



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 23/PUU-XVI/2018**

**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 PRESIDEN, DPR, DAN
PIHAK TERKAIT [KEPOLISIAN (MABES POLRI)]
(III)**

J A K A R T A

RABU, 25 APRIL 2018



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 23/PUU-XVI/2018**

PERIHAL

Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

1. Toyota Soluna Community (TSC)
2. Irfan

ACARA

Mendengarkan Keterangan Presiden, DPR, dan Pihak Terkait [Kepolisian (Mabes Polri)] (III)

**Rabu, 25 April 2018, Pukul 11.18 – 12.29 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jl. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1) Anwar Usman | (Ketua) |
| 2) Aswanto | (Anggota) |
| 3) Arief Hidayat | (Anggota) |
| 4) Manahan MP Sitompul | (Anggota) |
| 5) Saldi Isra | (Anggota) |
| 6) I Dewa Gede Palguna | (Anggota) |
| 7) Suhartoyo | (Anggota) |

Wilma Silalahi

Panitera Pengganti

Pihak yang Hadir:

A. Kuasa Hukum Pemohon:

1. Ade Manansyah
2. Victor Santoso Tandiasa
3. Denny Wahyudin
4. Rachmat Cahyono

B. Pemerintah:

1. Umar Aris (Kementerian Perhubungan)
2. Yustinus Danang (Kementerian Perhubungan)
3. Ashal (Kementerian Perhubungan)
4. Ninik Hariwanti (Kementerian Hukum dan HAM)
5. Untung Minardi (Kementerian Hukum dan HAM)

C. Pihak Terkait (Mabes Polri):

1. Chryshanda
2. Reynhard Silitonga
3. Permadi
4. Hery Sasongko
5. Eko Krismianto
6. Joko Rudi
7. Risben

SIDANG DIBUKA PUKUL 11.18 WIB

1. KETUA: ANWAR USMAN

Sidang Perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018 dibuka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Assalamualaikum wr. wb. Selamat siang, om swastiastu. Pemohon, dipersilakan untuk memperkenalkan diri. Siapa saja yang hadir?

2. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Baik. Selamat pagi, Yang Mulia. Assalamualaikum wr. wb. Shalom, salam sejahtera, om swastiastu. Pada pagi hari ini, kami dari Kuasa Pemohon hadir, Ade Manansyah, S.H., Victor Santoso Tandiasa, Denny Wahyudin, S.H., dan Rachmat Cahyono, S.H. Terima kasih, Yang Mulia.

3. KETUA: ANWAR USMAN

Dari DPR ada surat berhalangan hadir karena bertepatan dengan kegiatan rapat yang tidak bisa ditinggalkan.
Kuasa Presiden, silakan.

4. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Terima kasih, Yang Mulia. Pemerintah hadir dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Bapak Dr. Umar Aris, S.H., M.M., M.H. (Staf Ahli Menteri Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan).

Dua, Yustinus Danang R., S.H., M.Sc. (Kepala Sub Bagian Advokat Hukum, Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan), dan Ashal, S.H., M.H. (Kepala Sub Bagian Advokasi Hukum dan Kerjasama Sestijien Perhubungan Darat).

Dari Kementerian Hukum dan HAM, saya sendiri Ninik Hariwanti (Direktur Litigasi) dan Bapak Untung Minardi (Kasub pene ... Penyiapan dan Pendampingan persedia ... Persidangan). Demikian, Yang Mulia. Terima kasih.

5. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih.
Dari Pihak Terkait, Kepolisian, silakan.

6. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Pihak Terkait yang hadir di sini, kami, Brigjen Polres Chryshanda, Kombes Pol. Reynhard Silitonga, Kombes Pol. Permadi, Kombes Pol. Hery Sasongko, Kombes Pol. Eko Krismianto, Kombes Pol. Joko Rudi, dan Kompol Risben. Terima kasih.

7. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih. Agenda persidangan hari ini adalah untuk mendengar keterangan DPR, Kuasa Presiden, dan Pihak Terkait. Karena DPR berhalangan, silakan langsung ke Kuasa Presiden untuk menyampaikan keterangan.

8. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Kuasa Presiden akan disampaikan oleh Bapak Dr. Umar Aris (Staf Ahli Menteri Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan).

9. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, silakan.

10. PEMERINTAH: UMAR ARIS

Keterangan Presiden atas Permohonan Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kepada Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia di Jakarta. Dengan hormat, yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama: Yasonna H. Laoly (Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia).
2. Nama: Budi Karya Sumadi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia).

Assalamualaikum wr. wb. Kedua nama tersebut di atas dalam hal ini, baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri bertindak untuk dan atas nama Presiden Republik Indonesia yang dalam hal ini disebut sebagai Pemerintah.

Perkenankanlah kami menyampaikan Keterangan Presiden, baik lisan maupun tertulis yang merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan atas permohonan pengujian constitutional review ketentuan penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disebut undang-undang ... ulangi, selanjutnya disebut Undang-Undang LLAJ terhadap ketentuan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, selanjutnya disebut Undang-Undang Dasar Tahun 1945 yang dimohonkan oleh Toyota Soluna Community (TSC) yang diwakili oleh Sanjaya Adi Putra selaku Ketua Umum (Pemohon I) dan Irfan (Pemohon II) dalam hal ini memberikan kuasa hukum kepada Ade Manansyah, S.H. dan kawan-kawan dari Kantor Hukum Ade Manansyah, S.H. dan rekan, untuk selanjutnya disebut sebagai Para Pemohon sesuai registrasi dikeman ... di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018, tanggal 19 Maret 2018, dengan Perbaikan Permohonan tanggal 10 April 2018.

Selanjutnya, perkenallah ... perkenankanlah Pemerintah menyampaikan keterangan atas permohonan pengujian penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ sebagai berikut.

1. Pokok Permohonan Pemohon.

Mohon, kami ... dianggap dibacakan.

2. Kedudukan Hukum (Legal Standing) Para Pemohon.

Sesuai ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Dasar ... Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, menyatakan 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 ... 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 dan ... c. Badan hukum publik atau privat, atau.
- d. Lembaga negara.

Ketentuan di atas dipertegas dalam penjelasannya bahwa yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur Dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya dalam permohonan a quo sebagaimana disebut dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Dasar ... Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi.
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dalam kualifikasi dimaksud yang dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang diuji.

- c. Kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon sebagai akibat berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian.

Lebih lanjut Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan komo ... kumulatif tentang kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang menurut Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan putusan-putusan berikutnya harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji.
- c. Bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.
- d. Adanya hubungan sebab-akibat (causal verband) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji.
- e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan ... atau tidak lagi terjadi.

Sehubungan dengan kedudukan hukum atau legal standing Para Pemohon, Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut.

1. Bahwa Pemohon I mendalilkan kedudukan hukum (legal standing) merupakan perkumpulan yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap mobil Toyota Soluna, serta hobi, dan kegitanannya di dunia otomotif yang bernaung dalam perkumpulan yang bernama Toyota Soluna Commonity/TSC. Menurut Pemerintah, kedudukan hukum atau legal standing Pemohon I sebagaimana dalam Permohonannya dinyatakan bahwa Pemohon I merupakan perkumpulan yang hanya didasarkan pada Akta Pendirian Nomor 01 yang dibuat dihadapan Notaris, Irma Imelda, S.H., M.Kn., tertanggal 17 November 2015 sebagai perkumpulan Toyota Soluna Commonity (TSC) dan belum memiliki pengesahan selaku badan hukum pada Kementerian Hukum dan HAM Republik Indonesia adalah tidak termasuk dalam kriteria Pemohon, sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 yang telah menyatakan dengan tegas kriteria permohonan uji materiil, dimana Pemohon merupakan pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu meliputi:
 - a. Perorangan warga negara Indonesi.

- b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang.
 - c. Badan hukum publik atau privat, atau.
 - d. Lembaga negara.
2. Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (3) huruf a peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang pedoman beracara dalam perkara pengujian undang-undang, dijelaskan secara tegas bahwa yang dimaksud dengan badan hukum publik atau privat adalah badan hukum yang telah memiliki akta pendirian dan pengesahan badan hukum, baik publik maupun privat.

Bahwa Pemohon I, sebagaimana dalam Permohonannya mendalilkan bahwa Pemohon I merupakan perkumpulan yang hanya didasarkan pada Akta Pendirian Nomor 01 yang dibuat di hadapan Notaris, Ilma ... Irma Imelda, S.H., M.Kn., tertanggal 17 November 2015 sebagai Perkumpulan Toyota Soluna Community (TSC) tanpa adanya pengesahan selaku badan hukum, sehingga kedudukan hukum atau legal standing Pemohon I tidak memenuhi kualifikasi sebagai badan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 juncto Pasal 6 ayat (3) huruf a Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005 tentang Pedoman Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang.

3. Terlebih lagi, dalam Permohonan Para Pemohon sebagaimana dalam pasal ... dalam halaman 9, Butir 11, Perbaikan Permohonan, telah didalilkan bahwa pada pokoknya permasalahan Para Pemohon adalah terdapatnya frasa *menggunakan telepon* dalam pasal a quo yang menurut Para Pemohon dalam praktiknya merasa diperluas termasuk menggunakan GPS. Akibatnya, para pengguna GPS yang terdapat dalam smartphone terancam sanksi pidana. Menurut Pemerintah, hal tersebut merupakan asumsi-asumsi dan kekhawatiran dari Para Pemohon yang berlebihan. Bahwa asumsi dan kekhawatiran Para Pemohon tersebut hanya didasarkan pada kutipan di media massa, serta tidak dapat membuktikan kerugian konstitusional Pemohon yang bersifat spesifik (khusus dan aktual), serta tidak mampu membuktikan hubungan sebab akibat kausalitas (causal verband) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji.

Permohonan pengujian terhadap ketentuan a quo lebih kepada persoalan implementasi norma dan bukan merupakan isu konstitusionalitas keberlakuan norma, serta permasalahan yang diajukan untuk diuji dalam Permohonan constitutional review

tersebut lebih merupakan constitutional complain daripada constitutional review.

Berdasarkan hal tersebut di atas, Pemerintah berpendapat Para Pemohon dalam permohonan a quo tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (legal standing). Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat jika Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan Permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (niet ontvankelijke verklaard).

3. Keterangan Pemerintah atas materi permohonan yang dimohonkan untuk diuji.

Sebelum Pemerintah menyampaikan keterangan terkait norma yang dimohonkan untuk dilakukan pengujian, Pemerintah terlebih dahulu menyampaikan hal-hal sebagai berikut.

1. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas ... berdasarkan Undang-Undang LLAJ bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana dimaksud, sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Bahwa lalu lintas angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.
3. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.
4. Lebih lanjut dalam bagian penjelasannya, Undang-Undang LLAJ diselenggarakan berdasarkan asas dan tujuan dalam rangka untuk menciptakan lalu lintas angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain dan juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
5. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, terlihat dengan jelas bahwa latar belakang pembentukan Undang-Undang LLAJ merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dan telah mempertimbangkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas, dan angkutan jalan.

Sehubungan dengan dalil Para Pemohon dalam Permohonannya, Pemerintah menyampaikan hal-hal sebagai berikut.

1. Bahwa dalam rangka mewujudkan Undang-Undang LLAJ untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, serta kepastian hukum, maka Pemerintah melakukan pengaturan berkenaan dengan tata cara berlalu lintas yang diatur dalam bagian keempat, Pasal 105 sampai dengan Pasal 106 Undang-Undang LLAJ.

2. Bahwa ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ menyatakan sebagai berikut.

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.” Adapun lebih lanjut, ketentuan Pasal 106 dijelaskan sebagai berikut.

“Yang dimaksud dengan penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi, atau video yang terpasang di kendaraan, atau meminum minuman yang mengandung alkohol, atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

3. Berdasarkan ketentuan sebagaimana di atas, terdapat dua hal yang wajib dilakukan oleh seorang pengemudi, yaitu pertama, seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar. Yang dapat diartikan, seorang pengemudi menjalankan kendaraan bermotor dengan cara menjamin keselamatan dan keamanan diri dan pengguna jalan yang lain. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlalu lintas, seorang pengemudi harus mematuhi tata cara berlalu lintas yang baik dan benar.

Kedua. Seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi. Hal tersebut dapat dimaknai pengemudi wajib mencurahkan perhatiannya (konsentrasi penuh) selama mengemudikan kendaraannya. Adapun hal-hal yang harus dihindari oleh seorang pengemudi selama mengemudi, antara lain sebagai berikut.

a. Menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi seperti menggunakan handphone, dalam pengertian menekan tombol atau melakukan gerakan tangan, memindahkan kursor dalam rangka menelepon, SMS, chatting, atau mencari jalan, atau menonton televisi, video yang terpasang di kendaraan bermotor.

b. Tidak menempatkan diri dalam satu keadaan yang mengganggu konsentrasi, yaitu sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ sudah mengandung kepastian hukum karena dari rumusan normanya sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapa pun mengenai tata cara berlalu lintas.

B. Bahwa penggunaan GPS pada saat mengemudikan kendaraan bermotor merupakan gabungan dari beberapa kegiatan pengemudi yang dilakukan secara simultan, antara lain berupa proses berpikir, proses visualisasi untuk menangkap informasi dari GPS.

Berdasarkan penjelasan tersebut, Pasal 106 ... berdasarkan penjelasan tersebut, ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ sudah mengandung kepastian hukum karena dari rumusan normanya sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapa pun mengenai tata cara berlalu lintas.

4. Bahwa penggunaan GPS pada saat mengemudikan kendaraan motor merupakan gabungan dari beberapa kegiatan pengemudi yang dilakukan secara simultan, antara lain berupa proses berpikir, proses visualisasi untuk menangkap informasi dari GPS, kegiatan melihat kondisi jalan, serta lalu lintas sekitar sehingga hal tersebut dapat memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.
5. Apabila Para Pemohon cermat dan teliti memahami konteks Penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ pada bagian akhir Penjelasan ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ terdapat frasa *sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan*. Dengan adanya frasa tersebut, cukup jelas bahwa penggunaan telepon termasuk fitur-fiturnya tidak dilarang sepanjang pengemudi tidak sedang mengemudikan kendaraannya, serta penggunaannya tidak memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan, sehingga Pemohon ... Permohonan Para Pemohon yang menyatakan frasa *menggunakan telepon* dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai 'dikecualikan untuk penggunaan sistem navigasi yang berbasis satelit ... yang berbasis satelit, yang biasa disebut GPS yang terdapat dalam telepon pintar (smartphone)' merupakan alasan yang tidak mendasar dikarenakan GPS hanya merupakan salah satu fitur dalam smartphone.
6. Lebih lanjut pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ diancam dengan ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang LLAJ yang menyatakan sebagai berikut.

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan, sebagaimana dimaksud Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00.”

7. Bahwa ancaman pidana sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ merupakan konsekuensi logis dari sebuah perbuatan seseorang yang mengabaikan tata cara berlalu lintas yang baik dan benar sehingga mengancam pengguna jalan yang lain. Hal ini sesuai dengan perwujudan asas legalitas dan kepastian hukum dalam hukum pidana yang dikenal dengan adagium *nullum delictum noella poena sine praevia lege poenali* yang diatur dalam ketentuan Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan, “Suatu perbuatan tidak dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan peraturan perundang-undangan pidana yang telah ada.”

Selain itu, ketentuan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ juga telah mencerminkan asas peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yang berbunyi, “Materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan asas a), pengayoman, kemanusiaan, kebangsaan, kekeluargaan, kesusantaraan, *Bhinneka Tunggal Ika ... Bhinneka Tunggal Ika*, keadilan, kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan, ketertiban dan kepastian hukum, dan/atau keseimbangan, keserasian dan keselarasan.”

Berdasarkan uraian Pemerintah tersebut di atas, maka terhadap seluruh keberatan Para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonannya, Pemerintah menyatakan penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ telah memberikan kepastian hukum sesuai dengan perkembangan zaman dan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dan Pasal 28D ayat (1).

4. Petitum.

Berdasarkan penjelasan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian constitutional review penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ terhadap ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dapat memberikan dan memohon putusan sebagai berikut.

1. Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*).

2. Menolak Permohonan pengujian Para Pemohon seluruhnya atau setidaknya-tidaknya menyatakan Permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (niet ontvankelijk verklaard).
3. Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan.
4. Menyatakan penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

Atas perhatian Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia, kami ucapkan terima kasih. Kuasa Hukum Presiden Republik Indonesia, Menteri Perhubungan (Budi Karya Sumadi), Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia (Yasonna H. Laoly). Terima kasih. Wassalamualaikum wr. wb.

11. KETUA: ANWAR USMAN

Ya. Terima kasih, Pak.
Berikut, Pihak Terkait (Polri).

12. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Keterangan Kepolisian Negara Republik Indonesia selaku Pihak Terkait atas Permohonan Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kepada yang Terhormat Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia di Jakarta. Dengan hormat, sehubungan dengan permohonan pengujian atau constitutional review penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang untuk selanjutnya disebut Undang-Undang LLAJ terhadap Pasal 1 ayat (3), Pasal 28C ayat (1), Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk selanjutnya disebut Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

Yang dimohonkan oleh Para Pemohon sesuai dengan register Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Perkara Nomor 23/PUU-XVI/2018, tanggal 10 April 2018, perkenankanlah Polri selaku Pihak Terkait menyampaikan keterangan tertulis dalam permohonan pengujian Undang-Undang LLAJ sebagai berikut.

Pokok Permohonan Para Pemohon tidak dibacakan ... dianggap sudah dibacakan.

Poin yang kedua, Kedudukan Hukum atau Legal Standing Para Pemohon. Bahwa mencermati Pemohon, Para Pemohon menilai bahwa keberlakuan ketentuan penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ, terutama penempatan penggunaan telepon

termasuk mobile phone ketika sedang mengemudi sebagai penyebab terganggunya konsentrasi mengemudi kendaraan bermotor dan sanksinya berpotensi menyebabkan terjadinya kerugian berupa terhambatnya penggunaan hak konstitusional warga masyarakat, termasuk Para Pemohon untuk melaksanakan pertemuan dengan anggota komunitas atau melaksanakan aktivitas profesinya sebagai pengemudi transportasi online. Berkenaan dengan penilaian Para Pemohon, Polri sebagai Pihak Terkait tidak sependapat dan mengajukan pandangan-pandangan sebagai berikut.

a) Bentuk kerugian konstitusional yang dialami atau berpotensi dialami oleh Para Pemohon atau orang yang sedang mengemudi tidak jelas atau kabur karena pertemuan warga masyarakat atau perkumpulan anggota komunitas tertentu atau aktivitas profesi tertentu tidak mungkin terhambat atau terhalangi yang disebabkan Para Pemohon tidak mempunyai atau tidak membawa atau tidak menggunakan mobile phone atau handphone atau tidak menggunakan GPS dalam mobile phone atau handphone.

b) Tidak ada logika yang dapat menjelaskan adanya hubungan sebab-akibat antara kewajiban mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi dengan kerugian konstitusional yang dikemukakan Para Pemohon. Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ mewajibkan orang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi, mengandung makna bahwa orang pada saat sedang mengemudi tidak boleh melakukan semua kegiatan seperti menggunakan telepon atau berada dalam kondisi pengemudi yang mengganggu konsentrasi.

Mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh konsentrasi, tidak menggunakan handphone, tidak mungkin menyebabkan kerugian konstitusional warga masyarakat berupa terhalangnya pertemuan atau pelaksanaan pekerjaan atau profesi atau para anggota komunitas tertentu yang akan menuju pada titik atau tempat pertemuan, tidak perlu mengurangi konsentrasi selama mengemudi kendaraan dengan cara menyetel GPS sebelum berangkat. Dan pengemudi angkutan umum online tidak perlu menggunakan handphone atau menyetel GPS ketika sedang mengemudi yang akan mengganggu konsentrasinya jika mereka sudah memenuhi persyaratan sebagai pengemudi angkutan umum yang dituntut memahami seluk-beluk wilayah yang dilayani.

c) Tujuan dari kewajiban berkonsentrasi dengan menghindari kegiatan atau kondisi yang mengurangi atau menghilangkannya adalah untuk melindungi pengemudi dan pengguna jalan dari kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan tujuan tersebut, mengemudikan dengan penuh konsentrasi tidak mungkin mempunyai dampak terhadap kepentingan warga masyarakat dan justru mempunyai dampak positif bagi kepentingan mereka.

- d) Argumentasi Para Pemohon dalam Permohonannya yang didukung dengan bukti-bukti bahwa Pemohon I telah/atau berpotensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya untuk melaksanakan pertemuan-pertemuan dengan sesama anggota TSC yang memiliki kesamaan dan kecintaan terhadap Toyota Soluna untuk melakukan touring ke berbagai daerah. Begitu pula dengan Pemohon II, tidak dapat membuktikan adanya potensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai mitra Grabcar. Hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon untuk berserikat dan berkumpul dalam wadah TSC, wadah mitra Grabcar tidak hilang atau terancam hilang selama keanggotaan Para Pemohon tetap masih ada.
- e) Hak dan kewenangan Para Pemohon untuk mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28C ayat (1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 tidak hilang atau terancam hilang selama Para Pemohon tidak melakukan kegiatan lain, seperti menyetel GPS yang terdapat pada smartphone pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalan. Menyetel GPS dapat dilakukan oleh Para Pemohon dengan menghentikan kendaraannya terlebih dahulu atau turn over dan bukan pada saat mengendarai kendaraan bermotor di jalan.
- f) Fakta-fakta membuktikan bahwa salah satu penyebab terjadi kecelakaan di jalanan adalah terpecahnya konsentrasi para pengendara karena menggunakan telepon atau GPS terhadap pada telepon pintar atau smartphone pada saat mengemudi atau mengendarai kendaraan bermotor di jalanan. Oleh karena itu, larangan melakukan kegiatan lain pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan, seperti kegiatan menyetel GPS atau menggunakan telepon adalah untuk menjamin keamanan, dan keselamatan, serta ketertiban bagi pengemudi dan masyarakat. Dengan demikian, tidak ada alasan bagi Para Pemohon yang didukung bukti-bukti bahwa Para Pemohon telah atau berpotensi kehilangan hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya untuk tidak mendapatkan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil, serta perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dimaksud Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Tahun 1945.

Atas dasar ketidaklogisan argumentasi yang dibangun serta ketidakmungkinan adanya kerugian, baik potensial maupun aktual atau nyata dari Para Pemohon, Pihak Terkait memohon kepada Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menyatakan Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum atau legal standing untuk mengajukan permohonan uji materiil Undang-Undang LLAJ. Namun demikian, Pihak Terkait menyerahkan sepenuhnya kepada Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Para Pemohon memiliki

kedudukan hukum atau legal standing atas ... tidak atas berlakunya ketentuan penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ.

Ketiga. Keterangan Polri selaku Pihak Terkait terhadap materi yang dimohonkan untuk diuji.

- a) Bahwa untuk mengatur hal-hal terkait dengan lalu lintas adalah disusun Undang-Undang LLAJ dengan pertimbangan bahwa LLAJ memiliki peran sinergis dan mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945. LLAJ sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Bahwa dalam Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 terhadap dua aspek yang harus dipahami, yaitu pertama, pasal ini memberikan kedudukan kepada Polri sebagai penjaga keamanan dan ketertiban masyarakat sebagai salah satu tujuan dari bangsa dan negara.

Sebagai alat negara, Polri harus mampu mewujudkan kondisi rasa aman, serta kondisi tertib dalam kehidupan masyarakat, termasuk dalam keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Kedua pasal ini juga memberikan tugas kepada Polri untuk melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, dan menegakkan hukum agar dapat mewujudkan keamanan, ketertiban masyarakat.

Tugas Polri inilah yang kemudian dijabarkan dalam berbagai kewenangan dalam beberapa undang-undang terkait, salah satunya adalah Undang-Undang LLAJ, khususnya yang terkait adanya larangan menggunakan kegiatan lain pada saat mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Semua kewenangan tersebut tetap harus diorientasikan pada terwujudnya keamanan dan ketertiban masyarakat.

Kehidupan masyarakat dinyatakan aman jika tidak ada gangguan terhadap jiwa, raga, dan harta benda. Gangguan dinilai tidak ada jika kehidupan masyarakat berlangsung tertib yang ditunjukkan oleh adanya kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum. Untuk menciptakan kehidupan masyarakat yang aman dan tertib itulah, Polri diberi tugas melakukan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta penegakan hukum terhadap kejahatan dan pelanggaran yang akan dan sudah terjadi.

Berdasarkan data pada Korlantas Polri menunjukkan bahwa angka memprihatinkan pada kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor, tahun 2016 tercatat 375.545 kasus. Sementara, pada tahun 2015 tercatat 122.172 kasus. Pada tahun 2014 tercatat 111.239

kasus. Pada tahun 2013 tercatat 130.506 kasus dan pada tahun 2012 tercatat 114.235 kasus.

Berkaitan dengan hal tersebut, Polri merumuskan rencana umum nasional keselamatan atau RUUMK dengan merujuk pada the decade of action for road safety melalui strategi sebagai berikut.

1. Penyelarasan arah komitmen. Penyelenggaraan keselamatan jalan oleh Polri, penerapan prinsip orkestra yang bersinergi dengan lima pilar, yaitu manajemen keselamatan jalan (road safety management). Yang kedua, jalan berkeselamatan (safer road). Ketiga, kendaraan yang berkeselamatan (safer vehicle). Keempat, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (safer people) dan kelima, penanganan korban kecelakaan (post crash respond).

2. Penyelenggaraan keselamatan jalan. Penggunaan urutan berpikir sebagai berikut.

Satu, melakukan upaya pencegahan kecelakaan semaksimal mungkin yang melibatkan semua pemangku kepentingan sesuai dengan perannya. Kedua, melakukan upaya pencegahan luka apabila terjadi kecelakaan, melakukan upaya penanganan korban luka agar segera dapat ditolong untuk meminimalkan tingkat keparahannya, dan melakukan rehabilitasi, dan penanganan trauma terhadap korban kecelakaan.

3. Pendekatan sistem keselamatan jalan yang mampu mengakomodasi human error dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan lalu lintas tidak mengakibatkan kematian dan luka berat. Strategi tersebut memperlihatkan pentingnya peran Polri dalam keselamatan lalu lintas pada semua lini dan perbaikan terhadap situasi de facto, memperlihatkan Polri telah menjalankan perannya dalam kegiatan keselamatan di jalan.

Road safety, hal ini diperlihatkan peran serta Polri dalam mewujudkan forum lalu lintas yang telah tersebar, baik di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota. Terhadap dua strategi peningkatan keselamatan jalan yang dikenal dengan strategi pengurangan kecelakaan lalu lintas (accident reduction) dan juga strategi pencegahan kecelakaan lalu lintas (accident prevention). Strategi pengurangan kecelakaan berdasarkan atas sejumlah kasus-kasus kecelakaan. Oleh karena itu, strategi ini tergantung pada data kecelakaan.

Strategi kedua tidak didasarkan atas kasus-kasus kecelakaan atau data kecelakaan lalu lintas karena lebih bersifat pencegahan. Strategi pengurangannya lebih bersifat pada reaktif, sedangkan strategi pencegahan bersifat proaktif atau kuratif.

Dalam rangka mewujudkan keselamatan di jalan terhadap pengendara sepeda motor dengan melihat data yang ada, maka yang harus dilakukan adalah melakukan penegakan hukum terhadap

pelanggar lalu lintas karena pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Oleh karena itu, solusi alternatif yang akan dikembangkan oleh Korlantas Polri adalah pembenahan pada sektor hilir, yaitu pada pendidikan lalu lintas. Melalui pendidikan kesadaran masyarakat agar selalu mentaati peraturan lalu lintas. Namun, sektor hilir ini diimbangi dengan penegakan hukum yang tegas karena melalui penegakan hukum akan timbul efek jera yang juga memberi pengaruh kepada orang lain yang akan melakukan pelanggaran atau setidaknya menjadikan orang takut melakukan pelanggaran lalu lintas.

Diantara tugas Polri di bidang LLAJ yang diatur dalam UU LLAJ adalah melaksanakan pendidikan lalu lintas dan penegakan hukum atas pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Pendidikan berlalu lintas mengandung dua aspek, yaitu:

1. Sosialisasi bermakna proses penyampaian pengetahuan, tata cara berlalu lintas, termasuk di dalamnya kewajiban tata cara mengemudikan kendaraan bermotor dengan wajar dan penuh konsentrasi, serta menghindari kegiatan yang mengganggu konsentrasi agar selamat dalam berkendara dan dipatuhi oleh masyarakat.

2. Internalisasi yang bermakna 'penanaman pengetahuan dan pemahaman tentang kewajiban berlalu lintas agar menjadi pedoman sikap dan perilaku di dalam berlalu lintas'.

Sosialisasi dan internalisasi sebagai bagian dari pendidikan berlalu lintas bertujuan dalam rangka pembentukan budaya tertib dan kesadaran hukum berlalu lintas. Melalui pembentukan budaya tertib berlalu lintas diharapkan tidak terjadi pelanggaran berlalu lintas yang berpotensi pada terjadinya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas. Penegakan hukum atas pelanggaran berlalu lintas mengandung dua aspek, yaitu pencegahan yang bermakna penindakan atas perilaku tertentu untuk mencegah terjadinya akibat yang fatal. Penindakan terhadap penggunaan handphone ketika sedang mengemudi merupakan bagian dari tindakan pencegahan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang berpotensi pada fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Penanganan sanksi ... penerapan sanksi pidana atas pelanggaran terhadap kewajiban mengemudi dengan penuh konsentrasi, hal ini dilakukan karena berpro ... berpotensi mengancam keselamatan diri pengemudi dan pengguna jalan lainnya.

B. Keterangan atas Pasal-Pasal yang Dimohonkan untuk Diuji Materiil.

1. Keterangan penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ, Para Pemohon menilai bahwa rumusan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ beserta penjelasannya mengandung ketidakpastian hukum karena sikap sekarang ... setiap orang, termasuk polisi dapat

menafsirkan sekehendak keinginannya dan penjelasannya telah memperluas norma, sehingga mendatangkan kerugian kepada warga masyarakat. Terhadap penilaian Para Pemohon tersebut, Polri sebagai Pihak Terkait tidak sependapat dan mengajukan pandangan sebagai berikut.

- a. Rumusan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ penjelasannya sudah memberikan kepastian hukum, pasal tersebut berbunyi, "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi." Selanjutnya, dalam penjelasan pasalnya dijelaskan sebagai berikut.

Yang dimaksud dengan penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan, sehingga memengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

- b. Terhadap dua kewajiban yang harus dilakukan oleh orang yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ, yaitu pertama, wajib mengemudi dengan wajar yang bermakna 'menjalankan kendaraan bermotor dengan cara menjamin keselamatan dan keamanan diri pengguna jalan dan pengguna jalan yang lain'. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan diri, pengemudi harus mematuhi rambu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, batas kecepatan maksimum.

Kedua, wajib mengemudi dengan penuh konsentrasi yang bermakna 'mencurahkan perhatiannya dan selama mengemudi harus: 1) menghindari atau tidak melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi, yaitu menggunakan handphone atau pengertian menekan tombol atau gerakan memindahkan kursor atau rang ... dalam rangka menelpon, sms, chatting, atau mencari jalan, menonton televisi atau video yang terpasang di kendaraan bermotor. 2) Tidak menempatkan diri sebagai keadaan yang mengganggu konsentrasi, yaitu sakit, lelah, mengantuk, meminum minuman beralkohol atau obat-obatan'.

Dari penjelasan tersebut, Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ telah mengandung kepastian hukum karena rumusan sudah memberikan pedoman yang jelas kepada siapa pun mengenai cara mengemudi yang wajar, penuh konsentrasi, adanya pedoman yang jelas, tidak mungkin membuka adanya perbedaan tafsir terhadap ketentuan tersebut. Begitu juga ketentuan tersebut tidak membuka bagi kemungkinan polisi melakukan penafsiran sekehendak keinginannya. Dengan penjelasan di atas,

Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ tidak mengandung perluasan norma.

- c. Bahwa dari apa yang dikemukakan di atas, dalil atau argumentasi yang dikemukakan oleh Para Pemohon yang menyatakan bahwa ketentuan penjelasan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ yang mana terhadap frasa *menggunakan telepon* telah diperluas dan dapat ditafsirkan sebagai ... ditafsirkan sesuai dengan keinginan para penegak hukum, bahkan terancam sanksi sebagaimana dimaksud Pasal 283 Undang-Undang LLAJ adalah tidak benar dan sama sekali tidak berlandaskan hukum sehingga harus dikesampingkan dan tidak perlu dipertimbangkan.
- d. Sesungguhnya adanya larangan menggunakan kegiatan lain, seperti menyetel GPS pada saat mengendarai kendaraan di jalan adalah merupakan tugas Polri sebagai alat penegak hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 30 ayat (5) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 yang bersifat open norm, artinya penambahan, pengurangan, atau penugasan sesuatu kewenangan yang terkait dengan Polri merupakan kewenangan dari pembentuk undang-undang. Oleh karena itu, tugas Polri bidang penegakan hukum terkait larangan melakukan kegiatan lain, seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan merupakan kebijakan terbuka membentuk Undang-Undang Nomor ... terbuka pembentuk undang-undang untuk menentukan yang selanjutnya ditegaskan kembali dalam Undang-Undang Polri dan Undang-Undang LLAJ, open legal policy.
- e. Larangan melakukan kegiatan seperti menyetel GPS pada saat mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah untuk melaksanakan konsep keamanan dan ketertiban sebagaimana yang diamanahkan Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Selain itu, Undang-Undang LLAJ juga secara tegas mengamanahkan Polri sebagai salah satu pemangku kepentingan atau stakeholder LLAJ untuk berperan aktif dalam upaya-upaya penanggulangan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan sesuai dengan kewenangan yang ada, termasuk mengoordinasikan sistem informasi LLAJ dan peran di depan forum LLAJ, baik di tingkat nasional, provinsi, maupun kabupaten dan kota.

Hal ini mer ... diperkuat dengan Undang-Undang Polri yang mewajibkan polisi untuk melindungi dan mengayomi masyarakat, termasuk di dalam aktivitasnya di jalan. Oleh karena itu, Polri selalu melakukan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah efektif dalam rangka menekankan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, frasa *menggunakan telepon* termasuk dalam melakukan kegiatan lain yang mengganggu konsentrasi pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan sudah jelas dan tidak

dapat disebut sebagai keinginan sepihak aparat penegak hukum atau Polri.

- f. Sebagai perbandingan, dapat diperkuat hasil penelitian yang dikerjakan oleh University Collage London. Sebagaimana laporan UP yang dikutip www.tekno.liputan6.com pada tanggal ... hari Sabtu, tanggal 25 Maret 2017, telah mengungkapkan bahwa mengikuti petunjuk GPS atau navigasi satelit rupanya bisa mematikan kinerja bagian otak yang berfungsi untuk navigasi.

Para peneliti telah memindai otak 24 relawan saat mereka menggunakan arahan GPS di lingkungan Soho, pusat Kota London. Para ilmuwan memusatkan perhatian mereka pada hippocampus atau wilayah otak yang dipakai untuk memori dan navigasi. Selain itu, para peneliti juga berfokus pada prefrontal cortex pada bagian otak yang dipakai untuk perencanaan pengambilan keputusan.

Saat relawan menyusuri jalanan Soho untuk pertama kalinya tanpa arahan GPS, ketika memasuki persimpangan 7 days atau 7 jalan bertemu di persimpangan itu, pemindaian otak menunjukkan adanya lonjakan aktivitas syaraf di kedua bagian otak tersebut. Otak manusia mampu membayangkan berbagai kemungkinan rute secara real time ketika seorang melakukan navigasi.

Sebaliknya, hippocampus dan prefrontal cortex sama-sama terdiam saat relawan dipandu oleh GPS. Penemuan terbaru ini sejalan dengan penemuan sebelumnya yang memperlihatkan otak manusia selalu merumuskan rencana cadangan seiring dengan pergerakan atau interaksi seseorang dengan lingkungannya. Hasil penelitian ini cocok dengan lingkungan kerja hippocampus yang menyimulasikan perjalanan yang akan ditempuh sementara. Prefrontal cortex membantu memutuskan jalan mana yang harus ditempuh untuk mencapai tujuan. Para peneliti yang mengemukakan adanya teknologi GPS membuat kedua bagian otak tidak merespons jaringan jalan. Artinya, ada bagian otak tersebut tidak bekerja saat kita memakai GPS di jalan.

2. Ketentuan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ.

Mengingat penggunaan GPS dapat mengganggu konsentrasi bahkan dapat menyebabkan otak tidak dapat bekerja sebagaimana mestinya. Untuk memberikan jaminan dan kepastian hukum yang lebih jelas, serta melakukan adil bagi pihak-pihak yang berkepentingan, terkait dengan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ, maka pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas angkutan dan jalan. Sehingga perlu diterapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas angkutan jalan. Salah satunya adalah dengan adanya pemberian sanksi, baik secara administrasi sebagaimana yang

tercantum pada Pasal 244 Undang-Undang LLAJ maupun sanksi pidana sebagaimana yang tercantum pada Pasal 283 Undang-Undang LLAJ. Ketentuan Pasal 28 UU LLAJ berbunyi sebagai berikut.

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana yang dimaksud Pasal 106 ayat (1), dipidana dengan kurungan paling lama 3 bulan dan/atau denda paling banyak Rp750.000,00.”

Bahwa pasal pemberian sanksi pidana sebagaimana tercantum pada Pasal 283 Undang-Undang LLAJ sama sekali bukan dimaksudkan sebagai upaya balas dendam atau pemberian hukuman kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, melainkan lebih memiliki tujuan tertentu yang bermanfaat pandangan utilitarian melihat pembedaan sebagai ... dari segi manfaat. Atau kegunaan yang mana hal ini dapat dilihat adalah situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkan pidana itu.

Di satu pihak, pembedaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana dan tidak lain pembedaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa atau menjadi korban dari tindak pidana. Pandangan ini dikatakan berorientasi ke depan (*forward looking*) dan sekaligus mempunyai sifat pencegahan atau *deterrence*. Bahwa harapan adanya pemberian sanksi pidana adalah setiap pengemudi dapat mengemudi dengan baik dan benar sesuai tata cara berlalu lintas sehingga yang bersangkutan tidak menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengemudi tidak menjadi aktor yang dapat mengancam keselamatan jiwa raga dirinya sendiri maupun pengguna jalan lain.

Dengan demikian, larangan menggunakan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudi kendaraan bermotor di jalan, mempunyai keterkaitan dengan upaya untuk menciptakan ketertiban warga masyarakat dalam berlalu lintas. Ketika warga masyarakat mengemudi dengan kendaraan bermotor di jalan dengan tertib, ancaman terhadap jiwa raga diri sendiri dan pengguna jalannya, baik berupa kematian, luka berat, maupun luka ringan, serta kerusakan karena kendaraan bermotor dapat diminimalisir.

Di sinilah letaknya bahwa kewenangan memberikan larangan melakukan tindakan hukum pada pengemudi yang melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, serta penerapan sanksi administrasi dan sanksi pidana menjadi bagian tugas Polri dalam memberikan perlindungan, pengayoman kepada pemakai jalan dalam rangka menciptakan keamanan, ketertiban masyarakat, khususnya

mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.

Kesimpulan. Berdasarkan pertimbangan penjelasan dan argumentasi di atas, Pihak Terkait memohon kepada Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa, memutus, dan mengadili Permohonan Pengujian Undang-Undang LLAJ terhadap Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dapat memberi putusan sebagai berikut.

Yang pertama, menyatakan Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (legal standing).

Yang kedua, menolak Permohonan pengujian Para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan Permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (niet ontvankelijk verklaard).

Tiga. Menerima keterangan Pihak Terkait secara keseluruhan.

Keempat. Menyatakan ketentuan Pasal 106 ayat (1) beserta Penjelasannya dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 28C ayat (1), Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Atas perhatian Yang Mulia Ketua Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, kami ucapkan terima kasih.

Atas nama Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Kakorlantas Drs. Royke Lumowa, M.M. (Inspektur Jenderal Polisi).

13. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih.

Dari meja Hakim, mungkin ada? Ya.

Jadi, ada pendalaman dari Yang Mulia Pak Palguna. Dari kiri dulu.

14. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Sebenarnya bukan pendalaman, hanya minta ini kepada Pihak Terkait. Tadi kan ada 375.000 sekian, ya, Pak, kecelakaan itu, ya? Mungkin kami bisa ... bisa kami dibantu nanti dengan ... kecuali nanti saya belum dapat keterangannya, kecuali kalau di situ sudah ada.

Dari sekian ribu kecelakaan itu, berapa yang disebabkan oleh human error? Nah, itu ... itu mungkin penting buat kami, ya. Karena sebab kalau dari ... tujuan dari ... dari rumusan pasal ini, kan sudah jelas sebenarnya, kan? Itu di bagian keselamatan berkendara itu ... anu, ya. Kan pastilah normanya seperti itu. Nah, itu. Kemudian, yang penting kami dapatkan, nanti tolong dilengkapi itu.

Kemudian yang kedua, sebenarnya yang menjadi persoalan ini kan kalau dilihat dari Permohonan Pemohon itu, kan praktik di lapangan.

Bagaimana sebenarnya polisi, khususnya dalam ini petugas di lapangan, menerapkan pasal ini di ... di dalam ... di dalam praktiknya? Itu ... itu mungkin yang ... yang perlu kami dapatkan.

Hanya itu saja, Pak Ketua. Terima kasih.

15. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, Yang Mulia Pak Manahan.

16. HAKIM ANGGOTA: MANAHAN MP SITOMPUL

Baik. Terima kasih, Yang Mulia.

Memang itu yang menjadi permasalahan yang dikemukakan oleh Pemohon ini sebenarnya. Bahwa mungkin ada penafsiran yang bisa dilakukan oleh setiap pihak, misalnya dalam hal menggunakan ... menggunakan telepon ini. Apakah yang dimaksud itu juga menggunakan dalam artian misalnya, ya, mempunyai hubungan komunikasi atau juga membawa peralatan tersebut? Misalnya, seperti apa yang mungkin dalam keseharian yang kita lihat adanya para ... apa namanya ... ya, pembawa kendaraan sekarang ini yang membawa itu alat smartphone yang ada aplikasi GPS-nya.

Nah, kekhawatiran dari Pemohon ataupun masyarakat pada umumnya, kalau ini dianggap membawa di dalam kendaraan itu juga adalah menggunakan. Nah, ini yang menjadi ... mungkin harus perlu penjelasan. Karena di dalam kendaraan yang sekarang ini, yang lebih lengkap fasilitasnya, itu sudah ada yang membawa seperti itu, fixed di dalam kendaraannya atau di dashboard-nya yang bisa setiap saat dilihat ataupun mungkin ... mungkin digunakan atau disetel. Sehingga, inilah yang mungkin perlu penjelasan lebih lanjut, bagai ... apa yang dimaksud dengan menggunakan itu? Apakah sekadar membawa saja di dalam kendaraan atau yang konvensional, misalnya, sekarang ada di dashboard-nya itu yang fixed tempatnya di situ? Tapi, apakah dengan membawa seperti itu tanpa menggunakan, itu juga namanya sudah menggunakan atau dilarang dalam Pasal 106 ini? Atau mesti seperti apa yang dijelaskan tadi itu bila itu menyetel ... menyetel GPS itu? Tadi ada jalan keluar. "Bila mau menggunakan, berhenti lebih dahulu." Nah, itu. Jadi, itu supaya ada sedikit penjelasan barangkali kalau bisa dijawab ataupun mungkin diberi keterangan tambahan boleh juga.

Terima kasih, Yang Mulia.

17. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, terima kasih. Dari Yang Mulia Prof Saldi.

18. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA

Terima kasih, Pak Ketua.

Dari dua keterangan tadi, keterangan yang disampaikan oleh Pihak yang mewakili Presiden maupun dari Pihak Terkait, itu sama sekali belum menjelaskan perdebatan sekitar perumusan Pasal 106 itu. Jadi, ini kan tahun ... undang-undangnya tahun 2009. Nah, sekarang kan sudah 2018, sembilan tahun yang lalu. Nah, kita kan juga harus melacak apa sih yang diperdebatkan oleh pembentuk undang-undang, Pemerintah dan DPR ketika itu? Ketika merumuskan Pasal 106, terutama pasal yang dimohonkan oleh Pemohon. Karena di sini kan, kita tidak meng ... mengadili kasus konkret. Nah, kita mau menilai norma dan norma itu bisa kita lihat secara objektif kalau kita bisa tahu apa yang diperdebatkan ... salah satunya apa yang diperdebatkan oleh pembentuk undang-undang ketika norma itu dibuat.

Nah, saya minta Pemerintah menambahkan ini, melampirkan lagi, membuat keterangan tertulis tambahan nanti, kira-kira apa yang diperdebatkan ketika itu? Itu untuk Pemerintah.

Kalau Pihak Terkait punya bahan-bahan tentang itu, juga tidak apa-apa menambahkannya di Risalah Pembentukan Undang-Undang Lalu Lintas ini.

Kepada Pihak Terkait, ini berkait dengan ... apa ... dengan apa yang dimintakan oleh Yang Mulia Pak Palguna tadi. Kan disebutkan tadi, sama catatan saya, soal kecelakaan itu ada tadi ... terima kasih, Pak Prof. Tadi disebutkan ada angka salah satu yang sempat saya catat itu 375.000-an, itu angka pertama yang disebut tadi. Lalu, ditanya oleh Yang Mulia Pak Palguna, "Berapa dari human error?"

Nah dari human error itu, kalau ada angkanya, berapa sih yang berasal dari ... karena menggunakan handphone atau lain-lain di dalam kendaraan? Jadi, ini angka ini bisa digunakan untuk memperkuat argumentasi kami bahwa kalau ini dikabulkan, ini loh risikonya. Atau kalau ini tidak dikabulkan, ini loh yang terpelihara. Karena benar tadi bahwa ketentuan ini kan, ada di bagian tentang ketertiban dan keselamatan. Jadi, kalau angka itu bisa dibantu, kami dari ... apa ... di Mahkamah, mungkin itu akan jauh lebih baik.

Terima kasih, Pak Ketua.

19. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, masih ada, Yang Mulia Pak Suhartoyo.

20. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Terima kasih, Pak Ketua.

Saya tambah sedikit untuk Pihak Terkait. Saya atau Mahkamah ingin penegasan dari Pihak Kepolisian, sebenarnya norma ini sudah diberlakukan, belum, Bapak? Tadi kaitan dengan Pak Pal juga tentang dalam wilayah praktik.

Karena saya ... kalau saya menggunakan posisi saya sebagai rakyat, pengguna jalan dan saya juga sekali-sekali sebagai pengemudi juga. Itu saya ikuti informasinya, waktu itu kan awalnya dari Dirlantas Polda Metro yang punya statement, ketika kemudian terus viral itu. Tapi dari Kakorlantas kemudian membuat statement juga yang bertentangan, "Oh, tidak," katanya.

Nah, sebenarnya praktik di lapangan sekarang ini sudah diberlakukan apa belum? Karena kalau sudah diberlakukan, otomatis kalau persoalannya adalah penggunaan GPS, penekanannya kan di situ. Kalau orang menggunakan telepon untuk berkomunikasi, jelas. Pemohon pun dalam dalil permohonannya memahami itu, itu jelas Pemohon memahami itu jelas tidak boleh. Tapi kemudian, yang fitur-fitur tambahan yang ada di smartphone, yang tidak berbeda seperti yang sampaikan Pak Manahan tadi, bagaimana yang fitur yang terpasang di mobil ... bawaan mobil?

Kalau ditarik pengertiannya lebih luas, barangkali orang yang sedang mengemudikan pun kemudian bercengkerama dengan sesama penumpang di dalam, itu juga bisa ditilang sebenarnya. Apalagi orang yang sedang pacaran, kemudian dia mengganggu konsentrasi karena terlalu asik, itu sa ... sebenarnya juga bagian dari pasal itu, sebenarnya.

Tapi, yang ingin saya tanyakan itu, Bapak, apakah sebenarnya sudah ada perintah? Kalau perintah, kemudian dalam bentuk apa? Kalau bisa ... nanti bisa disampaikan ke Mahkamah, mungkin kepolisian membuat regulasi untuk memperjelas itu, bisa dilampirkan. Bagaimana bentuk penafsiran daripada kepolisian melalui regulasi baru itu yang mungkin juga bisa menjadi parameter Mahkamah, "Oh, ini memang ada perluasan penafsiran," yang kemudian penafsiran itu bisa kemudian disimpulkan, apakah penafsiran itu berbeda-beda apa tidak? Nanti Mahkamah bisa menilai, meskipun regulasi yang dikeluarkan kepolisian itu bukan wilayah Mahkamah untuk menilai. Tapi paling tidak, menjadi bukti bagaimana pemahaman terhadap para user ini, para pengguna regulasi ini menafsirkan. Satu itu.

Yang kedua begini, Bapak. Kalau saya cermati di Pasal 279 sebenarnya ... Pasal 279, bukan Pasal 283 yang dimon ... dimohonkan Pemohon, tapi ini ada korelasinya. Bahwa Pasal 279 itu sebenarnya ancaman pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang memasang alat perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan juga, yang dikaitkan dengan Pasal 58.

Kalau pihak kepolisian kemudian akan equal, mestinya kan itu sebenarnya lebih universal untuk diterapkan terhadap ... karena GPS, kemudian mungkin apakah ada video, DVD, itu kan perlengkapan yang

ada, fitur-fitur yang ada di mobil yang tidak terpisahkan, itu tercover sebenarnya atau bagian dari Pasal 279 sebenarnya, Bapak? Yang dikaitkan dengan Pasal 58. Coba nanti Bapak pelajari di ... di ... anu ... bahwa Pasal 58, jadi kan, mengatakan begini, "Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan lalu lintas."

Ancaman pidananya di Pasal 279, hanya ini lebih ringan 2 bulan, denda maksimal Rp250.000,00. Rp250.000,00? 279? 279-nya? Rp500.000,00, ya? Oh, ya. Ya sudah, saya ... sebenarnya kan karena saya tadi ada sisipan pengemudi atau rakyat, tadi saya inginnya denda itu ringan-ringan, tapi ya, ndak apa-apa ini kalau Rp500.000,00. Itu aspirasi yang ternyata tidak bisa dibohongi. Tapi, terlepas dari dendanya berapa, tapi sebenarnya itu lebih akomodir pasal itu. Apakah juga itu diterapkan, Bapak? Jangan kemudian redundant juga.

Kemudian untuk sapu jagat atau untuk ini kenakan saja pasal ... eh, mungkin nanti bisa ditambahkan, Bapak, kalau memang ada Skepnya, Skep Kapolri atau ... karena ini memang kalau Bapak perlu bukti bahwa ada pernyataan kakor lantas di medsos itu, viral banyak saya punya, Dirlantas Polda Metro ketika itu yang ... Pak siapa yang sudah diganti itu? Mengatakan bahwa itu akan ditindak. Kombes Halim katanya, itu. Kalau Pak kakor kan, masih menjabat sampai sekarang. Jadi, mungkin bisa koordinasi dengan beliau ataukah wartawannya yang kemudian ada sedikit salah mengimput atau bagaimana. Hanya ini mohon penjelasan lebih lanjut saja. Terima kasih, Pak Ketua.

21. KETUA: ANWAR USMAN

Baik. Dari Pemerintah juga ada tadi, tapi mungkin bisa ditambah secara tertulis. Begitu juga Pihak Terkait Polri ada beberapa permintaan dari Para Yang Mulia untuk ditambahkan secara tertulis. Tapi kalau mau memberi keterangan tambahan secara lisan juga boleh. Silakan. Apa tertulis semua?

22. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Nanti penjelasan kami bikin tertulis.

23. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik.

Dari Pemohon, apakah akan mengajukan ahli atau saksi?

24. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Dari Pemohon rencana ada satu ahli, Yang Mulia, daripada hukum pidana.

25. KETUA: ANWAR USMAN

Oh, satu ahli saja?

26. KUASA HUKUM PEMOHON: VICTOR SANTOSO TANDIASA

Siap.

27. KETUA: ANWAR USMAN

Baik. dari Kuasa Presiden?

28. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Izin, Yang Mulia. Dua orang saksi ... eh, dua orang ahli.

29. KETUA: ANWAR USMAN

Dua orang ahli?

30. PEMERINTAH: NINIK HARIWANTI

Ya.

31. KETUA: ANWAR USMAN

Pihak Terkait Polri, apakah mengajukan ahli atau saksi?

32. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Dari Pihak Terkait Polri memang untuk membuktikan apa yang dijadikan perdebatan ini perlu ada beberapa ahli yang bisa untuk jadikan acuan buat kita semua. Yang pertama, ahli tentang dinamika perilaku, karena perilaku ini berkaitan dengan kecepatan. Yang kedua, ahli transportasi. Yang ketiga, ahli desain kendaraan bermotor. Ketiga, ahli hukum pidana.

33. KETUA: ANWAR USMAN

Ya.

34. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Kelima adalah ahli transportasi dan keenam, ahli IT.

35. KETUA: ANWAR USMAN

Ya.

36. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Menyaran.

37. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik.

38. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Saya boleh menyarankan kepada ... karena tadi banyak ahli yang dimohonkan. Kalau ndak salah di cabang kedokteran apa gitu, ada kesehatan berkendara begitu, Pak? Yang berkenaan dengan jarak pandang, kemudian yang menyebabkan ruang di sini tidak terpantau oleh ini, itu ... kalau ahli itu apa namanya? Kalau ada ahli yang seperti itu Pak, kami dihadirkan karena kami tentu tidak mengetahui ... anu ... itu, kalau ada. Terima kasih.

39. PIHAK TERKAIT: CHRYSHANDA (MABES POLRI)

Terima kasih, Yang Mulia. Itu mungkin kami sudah berdiskusi dengan para pakar, itu ahli dinamika perilaku. Terima kasih, Pak.

40. KETUA: ANWAR USMAN

Ya, baik. Tapi untuk Pihak Terkait nanti sidang berikutnya setelah ahli dari Pemohon dan dari Pemerintah. Untuk sidang selanjutnya ini, ditunda hari Rabu tanggal 9 Mei 2018, pukul 11.00 WIB untuk mendengar keterangan DPR dan satu ahli dari Pemohon, serta dua ahli dari Kuasa Presiden, ya? Untuk CV dan makalah tertulis ya, paling lambat harus diserahkan dua hari sebelum sidang, ya? Jelas? Ya, Kuasa Presiden. Untuk Pihak Terkait Polri, sudah jelas? Ya, baik.

Dengan demikian, sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 12.29 WIB

Jakarta, 26 April 2018
Kepala Sub Bagian Pelayanan Teknis
Persidangan,

t.t.d.

Yohana Citra Permatasari
NIP. 19820529 200604 2 004

Risalah persidangan ini adalah bentuk tertulis dari rekaman suara pada persidangan di Mahkamah Konstitusi, sehingga memungkinkan adanya kesalahan penulisan dari rekaman suara aslinya.