihak Terkait yang telah menyampaikan keterangan. Ada dua versi, ya, satu yang lengkap sekali dan tadi yang dibacakan oleh Prof. Chryshnanda itu yang ringkasannya, ya, begitu, ya. Dan yang kemarin saya minta juga masuk di sini, data mengenai ketertiban untuk kecelakaan lalu lintas.

Ada hal yang mungkin ... mungkin saya tidak tahu, apakah ini berkorelasi atau tidak dengan yang disampaikan tadi dalam ringkasan ya, di halaman 19 ringkasan itu. Itu kan bicara syarat di situ, syarat usia yang kemudian dividekan Pasal 71 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Itu saya enggak tahu, apakah itu berkorelasi dengan vide itu atau tidak ya karena syarat usia. Saya coba cek di undang-undang, itu kan bicaranya berkaitan dengan buku kendaraan bermotor ya atau videnya yang benar atau ada yang perlu di ... apa namanya ... dijelaskan ulang itu. Karena apa korelasinya syarat usia kemudian videnya adalah pada bagian yang berbeda? Saya belum tahu ini, apa korelasinya di situ, ya. Mohon nanti bisa dijelaskan karena Pasal 71 ayat (2) itu kok saya lihat kok agak tidak cocok kalau videnya untuk syarat usia begitu ya. Mohon nanti di ... apa ... kalau memang itu ada yang perlu diberi keterangan tambahan atau memang perlu diperjelas, perjelas. Nanti mohon kepada Pihak Terkait, ya.

Kemudian yang kedua, ini saya agak kaget juga, ternyata tinggi sekali tingkat kecelakaan, ya. Itu bisa mencapai kurang-lebih 3 orang per jamnya yang meninggal. Sekarang kemudian di bagian halaman 21 itu dinyatakan bahwa ini ternyata mayoritas itu dilakukan oleh pengemudi yang tidak memiliki SIM ya, begitu. Ini artinya orang-orang yang mungkin saya tidak tahu, apakah sudah usianya memiliki SIM, tapi tidak memiliki SIM atau memang masih muda mereka itu? Apakah itu yang ... apa namanya ... tingkat rata-ratanya memang pada usia belum memiliki SIM? Seperti itu.

Nah, ini yang saya mencoba, apakah itu kemudian kalau dikaitkan dengan demerit point system yang ada penandaan di situ, ketika orang sudah punya SIM ketika melakukan satu kecelakaan karena pelanggaran di situ, kemudian ada penandaannya. Bagaimana kemudian mereka yang misalnya, saya ambil contoh, memang belum dalam usia memiliki SIM melakukan kecelakaan di situ, apakah kemudian ada sistemnya yang bisa memberikan penandaan untuk tidak diberikan SIM? Misalnya seperti itu. Nah, ini apa upaya yang dilakukan

oleh pihak kepolisian, khususnya Kakorlantas dalam kaitan dengan demerit point system itu, khususnya yang memang belum berusia untuk memiliki SIM? Itu saya kira bisa diberikan sebagai keterangan tambahan tertulis nanti, ya.

Demikian dari saya, terima kasih, Pak Ketua.

25. KETUA: SALDI ISRA [01:06:31]

Terima kasih, Yang Mulia Prof Enny. Berikutnya Pak Daniel, setelah itu Prof Arief.

26. HAKIM ANGGOTA: DANIEL YUSMIC P. FOEKH [01:06:39]

Baik. Terima kasih, Yang Mulia Ketua Sidang, terima kasih juga untuk keterangan dari Pihak Terkait.

Ini banyak hal yang sangat menarik ya yang disampaikan oleh Pak Prof. Chrys, ya dalam keterangan ini. Mungkin saya minta ada data tambahan, Pak Prof, terkait dengan usia. Pada usia terkait dengan ... kalau kita lihat ada di negara lain ada pembatasan usia untuk memperoleh SIM, sementara ada negara lain yang memberikan ... tidak ada lagi pembatasan. Nah, di Indonesia ini usia tertinggi untuk pengajuan SIM itu usia berapa, ya, Prof? Ini mungkin penting juga untuk kita lihat. Karena data yang disajikan ini tidak terkait dengan hal itu, tapi menurut saya ini penting untuk kita memikirkan apakah perlu ada pembatasan atau tidak? Karena semakin ada penelitian yang mengatakan, semakin tinggi orang usianya, justru kalau mengendarai mobil itu justru dia tidak akan ... apa ... ingatannya, tubuhnya, ya, gerak tubuhnya itu bisa lebih mudah, ya. Artinya, semua organ tubuh itu akan berjalan dengan baik. Nah, di Indonesia ini, data usia-usia tertinggi itu berapa, ya? Mungkin kalau ada itu bisa ... kami diberi gambaran terkait dengan hal itu.

Nah, ini tadi yang soal 5 tahun. Ini saya ingat, kami masih kecil itu selalu mengenal istilah rijbewijs ini, ya. Kebetulan, saya besar di Kupang itu pengaruh bahasa Belandanya itu banyak. Jadi, ini istilah yang tidak asing bagi saya. Nah, ternyata dalam penjelasan ini, ini 5 tahun ini, kalau tadi uraian naskah akademik itu tidak ada karena memang ini sudah dipraktikkan, ya. Sudah sejak lama, pada masa sebelum kemerdekaan ini sudah ada, sehingga ini menjadi rujukan. Karena itu, terkait dengan permohonan Pemohon untuk tidak dibatasi atau seumur hidup, ini juga saya kira perlu ada kajian hal ini yang menarik yang bisa memberi masukan bagi hakim.

Kemudian yang terakhir, ini juga, ini Pak Prof, ya. Ini di MK ini seringkali ada pemahaman terkait Undang-Undang Dasar yang agak salah. Undang-Undang Dasar kita ini hanya 37 pasal, tapi seringkali orang menyebut *281, Pasal 281*. Padahal itu maksudnya Pasal 28I.

Nah, ini saya kira ini seringkali terjadi, ini saya kira penting juga mungkin supaya bisa tersosialisasi terkait dengan pasal yang diucapkan dalam setiap persidangan.

Saya kira itu saja dari saya, terima kasih, Yang Mulia.

27. KETUA: SALDI ISRA [01:10:03]

Terima kasih, Yang Mulia Pak Daniel.
Yang Mulia Prof. Arief.

28. HAKIM ANGGOTA: ARIEF HIDAYAT [01:10:06]

Ya, terima kasih Prof. Saldi.

Yang pertama, terima kasih pada Pihak Terkait Kepolisian. Saya mengaitkan dengan apa yang sudah pernah diputus oleh Mahkamah sehubungan dengan SIM ini.

Begini, sebetulnya dengan keterangan berbagai pihak yang sudah muncul, saya sudah menemukan beberapa kata kunci yang bisa dipakai untuk menelusuri konstitusional atau tidaknya Permohonan ini. Tetapi karena Mahkamah Konstitusi adalah lembaga yang core business-nya di bidang peradilan, yang sifatnya terbuka untuk publik dan dapat diakses seketika di era yang modern ini, maka saya mempunyai kepentingan dalam rangka untuk memberikan pemahaman kepada semua pihak secara langsung, maka saya mempunyai keinginan untuk berpartisipasi menindaklanjuti keterangan yang telah diberikan oleh pihak Polri ini. Karena seketika apa yang terjadi diskusi di forum ini bisa diketahui oleh masyarakat luas, jadi selain MK fungsi judicial, ada fungsi pendidikan yang segera bisa tersebar luas kepada masyarakat di Indonesia.

Oleh karena itu, izinkan saya untuk menindaklanjuti itu begini. Ada faktor yang menurut saya sangat penting, sehubungan dengan ini menyangkut inti dari Permohonan Pemohon. Kenapa sih harus diperpanjang 5 tahun? Kok tidak, ya, seumur hidup itu? Dan ini berkaitan dengan apa yang sudah diputuskan oleh Mahkamah, sehubungan dengan SIM ini. Kenapa Mahkamah pada waktu itu meletakkan SIM ini merupakan kewenangan dari lembaga yang sering disebut sebagai constitutional important. Polri adalah lembaga yang termasuk atau bisa diklasifikasikan sebagai constitutional important, lembaga yang sangat penting menurut konstitusi.

Nah karena ini sangat penting, yang dua tugas pokok pentingnya adalah melakukan dari sisi keamanan dan juga yang kedua sisi pentingnya adalah penegakan hukum. Dari sisi penegakan hukum ini, ternyata keterangan yang disampaikan oleh Pihak Terkait pada halaman 23 dan seterusnya sebelum diakhiri keterangan ini, mengatakan bahwa pembaharuan data SIM untuk kepentingan forensik

kepolisian yang mendukung upaya penegakan hukum. Nah, putusan MK kenapa meletakkan kewenangan SIM ini di tangan Polri adalah dalam upaya ... salah satu upaya untuk penegakan hukum. Oleh karena itu, relevan sekali Permohonan ini harus dijawab yang intinya ke arah itu.

Ada beberapa hal yang harus diperhatikan. Pembaharuan secara berkala SIM, kenapa kemudian bisa dipilih 5 tahun, kok tidak dipilih 10 tahun, dipilih 15 tahun, tapi kenapa kok tidak dipilih 1, atau 2 tahun, atau 3 tahun, tapi dipilih angka 5 tahun? Untuk angka-angka ini sifatnya open legal policy, tapi karena sesuatu hal, maka sebetulnya Mahkamah juga bisa melihat ini satu hal yang penting. Ada indikator-indikator yang tadi sudah saya sebutkan, waktu. Kemudian yang kedua, ingatan manusia. Kemudian yang ketiga, di era sekarang ini mobilitas penduduk itu sangat dinamis, sehingga karena yang faktor terakhir mobilitas penduduk itu sangat dinamis, maka kalau itu terlalu lama, itu juga mobilitasnya sudah berubah sangat cepat sekali, maka ini tidak bisa kalau terlalu lama, data harus diperbaiki, data harus di-update.

Saya pernah membaca buku begini. Dalam ingatan manusia, misalnya saya ... saya tinggal di Semarang, KTP saya di Semarang, SIM saya juga di Semarang. Tapi kalau kemudian saya pindah ke Jakarta ini bukan karena tugas, tapi karena pindah mobilitas saya secara permanen, maka orang-orang penduduk di Semarang yang dulu tetangga saya satu RT, itu sudah lupa ingatan terhadap saya karena sudah lama, 10 tahun saya sudah di MK. Tetapi kalau itu 5 tahun, maka kalau terjadi sesuatu kepada saya, kalau saya memegang SIM dan kebetulan SIM saya alamatnya di situ, maka akan dilacak oleh polisi ke sana, ke alamat saya. Di sana ditanyakan, apakah ini namanya Arief Hidayat? Pernah tinggal di sini? Ya, sekarang sudah pindah ke Jakarta. Maka pelacakan-pelacakan dalam rangka penegakan hukum itu dengan waktu yang lima tahun, itu masih bisa diingat atau sebagainya.

Jadi keterangan yang mengatakan bahwa ini adalah data yang harus selalu di-update dalam rangka tugas penegakan hukum, khususnya pada waktu melaksanakan forensik kepolisian, itu lima tahun itu bisa dipertanggungjawabkan. Lebih dapat dipertanggungjawabkan karena mobilitas penduduk, karena ingatan manusia yang sangat terbatas.

Mungkin juga kalau kita bersama-sama ingat proses daluarsa satu perkara, itu kan juga ada batasannya, kecuali perkara-perkara yang menyangkut extraordinary crime. Nah, itu kan dalam rangka supaya ingatan manusia itu masih teringat sesuatu hal ... ini itu begini, faktanya itu begini, konkretnya itu begini, sehingga kita semua bisa anu ... tahu.

Nah, ini saya mohon untuk bisa diperkuat nanti. Apa betul sih waktu yang lima tahun itu memang ada sisi yang sekarang masih bisa relevan untuk tetap lima tahun, atau itu bisa digeser menjadi 20 tahun

atau 10 tahun, atau itu bahkan kalau perlu, digeser lebih singkat? Tetapi itu merepotkan dan sebagainya-sebagainya itu harus diperhitungkan. Karena itu tadi faktor-faktor yang saya minta keterangan lebih lanjut, faktor masalah waktu dalam rangka forensik kepolisian, maka satu-satunya atau satu-satunya ... bukan, pilihannya paling tepat kewenangan SIM ini ada di Polri. Karena berkaitan dengan penegakan hukum, itu yang itu sudah kayaknya sih selama ini pikiran-pikiran bergeser juga gak mungkin terjadi, belum memungkinkan.

Tapi masalah waktu ini yang harus kita jawab sekarang berkaitan dengan itu tadi, ingatan manusia, datanya harus diperbarui dalam rangka untuk forensik kepolisian dan waktu lima tahun masih sangat memungkinkan dan masih sangat ... apa ... terjangkau oleh ingatan manusia kalau lima tahun. Karena era yang sekarang era abad 21 ini, mobilitas penduduk sudah sangat tinggi sekali dan sangat dinamis. Oleh karena itu, data pembaharuannya harus tetap harus dilakukan, tapi dilakukannya harus berapa tahun? Itu yang harus kita jawab dalam persoalan konstusionalitas ini. Karena tidak menyangkut secara langsung isu konstusionalitas, tapi ini pilihan-pilihan yang tepat supaya betul-betul fungsional.

Saya kira itu, Pak Wakil, terima kasih. Saya mohon untuk bisa diperdalam kalau anu ... dilakukan secara tertulis saja tambahan keterangan tertulis. Terima kasih.

29. KETUA: SALDI ISRA [01:19:28]

Terima kasih, Yang Mulia Prof. Arief.

Saya sedikit saja ya di Petitum Pemohon itu di angka 3, Pak Chrys, dan teman-teman dari Kepolisian. Itu minta MK dengan amar putusan sebagai berikut, poin tiga, "Menyatakan bahwa materi Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945." Nah, ini kan terlalu luas ini, yang diuji cuma Pasal 85, cukup Kepolisian menyatakan Pasal 85 ayat (2), itu saja, konstusional dulu.

Nanti kalau kami nyatakan semuanya konstusional, enggak ada lagi ruang orang lain mempersoalkan Undang-Undang Lalu Lintas nanti. Nah, itu yang dimohonkan saja, tolong itu diperbaiki nanti.

Tidak ada lagi, mau dijelaskan atau mau dijawab nanti di keterangan tambahan, disilakan.

**30. PIHAK TERKAIT: CHRYSHNANDA DWILAKSANA (KEPOLISIAN)
[01:20:35]**

Terima kasih, Yang Mulia.

Kami akan memberikan beberapa poin saja. Yang lain akan kami lengkapi dengan penambahan keterangan pada keterangan pada hari ini.

31. KETUA: SALDI ISRA [01:20:50]

Silakan!

**32. PIHAK TERKAIT: CHRYSHNANDA DWILAKSANA (KEPOLISIAN)
[01:20:51]**

Yang pertama, kami ingin menyampaikan bahwa SIM itu merupakan suatu legitimasi kompetensi. Karena ketika kita mengemudi kendaraan bermotor di jalan raya, ini bisa merusak, menghambat, bahkan mematikan produktivitas diri kita maupun orang lain.

Pada konteks ini, maka SIM merupakan privilege atau hak istimewa yang merupakan suatu pemberian dari negara atau pengizinan kepada seseorang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya, dimana yang bersangkutan telah dianggap lulus uji, uji administrasi, uji kesehatan, uji psikologi, uji simulasi, kompetensi, dan juga memiliki pengetahuan atas peraturan-peraturan, dimana yang bersangkutan juga dianggap telah memiliki kepekaan dan kepedulian akan keselamatan bagi dirinya dan orang lain. Pada konteks ini tentu juga akan sejalan dengan ... apa namanya ... yang berkaitan dengan amanat Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan itu, yaitu untuk mewujudkan dan memelihara lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Meningkatkan kualitas keselamatan, dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, membangun budaya tertib, dan memberikan pelayanan prima di bidang LLAJ.

Nah, konteks ini, tentu SIM akan berkaitan dengan beberapa poin. Yang pertama adalah sekolah mengemudi. Yang kedua, sistem uji SIM. Yang ketiga, sistem penerbitan SIM. Yang keempat, kaitan dengan fungsi kontrol atau penegakan hukum, maka di sini akan ada catatan perilaku berlalu lintas atau Traffic Attitude Record, dimana untuk mencatat pelanggaran ringan diberikan poin 1, atau pelanggaran administrasi, pelanggaran sedang yang berdampak kemacetan diberikan poin 3, pelanggaran berat dikenakan poin 5, atau berdampak kecelakaan ini diberikan poin 5.

Nah, konteks ini tentu juga akan berkaitan dengan demerit point system, sistem perpanjangan SIM. Pada konteks ini, yang pertama, tanpa uji ulang, dimana yang bersangkutan atau pemegang SIM ini

tidak pernah melakukan pelanggaran selama masa pemegang SIM. Yang kedua, walaupun melanggar di bawah 12 poin. Yang ketiga ... yang selanjutnya adalah uji ulang, dimana yang bersangkutan pernah mengalami atau terlibat kecelakaan, apalagi sebagai terlarang atau tersangka. Yang kedua, pelanggarannya melampaui 12 poin. Yang ketiga, cabut sementara oleh putusan pengadilan, dimana di sini ini konteksnya adalah pengemudi ugal-ugalan, menggunakan narkoba, mabuk, atau overload, overdimensi, dan hal-hal lain yang membahayakan keselamatan dirinya dan orang lain. Yang keempat adalah cabut seumur hidup dengan putusan pengadilan karena yang bersangkutan melakukan tabrak lari.

Nah, pada konteks ini, tentu dari SIM sebagai legitimasi kompetensi, ini juga berkaitan dengan penengkakan hukum, apalagi yang sudah dikembangkan dengan sistem ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement) penegakan hukum secara elektronik, maka sistem smart SIM ini dari chip-nya juga akan merecord, mencatat perilaku-perilaku atau pelanggaran-pelanggaran ini.

Nah, pada Traffic Attitude Record akan berkaitan dengan demerit point system pada sistem perpanjangan SIM. Dan SIM memang berkaitan dengan forensik kepolisian karena konteks pembuktian untuk membuktikan secara makro dan mikro evident dan ini juga bisa dikembangkan pada konteks lain untuk perlindungan, pengayoman, dan juga pelayanan. Ini juga akan berkaitan dengan bagaimana konteks pertanggungjawaban karena memiliki kendaraan bermotor itu mungkin analogi secara ekstrem saya bisa katakan, sama seperti memiliki senjata api, bisa membunuh dirinya dan orang, lain tentu pada konteks ini kita juga mendukung lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan, sebagai refleksi budaya bangsa, dan cermin tingkat modernitas.

Yang Mulia, saya kira itu poin-poin singkat yang kami sampaikan nanti pertanyaan-pertanyaan dari Yang Mulia, ini juga akan kami lengkapi pada keterangan berikutnya. Terima kasih.

33. KETUA: SALDI ISRA [01:24:54]

Terima kasih. Jadi akan ada keterangan tambahan nanti, ya, Pak Chrys?

Sebelum sidang ditutup, ini Pihak Terkait Kepolisian mengajukan Bukti PT 8-1 sampai dengan PT 8-3 dan Bukti PT 9-1 sampai dengan PT 9-16, betul? Nah, ini belum bisa disahkan sekarang karena bukti-bukti tersebut belum dinasegel, jadi belum memenuhi syarat untuk bukti yang bisa dijalankan karena alat bukti yang sah, sehingga belum disahkan sekarang.

Yang kedua. Di Bukti PT 8-3, di dalam daftar bukti tercatat Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Kep 72 Tahun 2013 tentang Standar Operasional Prosedur

Bidang Registrasi dan Identifikasi, namun bukti fisik yang diserahkan berbeda dengan yang tercatat dalam daftar bukti. Bukti fisik yang diserahkan adalah Standar Operasional Prosedur Pelayanan Penerbitan SIM di Satpas. Nanti tolong diperbaiki lagi di Kepaniteraan. Dan nanti kalau sudah dinasegel dan yang tadi sudah diperbaiki, di sidang berikutnya akan kita saikan bukti-bukti yang diajukan oleh Pihak Terkait. Bisa dipahami ya? Nanti kalau ada yang ragu, bisa dihubungi Kepaniteraan.

Yang kedua. Sidang berikutnya kita akan mendengarkan keterangan saksi dari Pemohon, berapa orang?

34. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [01:26:35]

2 orang, Yang Mulia.

35. KETUA: SALDI ISRA [01:26:37]

2 orang, ya?

36. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [01:26:37]

Ya, Yang Mulia.

37. KETUA: SALDI ISRA [01:26:38]

Dua orang saksi dari Pemohon dan dengan ketentuan daftar curriculum vitae serta ... itu harus sampai di Kepaniteraan Mahkamah paling lama dua hari kerja sebelum hari sidang, ya.

Nah, sidang berikutnya, sidang sekarang akan ditunda pada Selasa, 8 Agustus 2023. Selasa, 8 Agustus 2023, pukul 11.00 WIB. Agenda mendengarkan keterangan saksi Pemohon.

Nah sebelum ditutup, kami mau menanyakan apakah Presiden akan mengajukan ahli?

38. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI [01:27:24]

Izin, Yang Mulia, Presiden tidak mengajukan ahli.

39. KETUA: SALDI ISRA [01:27:29]

Oke, jadi Presiden tidak mengajukan ahli, ya.
Pihak terkait?

**40. PIHAK TERKAIT: CHRYSHNANDA DWILAKSANA (KEPOLISIAN)
[01:27:42]**

Tidak ada, Yang Mulia, nanti keterangan saja.

41. KETUA: SALDI ISRA [01:27:46]

Oke, oke, terima kasih. Jadi artinya sidang berikutnya itu akan menjadi sidang terakhir kita, mendengarkan keterangan saksi dari Pemohon.

42. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [01:27:52]

Ya, Yang Mulia.

43. KETUA: SALDI ISRA [01:27:52]

Oke. Jadi diingat, ya. Jangan nanti ada penundaan-penundaan lagi, disiapkan saksinya. Mengajukan ahli?

44. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [01:28:02]

Terakhir, Yang Mulia. Sebelum ditutup, kami dari Pemohon kalau bisa kami bisa mendapatkan salinan Keterangan Pemerintah, DPR, dan Pihak Terkait, Yang Mulia.

45. KETUA: SALDI ISRA [01:28:12]

Nanti Anda bisa hubungi ... apa ... hubungi Kepaniteraan, ya?

46. KUASA HUKUM PEMOHON: AGUS SUPRIYADI [01:28:16]

Ya, Yang Mulia.

47. KETUA: SALDI ISRA [01:28:17]

Sebetulnya bisa dilihat juga di ... apa ... di Website Mahkamah Konstitusi, ada semua kok yang dibacakan dan segala macamnya itu, ya. Tapi kalau Anda ragu, nanti bisa datang ke Kepaniteraan. Jadi sidang ini ditunda tanggal (...)

**48. PIHAK TERKAIT: VIKTOR T. SIHOMBING (KEPOLISIAN)
[01:28:31]**

Mohon izin, Yang Mulia.

49. KETUA: SALDI ISRA [01:28:32]

Dari mana?

50. PIHAK TERKAIT: VIKTOR T. SIHOMBING (KEPOLISIAN) [01:28:33]

Dari Pihak Terkait (Kepolisian).

51. KETUA: SALDI ISRA [01:28:34]

Silakan.

52. PIHAK TERKAIT: VIKTOR T. SIHOMBING (KEPOLISIAN) [01:28:35]

Mohon izin, kami meralat apa yang disampaikan. Nanti kami diperkenankan mengajukan ahli ada tiga.

53. KETUA: SALDI ISRA [01:28:41]

Oke. Oke, tiga orang ahli, ya?

54. PIHAK TERKAIT: VIKTOR T. SIHOMBING (KEPOLISIAN) [01:28:44]

Siap.

55. KETUA: SALDI ISRA [01:28:45]

Jadi, berarti sidang berikut bukan sidang terakhir, masih ada kesempatan mendengarkan ahli dari Pihak Terkait. Oke, nanti kita akan agendakan setelah mendengarkan keterangan saksi dari Pemohon.

56. PIHAK TERKAIT: VIKTOR T. SIHOMBING (KEPOLISIAN) [01:28:56]

Terima kasih, Yang Mulia.

57. KETUA: SALDI ISRA [01:28:58]

Ya. Dengan demikian, sidang hari ini kita nyatakan selesai dan terima kasih kepada Pihak Terkait yang sudah memberikan keterangan. Kita semua yang sudah mengikuti sidang dengan tertib.

Sidang dinyatakan selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 12.37 WIB

Jakarta, 25 Juli 2023
Panitera,
Muhidin

