



PUTUSAN
Nomor 104/PUU-XXII/2024

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara pengujian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. Nama : **Armyn Rustam Effendy;**
Kewarganegaraan : Indonesia
Pekerjaan : Pensiunan Hakim Ad-Hoc;
Alamat : Komp. Bea Cukai No. 11, RT/RW 002/010,
Kelurahan Pisangan, Kecamatan Ciputat
Timur, Kota Tangerang Selatan;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon I**

2. Nama : **Rahayu Ahadiyahati;**
Kewarganegaraan : Indonesia
Pekerjaan : Karyawan Swasta;
Alamat : Jalan H. Naim III, Nomor 9, Kavling 15, RT/RW
011/006, Kelurahan Cipete Utara, Kecamatan
Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon II**

Berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 21 Juli 2024, Pemohon I dan Pemohon II pada saat mengajukan Permohonan menyatakan memberikan kuasa kepada H. Zenuri Makhrodji, S.H., M.H., Dr. Saiful Anam, S.H., M.H., Drs. Suramto, S.H., M.M., Rudy Gunawan, S.H., Dr. Sugeng Martono, S.H., M.H., Suharta, S.H., MH., Fuad Abdullah, S.H., M.Si., Henny Alyah Zahra, S.H., Nurlaila, S.H, M.H., Indra Utama, S.H., Dasrul Babo, S.H., Bakri, S.H., Achmad Basrofi, S.H., M.H., Robo Mahu, S.H., H. Muhammad Zulkarnain, S.H., Osep Saepudin, S.H., Syakhrudin,

S.H., M.H., Suyitno, S.H., Muheri, S.H., Chakim, S.H., M. Subekhi, S.H., M.H., M. Ishomudin, S.H., Hendra Panjaitan, S.H., M.H., Zainudin Patta, S.H., Ahmad Suyudi, S.H., Budi Santoso, S.H., Ardiansyah, S.H., M. Wahid Hasyim, S.H., Faridah, S.H., Hartoyo, S.H., S Bahtiar, S.H., M.H., Muhdian Ansahri, S.H., Suhanda, S.H., Slamet Arifin, S.H., Rio Ramabaskara, S.H., M.H., Nur Aliem Halmaima, S.H., M.H., Dr. Cakra H Santosa, S.H., M.H., Abdul Syukur Sangadji, S.H., Raden Asmoro Wening, S.H., Danies Kurniartha, S.H., Ghuntar Hamingyuda, S.H., Faijal Siregar, S.H., Tony Akbar Hasibuan, S.H., MH., Khadirin, SH., Sugeng Ono, S.H., Dedi Nirwan, S.H., Ghanty Syahbuddin, S.H., Drs. H. Sani Alamsyah, S.H., Didi Setia, S.H., Ruhunusa, S.H., Bustaman, S.H., Kuswandi, S.H., Muslim Bakri, S.H., Tomy Setiawan, S.H., M.H., Sudarmanto, S.H., RR. Wahyu M. Yulianti, S.H., Paryanto, S.H., Nurdin Desriawan, S.H., H. Ius Soliwanto, S.H., Nurwakhidin, S.H., M.H., Siti Kurnia Puspita, S.H., Faisal Abdurahman, S.H., Deddy Prihambudi S.H., M.H., Muh Azikin Hassan, S.H., Rubby cahyadi, S.H., M.H., Mulyono, S.H., Edi Wirahadi, S.H., Dedy Setiawan, S.H., Muhammad Zuhul Qolbu Lathof, S.H., Ade Yulawan, S.H., Salman Alfarizi, S.H., Abraham Mahdi, S.H., dan Achmad Umar, S.H., M.H. kesemuanya adalah Advokat dan Konsultan Hukum pada Forum Advokat Muda Indonesia “(FAMI)” yang beralamat di Menteng Square Tower B Lantai 3 Nomor BK 135, Jl. Matraman No. 30E, Jakarta Pusat, dan berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 5 September 2024 memberi kuasa kepada Dr. Saiful Anam, S.H., M.H., Danies Kurniartha, S.H., Achmad Umar, S.H., M.H., Fuad Abdullah, S.H., M.Si., dan M. Zuhul Qolbu, S.H., M.H., para Advokat dan Konsultan Hukum pada “Saiful Anam & Partners” yang beralamat di Menteng Square Tower B, Lantai 3 Office Suites 53, Jl. Matraman, Nomor 30W, Jakarta Pusat, baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **para Pemohon**

- [1.2]** Membaca permohonan para Pemohon;
 Mendengar keterangan para Pemohon;
 Memeriksa bukti-bukti para Pemohon;

2. DUDUK PERKARA

- [2.1]** Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 25 Juli 2024 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi

(selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada 26 Juli 2024 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 99/PUU/PAN.MK/AP3/07/2024 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) pada 6 Agustus 2024 dengan Nomor 104/PUU-XXII/2024, yang telah diperbaiki dan diterima Kepaniteraan Mahkamah pada 2 September 2024, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

A. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (2) UUD 1945 yang menyatakan bahwa *"Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan Peradilan Umum, lingkungan Peradilan Agama, lingkungan Peradilan Militer, lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi"*;
2. Bahwa ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 yang antara lain mengatakan bahwa *"Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil Pemilihan Umum"*;
3. Bahwa kedua ketentuan di dalam UUD 1945 tersebut, menerangkan bahwa Mahkamah Konstitusi (MK) memiliki kewenangan untuk melakukan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945. Kewenangan tersebut semakin dipertegas melalui Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK), yang menyatakan bahwa, *"Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945"*;
4. Bahwa ketentuan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman mengatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang

- putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
5. Bahwa dalam Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yang menyatakan bahwa dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi;
 6. Bahwa berdasarkan Pasal 1 angka 3 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 2/2021) menjelaskan, *“Pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 yang selanjutnya disebut PUU adalah perkara konstitusi yang menjadi kewenangan Mahkamah Konstitusi sebagaimana yang dimaksud dalam UUD 1945 dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK), termasuk pengujian Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perppu) sebagaimana dimaksud dalam Putusan Mahkamah Konstitusi”*. PMK 2/2021, semakin menegaskan peran Mahkamah Konstitusi dalam perkara pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945;
 7. Bahwa selain itu Pasal 2 ayat 1 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 Tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang yang mengatakan bahwa obyek permohonan Pengujian Undang-Undang adalah Undang-Undang dan Perppu dan ayat 4 secara singkat mengatakan bahwa pengujian materiil adalah pengujian yang berkenaan dengan materi muatan dalam ayat, Pasal, dan atau bagian dari Undang-Undang atau Perppu yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945;
 8. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, maka Para Pemohon berpendapat bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang melakukan pengujian norma-norma hukum muatan dalam Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan terhadap UUD 1945.

B. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PARA PEMOHON:

1. Bahwa Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang No 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi mengatakan bahwa pemohon pengujian Undang-Undang adalah *“pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang”* yang dalam huruf a menyebutkan *“perorangan warga negara Indonesia”*. Selanjutnya dalam Penjelasan atas Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang *a quo*, disebutkan bahwa yang dimaksud dengan hak konstitusional” adalah *“hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”*;
2. Bahwa Pasal 4 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 Tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang- Undang juga mengatur kembali syarat untuk menjadi Pemohon dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 yang rumusan lengkapnya sebagai berikut:
Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a adalah Pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang atau Perppu;
 - a. **Perorangan warga negara Indonesia** atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;
 - b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;
 - c. Badan hukum publik atau badan hukum privat; atau
 - d. Lembaga negara.
3. Bahwa selanjutnya terhadap kedudukan hukum Para Pemohon yang menganggap Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang menurut Pasal 4 ayat (2) PMK 2/2021 yang mengacu pada putusan MK No. 006/PUU-III/2005 dan No. 011/PUU-V/2007, apabila :
 - a. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. Hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian;
 - c. Kerugian konstitusional yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;

- d. Adanya hubungan sebab akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian; dan
 - e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi.
4. Bahwa Yurisprudensi Tetap Mahkamah Konstitusi sebagaimana tertuang dalam Putusan No 006/PUU-III/2005 jo Putusan No 11/PUU-V/2007 dan putusan-putusan selanjutnya telah memberikan pengertian dan batasan kumulatif tentang apa yang dimaksud dengan “kerugian konstitusional” dengan berlakunya suatu norma Undang-Undang, yaitu: *(1) Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; (2) Bahwa hak konstitusional tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji; (3) Kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual, atau setidaknya-tidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi; (4) Adanya hubungan sebab-akibat (causal verband) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji; dan (5) Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.* Kemudian berkaitan dengan kelima parameter tersebut telah diuraikan secara berurutan untuk membuktikan adanya kedudukan hukum (*legal standing*) yang dimiliki oleh Para Pemohon;
5. Bahwa **PERTAMA** untuk mengukur apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK dan Pasal 4 ayat (1) huruf c PMK 2/2021, yakni Para Pemohon adalah Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Pendudukan (KTP), oleh karenanya Para Pemohon dalam Pengujian Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan terhadap UUD 1945;
6. Bahwa **KEDUA** terkait dengan parameter *Adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945* sebagaimana Pasal 4 ayat (2) PMK 2/2021, telah terpenuhi dikarenakan Para Pemohon sebagai perorangan warga negara Republik Indonesia yang mobilitasnya sehari-hari menggunakan jalan tol mempunyai hak-hak

konstitusional, khususnya lima hak konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945, yang kemudian dijadikan sebagai landasan pengujian konstitusionalitas, antara lain :

Pasal 28D ayat (1) UUD 1945

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

Pasal 28H ayat (2) UUD 1945

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

Pasal 33 ayat (2) UUD 1945

“Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.”

Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945

“Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”

Pasal 33 ayat (4) UUD 1945

“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

7. Bahwa **KETIGA** untuk mengukur apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (legal standing), sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b dan huruf c PMK 2/2021 yakni adanya kerugian konstitusional bersifat spesifik (khusus) dan aktual, atau setidaknya-tidaknya menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, maka perlu dijelaskan sebagai berikut :

- a. Bahwa Pemohon I adalah warga negara Indonesia yang merupakan pensiunan hakim Adhoc dan dirugikan atas berlakunya Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan karena Pemohon I dalam mobilitasnya sehari-hari selalu menggunakan jalan tol akan tetapi Pemohon I harus mengeluarkan uang yang tidak sedikit karena tarif masuk jalan tol di Indonesia sangat bervariasi dan mahal padahal Pemohon I juga merupakan wajib pajak yang taat dalam membayar pajak kepada negara;
- b. Bahwa Pemohon II adalah warga negara Indonesia yang merupakan seorang Advokat dan dirugikan atas berlakunya Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU

Jalan karena Pemohon II dalam mobilitasnya sehari-hari selalu menggunakan jalan tol akan tetapi Pemohon II harus mengeluarkan uang yang tidak sedikit karena tarif masuk jalan tol di Indonesia sangat bervariasi dan mahal padahal Pemohon II juga merupakan wajib pajak yang taat dalam membayar pajak kepada negara;

- c. Bahwa Para Pemohon tidak mendapatkan penghidupan yang layak karena tarif jalan tol yang mahal;
 - d. Bahwa Para Pemohon tidak mendapatkan keadilan serta kepastian hukum karena tarif jalan tol yang berbeda-beda;
 - e. Bahwa Para Pemohon dirugikan dengan perusahaan jalan tol oleh Badan Usaha Milik Swasta karena orientasinya dalam perusahaan tersebut sudah bukan lagi pelayanan publik melainkan keuntungan pribadi semata;
 - f. Bahwa Para Pemohon dirugikan karena Negara dapat tidak menguasai cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara serta yang menguasai hajat hidup orang banyak;
 - g. Bahwa Para Pemohon tidak dimakmurkan karena Negara dapat tidak berfungsi sebagai *Welfare State* “negara kesejahteraan” karena jalan tol yang awal tujuannya keberadaannya sebagai pelayanan publik justru memberikan kepada Badan Usaha milik Swasta dalam pengusaannya yang mana secara tujuan Badan Usaha milik Swasta berorientasi pada keuntungan;
 - h. Bahwa Para Pemohon tetap membayar tarif jalan tol meskipun waktu konsensi telah berakhir padahal Para Pemohon juga telah membayar pajak kepada Negara.
8. Bahwa **KEEMPAT** untuk mengukur apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (legal standing) sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf d PMK 2/2021 yakni adanya hubungan sebab akibat antara kerugian konstitusional dengan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujiannya, maka perlu dijelaskan dengan berlakunya ketentuan norma *A Quo* tanpa pemaknaan yang sebagaimana dimohonkan, maka Pemohon akan mengalami kerugian konstitusional yakni :
- a. Bahwa Para Pemohon tidak mendapatkan penghidupan yang layak karena tarif jalan tol yang mahal;

- b. Bahwa Para Pemohon tidak mendapatkan keadilan serta kepastian hukum karena tarif jalan tol yang berbeda-beda;
- c. Bahwa Para Pemohon dirugikan dengan perusahaan jalan tol oleh Badan Usaha Milik Swasta karena orientasinya dalam perusahaan tersebut sudah bukan lagi pelayanan publik melainkan keuntungan pribadi semata;
- d. Bahwa Para Pemohon dirugikan karena Negara dapat tidak menguasai cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara serta yang menguasai hajat hidup orang banyak;
- e. Bahwa Para Pemohon tidak dimakmurkan karena Negara dapat tidak berfungsi sebagai *Welfare State* “negara kesejahteraan” karena jalan tol yang awal tujuan keberadaannya sebagai pelayanan publik justru memberikan kepada Badan Usaha milik Swasta dalam perusahaannya yang mana secara tujuan Badan Usaha milik Swasta berorientasi pada keuntungan;
- f. Bahwa Para Pemohon tetap membayar tarif jalan tol meskipun waktu konsesi telah berakhir padahal Para Pemohon juga telah membayar pajak kepada Negara.

Bahwa dengan demikian terdapat *hubungan sebab-akibat (causal verband)* antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji juga telah terpenuhi karena dengan berlakunya Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan, dimana Para Pemohon tidak mendapatkan keadilan serta kepastian hukum terhadap tarif jalan tol yang cenderung mahal dan bervariasi, Para Pemohon tidak mendapatkan pelayanan publik saat mengakses jalan tol yang perusahaannya oleh Badan Usaha milik Swasta karena orientasi Badan Usaha milik Swasta tidak untuk pelayanan publik melainkan semata-mata untuk mencari keuntungan serta Para Pemohon mengalami dan membayar tarif jalan tol secara terus menerus karena meskipun konsesi jalan tol perusahaannya telah selesai dan dikembalikan kepada pemerintah pusat sehingga bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28H ayat (2), Pasal 33 ayat (2), Pasal 33 Ayat (3), Pasal 33 ayat (4) UUD 1945;

9. Bahwa selanjutnya parameter **KELIMA** yaitu untuk mengukur apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf e PMK 2/2021, yakni *adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi* juga telah terpenuhi karena apabila Yang Mulia Majelis Hakim pada Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan dari Para Pemohon, maka kerugian konstitusional Para Pemohon tidak akan dialami;

10. Bahwa dengan Argumentasi Yuridis di atas, Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai pemohon pengujian Undang-Undang dalam perkara *a quo* karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya dan 5 (lima) syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana pendapat Mahkamah yang selama ini menjadi yurisprudensi dan kemudian sebagaimana tertuang dalam Pasal 4 ayat (1) dan ayat (2) PMK Nomor 2 Tahun 2021.

C. ALASAN-ALASAN PERMOHONAN:

1. Bahwa objek permohonan dalam perkara ini adalah Pasal 48 ayat (1), 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

Pasal 48 ayat (1)

(1) Tarif Tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna Jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi.

Pasal 50 ayat (4)

(4) Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/ atau Badan Usaha milik swasta.

Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b

(10) Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (9) sesuai dengan kewenangannya dapat menetapkan pengusahaan Jalan Tol sebagai berikut:

- a. mengalihkan status Jalan Tol menjadi Jalan bebas hambatan non-Tol; atau menugaskan pengusahaan baru kepada badan usaha milik negara untuk pengoperasian dan preservasi Jalan Tol.

Pasal 50 ayat (11)

(11) Tarif Tol awal dari pengusahaan baru sebagaimana dimaksud pada ayat (10) huruf b ditetapkan lebih rendah daripada tarif Tol yang berlaku pada akhir masa konsesi.

Bertentangan dengan UUD 1945 secara bersyarat (conditionally unconstitutional) terhadap:

Pasal 28D ayat (1) UUD 1945

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

Pasal 28H ayat (2) UUD 1945

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

Pasal 33 ayat (2) UUD 1945

“Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.”

Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945

“Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”

Pasal 33 ayat (4) UUD 1945

“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.”

Adapun alasan permohonan terkait adanya pertentangan norma Pasal 48 ayat (1), 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) UU Jalan secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) terhadap UUD 1945 adalah sebagai berikut:

Objek Permohonan Pertama Pasal 48 ayat (1)

2. Bahwa Para Pemohon telah dirugikan dengan berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan dimana terhadap penentuan tarif tol didasarkan pada variabel-variabel yang menyebabkan terjadinya ketidakpastian hukum dan keadilan;
3. Bahwa Para Pemohon menilai tarif tol pada tiap ruas jalan tol berbeda-beda dan tidak jelas dasar penetapannya. Misalnya ketika mengakses jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi) dengan panjang jalan sekitar 59 km hanya perlu membayar sebesar Rp 7.000,00- (Tujuh Ribu Rupiah) sedangkan mengakses jalan tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu (Becak Kayu) dengan panjang jalan sekitar 21,04 km justru membutuhkan biaya Rp 22.500,00- (Dua Puluh Dua Ribu Lima Ratus Rupiah) sehingga telah terjadi adanya ketidakpastian hukum dan keadilan yang tidak dapat ditoleransi;
4. Bahwa Para Pemohon menilai terhadap variabel-variabel yang dijadikan penetapan tarif jalan tol kurang mewujudkan kepastian hukum dan keadilan. Seharusnya terhadap tarif jalan tol diterapkan satuan harga nasional seperti

halnya komoditas lain layaknya beras dan bawang yang didasarkan pada satuan jarak dalam kilometer (km). Dengan demikian penetapan harga jalan tol dapat memenuhi asas kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat khususnya Para Pemohon;

5. Bahwa John Rawls telah menawarkan dua prinsip keadilan. Pertama, setiap orang mempunyai hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas, seluas kebebasan yang sama bagi semua orang. Kedua, ketimpangan sosial dan ekonomi harus diatur sedemikian rupa sehingga dapat memberikan keuntungan semua orang dan juga semua posisi jabatan harus terbuka bagi semua orang (John Rawls, *A Theory of Justice*). Untuk menghindari ketimpangan dan ketidakadilan, maka perlu negara mengatur tarif tol satu harga sehingga keadilan terdistribusi secara merata tidak hanya bagi mereka yang memiliki kecukupan dan kemampuan finansial dalam penggunaan jalan tol di Indonesia;
6. Bahwa sebagai salah satu wujud pelaksanaan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, serta pemerataan perekonomian di seluruh daerah yang ada di Indonesia, maka dipandang perlu untuk menentukan kebijakan tarif tol satu harga seperti halnya yang diberlakukan pada kebijakan Bahan Bakar Minyak (BBM) satu harga, hal tersebut sejalan dengan yang disampaikan oleh Darmodihardjo (1979) dalam bukunya *Orientasi Singkat Pancasila* 'Keadilan Sosial' berarti keadilan yang berlaku dalam masyarakat di bidang kehidupan, baik materiil maupun spiritual, sedangkan '*seluruh rakyat Indonesia*' berarti setiap orang yang menjadi rakyat Indonesia, baik yang berdiam di wilayah kekuasaan Republik Indonesia maupun warga negara Indonesia yang berada di luar negeri. Jadi, 'keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia' berarti bahwa setiap orang Indonesia berhak mendapat perlakuan adil dalam bidang hukum, politik, sosial, ekonomi, dan kebudayaan. Sila Keadilan Sosial ini merupakan tujuan dari empat sila yang mendahuluinya dan merupakan tujuan bangsa Indonesia dalam bernegara, yang perwujudannya ialah tata masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila;
7. Bahwa terdapat tiga prinsip keadilan sosial yang dikemukakan oleh Suryawasita (1989) dalam bukunya yang berjudul *Asas Keadilan Sosial*, yaitu keadilan atas dasar hak, keadilan atas dasar jasa, dan keadilan atas dasar kebutuhan. Keadilan atas dasar hak adalah keadilan yang diperhitungkan berdasarkan hak untuk diterima oleh seseorang. Keadilan atas dasar jasa adalah keadilan yang

diperhitungkan berdasarkan seberapa besar jasa yang telah seseorang berikan. Sedangkan keadilan atas dasar kebutuhan adalah keadilan yang diperhitungkan berdasarkan yang seseorang butuhkan. Dengan demikian upaya pencapaian keadilan untuk mengurangi kesenjangan antar daerah satu dengan daerah lainnya. Dengan demikian jika melihat realitas di Indonesia yang menunjukkan lebarnya jurang kesenjangan sosial yang mengantarai kaum elite dan kaum yang termarginalkah telah mengindikasikan adanya masalah ketidakadilan sosial di Indonesia, untuk perlu adanya persamaan (*Equality*), baik terhadap Persamaan Hak, Persamaan Kesempatan dan Persamaan Hasil;

8. Bahwa ketiadaan ukuran, skema, standar tarif tol berdasarkan satu jarak yang ditentukan secara nasional telah menyebabkan variasi tarif/harga jalan tol di Indonesia, tarif tol pada akhirnya diserahkan kepada pasar (market) sehingga semakin menyebabkan liberalisasi penentuan tarif jalan tol di Indonesia. Hal itu dapat terlihat penentuan tarif tol yang beragam dan tidak memiliki standar biaya karena hanya ditentukan pada kelayakan investasi semata, berikut data yang dirangkum berdasarkan skema tarif tol termahal di Indonesia <https://oto.detik.com/berita/d-6514980/5-jalan-tol-dengan-tarif-termahal-di-indonesia>
9. Bahwa skema tarif tol berdasarkan jarak telah diberlakukan di berbagai negara, seperti jurnal yang ditulis oleh Antonis F. Lentzakis yang berjudul *Predictive distance-based road pricing — Designing tolling zones through unsupervised learning* <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103611> telah memberikan gambaran betapa pentingnya penentuan tarif berdasarkan jarak berdasarkan standar nasional dalam suatu negara, sehingga penentuan jalan tol tidak didasarkan pada siapakah yang mengelola jalan tersebut apakah swasta atau BUMN/BUMD;
10. Penggunaan single tarif tol telah digunakan di berbagai negara <https://www.budgetdirect.com.au/car-insurance/research/taking-the-toll.html> hal tersebut untuk memberikan kepastian kepada warga negaranya dalam penggunaan jalan tol yang berlandaskan pada keadilan sosial bagi seluruh rakyat warga negaranya. Penentuan satu tarif jalan tol berdasarkan satu harga tidak akan mengganggu skema pengembalian investasi jalan tol, karena pada

akhirnya pengembalian skema investasi hanya akan berbeda dari sisi lama/waktu pengembalian skema investasi;

11. Dengan adanya penentuan tarif jalan tol dengan merujuk pada satuan harga nasional yang penentuannya dihitung dalam satuan jarak, maka tidak akan terjadi lagi diskursus mengenai jalan tol mahal dan murah, serta tidak akan ada lagi desas-desus masyarakat terhadap adanya perbedaan tarif antara jalan tol yang dikelola oleh swasta maupun BUMN/BUMD di Indonesia;
12. Bahwa berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan telah nyata melanggar hak konstitusional Para Pemohon untuk mendapatkan jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil sebagaimana Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena dengan penetapan tarif tol yang tidak memiliki satuan harga nasional berdasarkan jarak tempuh telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan ketidakadilan yang *intolerable* bagi Para Pemohon;
13. Bahwa dengan demikian berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan telah nyata melanggar hak konstitusional Para Pemohon untuk mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana Pasal 28H ayat (2) UUD 1945 karena penetapan tarif tol yang tidak berkeadilan telah atau akan membuat Para Pemohon terbebani dan tidak memiliki patokan atau ukuran yang jelas serta cenderung dipermainkan tarif yang diberikan;
14. Bahwa berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam menguasai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup orang banyak sebagaimana Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 karena negara dalam hal ini tidak cermat dalam menetapkan tarif jalan tol sehingga dengan tidak cermatan itu telah menimbulkan ketidakpastian hukum serta ketidakadilan bagi Para Pemohon;
15. Bahwa berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam mewujudkan kemakmuran yang sebesar-besarnya bagi masyarakat sebagaimana Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 karena salah satu indikator kemakmuran bagi masyarakat khususnya Para Pemohon yaitu terpenuhinya kepastian hukum dan keadilan dalam suatu kebijakan yang dikeluarkan oleh negara akan tetapi, dengan penetapan tarif jalan tol yang tidak memiliki satuan harga nasional telah memberikan kerugian dengan alasan perbedaan yang tidak dapat dijelaskan atas perbedaan tarif jalan tol;

16. Bahwa dengan berlakunya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan telah nyata-nyata melanggar demokrasi ekonomi yang berpegang teguh pada prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, yang menginginkan adanya persatuan dan kesatuan rakyat Indonesia dengan didasarkan pada prinsip kebersamaan dan kesatuan ekonomi nasional berdasarkan keseimbangan antara daerah satu dengan daerah lainnya;
17. Bahwa dengan demikian secara nyata dan faktual dengan diberlakukannya Pasal 48 ayat (1) UU Jalan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28H ayat (2), Pasal 33 ayat (2), Pasal 33 Ayat (3), Pasal 33 ayat (4) UUD 1945. Oleh karena itu, kami memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* untuk menyatakan pada Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) sepanjang "*Tarif Tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna Jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi*" bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan "*Tarif Tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna Jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi dengan merujuk pada satuan harga nasional yang penentuannya dihitung dalam satuan jarak*";

Objek Permohonan Kedua Pasal 50 ayat (4)

18. Bahwa Para Pemohon dirugikan dengan berlakunya Pasal 50 ayat (4) UU Jalan karena negara dalam hal ini Pemerintah bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) memberikan kewenangan kepada Badan Usaha Milik Swasta untuk perusahaan jalan tol;
19. Bahwa Para Pemohon menilai terdapat perbedaan orientasi ketika cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hidup orang banyak dikelola oleh negara dengan swasta;
20. Bahwa pada saat cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hidup orang banyak dikelola oleh negara maka orientasinya yaitu pelayanan

publik sebagaimana Pasal 28I ayat (4) UUD 1945 yang pada pokoknya perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara terutama pemerintah;

21. Bahwa berbeda ketika cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hidup orang banyak dikelola oleh swasta maka orientasinya yaitu mencari keuntungan semata sebagaimana sifat naturalia dari Badan Usaha Milik Swasta yang pada umumnya dibentuk untuk mencari keuntungan sebesar-besarnya untuk kepentingan pribadi (Perseroan);
22. Bahwa pemberian wewenang kepada Badan Usaha Milik Swasta untuk pengusahaan jalan tol bertentangan dengan semangat dari kelahiran negara Indonesia yang ingin menjadikan diri sebagai *welfare state* (negara kesejahteraan) yang memiliki makna sebagaimana pendapat *John Stuart Mill* yaitu suatu negara dimana pemerintahan negara dianggap bertanggung jawab menjamin standar kesejahteraan hidup minimum bagi setiap warga negaranya;
23. Bahwa dengan pemberian wewenang tersebut Para Pemohon merasa perihal penyediaan sarana dan prasarana serta akses jalan tol tidak lagi diorientasikan pada pelayanan publik akan tetapi diorientasikan pada pencarian keuntungan semata. Dengan demikian, Para Pemohon telah dirugikan dengan diberlakukannya Pasal tersebut yang bertentangan dengan hak-hak konstitusionalitas yang dijamin oleh UUD 1945;
24. Bahwa melalui Putusan Mahkamah Konstitusi nomor Nomor 001-021-022/PUU-I/2003, Hak Menguasai Negara dirumuskan menjadi 5 (lima) kewenangan, yaitu merumuskan kebijakan (*beleid*), merumuskan pengaturan (*regelendaad*), melakukan pengurusan (*bestuurdaad*), melakukan pengelolaan (*beheersdaad*), dan melakukan pengawasan (*toezichthoudensdaad*). Dalam ketentuan konstitusional sebagai dasar-dasar pengaturan dalam rangka pengalokasian sumber-sumber kehidupan bangsa untuk kesejahteraan, termasuk di dalamnya sumber daya alam, seperti hutan, terdapat hal penting dan fundamental. *Pertama*, penguasaan negara terhadap cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak. *Kedua*, penguasaan negara terhadap bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. *Ketiga*, penguasaan negara terhadap sumber daya tersebut, termasuk di dalamnya sumber daya alam, dimaksudkan supaya negara dapat mengatur dalam rangka pengelolaan terhadap sumber daya kehidupan tersebut untuk

sebesar-besar kemakmuran rakyat, baik rakyat secara individual maupun rakyat sebagai anggota masyarakat hukum adat;

25. Bahwa dengan berdasarkan pada Putusan Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 3/PUU/2010 tentang Pengujian UU No. 27 tahun 2007 memberikan 4 (empat) tolak ukur frasa “sebesar-besarnya” untuk kemakmuran rakyat, adapun tolak ukur tersebut yaitu:

- a. kemanfaatan sumber daya alam bagi rakyat;
- b. tingkat pemerataan manfaat sumber daya alam bagi rakyat;
- c. tingkat partisipasi rakyat dalam menentukan manfaat sumber daya alam, serta;
- d. penghormatan terhadap hak rakyat secara turun-temurun dalam memanfaatkan sumber daya alam.

Melalui 4 (empat) tolak ukur itulah mestinya negara memprioritaskan dan bahkan tidak memberikan pengelolaan jalan tol kepada swasta, karena jelas-jelas jalan tol merupakan kekayaan bangsa yang harus dikuasai oleh negara dan wajib dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat;

26. Bahwa hak menguasai negara dapat diartikan sebagai kekuasaan yang dimiliki oleh negara untuk mengatur dan mengelola berbagai aspek kehidupan masyarakat, termasuk ekonomi, hukum, dan sumber daya alam. Dalam konteks MK: Kewenangan Negara: Negara memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola sumber daya demi kepentingan umum. MK mengawasi dan memastikan bahwa kewenangan ini dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip konstitusi. Kepentingan Rakyat: Putusan MK sering kali menekankan bahwa penguasaan negara harus dilakukan dengan tujuan untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat, sesuai dengan amanat konstitusi;

27. Bahwa pasal 34 ayat (3) UUD 1945 menyatakan bahwa negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan pelayanan umum yang layak pada masyarakat. Hal ini dijadikan dasar bahwa pemerintah mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pelayanan umum di berbagai sektor seperti penyediaan layanan transportasi, infrastruktur ketenagalistrikan, jalan dan lainnya. Tersedianya berbagai infrastruktur dan layanan umum tersebut diharapkan dapat mendukung tumbuhnya perekonomian nasional seperti penyediaan lapangan kerja dan menumbuhkan perekonomian suatu daerah;

28. Bahwa untuk menyelenggarakan misi pelayanan kepada masyarakat, maka pemerintah menugaskan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dijustifikasi oleh Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara pasal 66 yang menyatakan bahwa pemerintah bisa memberikan suatu penugasan pada suatu BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum. Hal ini memang masih sejalan dengan tujuan pendirian BUMN yaitu meningkatkan penyelenggaraan kemanfaatan umum, berupa penyediaan barang dan jasa dalam jumlah dan kualitas yang memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak serta memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional;

29. Bahwa apabila melihat perusahaan jalan tol yang tergabung dalam Perkumpulan Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI)

<https://asosiasijalantolindonesia.id/>, terdiri dari 15 Holding yaitu :

1. PT Jasa Marga (Persero) Tbk	BUMN
2. PT Astra Tol Nusantara	Swasta
3. PT Utama Karya (Persero)	BUMN
4. PT Trans Lingkar Kita Jaya	Swasta
5. PT Margautama Nusantara	Swasta
6. PT Waskita Toll Road	Swasta
7. PT Bangun Tjipta Sarana	Swasta
8. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk	Swasta
9. PT Margabumi Matraraya	Swasta
10. PT Jakarta Tollroad Development Jaya Pratama	Swasta
11. PT Wijaya Karya Serang Panimbang	Swasta
12. PT Trans Bumi Serbaraja	Swasta
13. Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Swasta
14. PT Pembangunan Perumahan Semarang Demak	Swasta

Dari 15 Holding perusahaan jalan tol yang ada, hampir 90% (sembilan puluh persen) pengelolaannya diserahkan kepada swasta, tidak hanya itu Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) <https://asosiasijalantolindonesia.id/anggota-2/anggota/> adalah badan hukum yang bergerak di bidang perusahaan jalan tol, yang mengurus perusahaan jalan tol adalah kegiatan yang meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau

pemeliharaan jalan tol yang dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Badan Usaha, 90 % juga dikuasai oleh Swasta, dengan demikian telah terjadi pergeseran terhadap penguasaan jalan tol di Indonesia, sehingga akan sangat berdampak pada tarif, pelayanan dan penguasaan negara terhadap jalan tol di Indonesia.

30. Bahwa pengaturan dalam Pasal 50 ayat (4) UU Jalan telah nyata melanggar hak untuk mendapatkan jaminan yang adil sebagaimana Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena negara sudah tidak lagi memberikan jaminan terhadap penyediaan sarana dan prasarana serta akses jalan tol yang murah dan memadai bagi masyarakat Indonesia pada umumnya dan Para Pemohon secara khusus dikarenakan penyediaan fasilitas serta akses tersebut digunakan sebagai ajang pengumpulan kekayaan oleh Badan Usaha Milik Swasta;
31. Bahwa pengaturan dalam Pasal 50 ayat (4) UU Jalan telah nyata melanggar hak untuk mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana Pasal 28H ayat (2) UUD 1945 karena penyediaan sarana dan prasarana serta akses jalan tol sudah tidak murni diserahkan pengelolaannya kepada BUMN atau BUMD, sehingga pada akhirnya orientasinya bukan untuk pelayanan publik melainkan pencarian keuntungan semata yang berpotensi terhadap penarikan tarif jalan tol yang ditujukan untuk memperkaya Badan Usaha Milik Swasta tertentu;
32. Bahwa pengaturan dalam Pasal 50 ayat (4) UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam menguasai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup orang banyak sebagaimana Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 sehingga Para Pemohon mengalami kerugian karena negara tidak sepenuhnya memberikan jaminan atas penyediaan sarana dan prasarana serta akses jalan tol bagi Para Pemohon;
33. Bahwa pengaturan dalam Pasal 50 ayat (4) tentang Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam memakmurkan masyarakatnya khususnya Para Pemohon sebagaimana Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 karena seharusnya penyediaan sarana dan prasarana serta akses jalan tol dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat sehingga dengan memberikan wewenang perusahaan jalan tol kepada Badan Usaha Milik Swasta justru menjauhkan negara dari pemenuhan amanat konstitusi;

34. Bahwa pengaturan dalam Pasal 50 ayat (4) tentang Jalan telah nyata melanggar demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, karena dengan diserahkan kepada swasta, maka tarif tol menjadi mahal, karena jelas-jelas swasta tujuan awalnya adalah mencari keuntungan daripada *public services*;
35. Bahwa dengan demikian secara nyata dan faktual dengan diberlakukannya Pasal 50 ayat (4) UU Jalan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28H ayat (2), Pasal 33 ayat (2), Pasal 33 Ayat (3), Pasal 33 ayat (4) UUD 1945. Oleh karena itu, kami memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* untuk menyatakan pada Pasal 50 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) sepanjang "*Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/ atau Badan Usaha milik swasta*" bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan "*Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh badan usaha milik negara, dan/ atau badan usaha milik daerah*";

Objek Permohonan Ketiga Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b

36. Bahwa Para Pemohon dirugikan dengan berlakunya Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan karena negara dalam hal ini Pemerintah Pusat diberikan wewenang untuk dapat memberikan tarif tol meskipun waktu konsensinya telah berakhir;
37. Bahwa sebenarnya terhadap muatan mengenai Konsesi dalam Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Undang-Undang Jalan (sebelum perubahan) pernah diajukan *Judicial Review* ke Mahkamah Konstitusi. Hal tersebut dapat dijumpai dalam putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 15/PUU-XVI/2018 tertanggal 26 November 2018, dengan demikian dalam permohonan *a quo* Para Pemohon memohon izin untuk menyampaikan

perbedaan antara permohonan *a quo* dengan putusan terdahulu yang akan dijelaskan pada poin berikutnya;

38. Bahwa perbedaan tersebut dapat dilihat terhadap Pasal Undang–Undang yang diujikan. Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 15/PUU-XVI/2018, Pasal yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945 oleh Para Pemohon saat itu yaitu Pasal 50 ayat (6) Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan yang telah mengalami perubahan menjadi Pasal 50 ayat (8) Undang-Undang Jalan. Berdasarkan uraian diatas kemudian dihubungkan dengan Pasal-Pasal yang diujikan dalam permohonan *a quo* dapat disimpulkan terdapat perbedaan karena Pasal 50 ayat (8) Undang-Undang Jalan tidak dianggap oleh para pemohon sebagai Pasal yang bertentangan dengan UUD 1945 melainkan yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945 yaitu Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11) Undang-Undang Jalan. Dengan demikian, Para Pemohon dapat simpulkan permohonan *a quo* berbeda dengan permohonan sebelumnya;

39. Bahwa hal tersebut juga telah sesuai dengan Pasal 60 ayat (1) Undang-Undang MK *jo.* Pasal 78 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi No. 2 Tahun 2021 Tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 2/2021) yang berbunyi:

Pasal 60 ayat (1) Undang-Undang MK

“Terhadap materi muatan ayat, Pasal, dan atau bagian dalam Undang-Undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.”

Jo. Pasal 78 ayat (1) PMK 2/2021

“Terhadap materi muatan, ayat, Pasal, dan/atau bagian dalam Undang-Undang atau Perppu yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.”

Berdasarkan kedua Pasal tersebut, apabila dimaknai sebaliknya maka selama materi muatan, ayat, Pasal, dan/atau bagian dalam Undang-Undang atau Perppu yang belum diuji, maka dapat diajukan pengujian Undang-Undang (*Judicial Review*) kepada Mahkamah Konstitusi;

40. Bahwa berdasarkan esensi dari adanya konsensi perusahaan jalan tol ditujukan untuk memenuhi pengembalian dana investasi yang telah dikeluarkan oleh badan usaha sehingga ketika masa konsensi telah berakhir dan tidak diperpanjang maka seharusnya telah terjadi pengembalian dana investasi. Dengan demikian seharusnya sudah tidak ada lagi alasan bagi pemerintah pusat

untuk memberikan tarif tol bagi masyarakat yang ingin mengakses jalan bebas hambatan;

41. Bahwa apabila masa konsesi telah habis, maka sudah selayaknya demi kepastian hukum negara mengambil alih dan menggunakan jalan tol menjadi jalan bebas hambatan dengan tidak lagi memungut tarif kepada masyarakat, masyarakat yang telah membayar pajak dapat dialokasikan untuk perawatan dan biaya-biaya lain yang dikeluarkan. Dengan adanya konsesi artinya ada masa akhir dari pengelolaan dan skema bisnis jalan tol yang pada akhirnya harus diakhiri, dengan demikian akan tercipta kepastian dan keadilan bagi masyarakat yang telah memberikan mandat kepada Pemerintah untuk mengatur dan mengelola jalan tol;
42. Bahwa perihal jalan tol yang telah habis masa konsensinya kemudian di gratiskan sesungguhnya telah ada di Indonesia yaitu Tol Jembatan Suramadu. Dengan demikian terdapat ratio legis atau alasan hukum untuk menjadikan jalan tol yang berbayar dan telah habis masa konsensinya serta tidak diperpanjang lagi untuk kemudian dialihkan menjadi jalan bebas hambatan yang dapat diakses oleh Masyarakat secara gratis. Kemudian perihal perawatan jalan tersebut pemerintah pusat dapat menggunakan alokasi dana dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN);
43. Bahwa apabila merujuk pada fenomena jalan bebas hambatan di beberapa negara terdapat jalan tol yang bisa diakses tanpa harus membayar atau gratis jalur ini dinamakan *freeway*, *highway*, atau *expressway*. Jalur tersebut masih belum familier di Indonesia dan banyak ditemukan di negara-negara seperti Hongkong, Australia, Kanada, India, Jepang, Amerika Serikat, Uni Emirat Arab, Jerman, Belanda, dan Norwegia. Selain itu dikawasan Asia Tenggara *expressway* dapat ditemukan di Singapore dan Malaysia serta *highway* dapat ditemukan di Filipina dan Thailand;
44. Bahwa praktik di berbagai negara telah menerapkan pada saat konsesi jalan tol selesai/habis, maka jalan tersebut tidak lagi digunakan sebagai jalan tol berbayar, akan tetapi diserahkan kepada Pemerintah atau Pemerintah Daerah untuk dijadikan jalan umum bebas hambatan (non tol), adapun negara-negara tersebut adalah sebagai berikut
<https://www.asecap.com/images/documents/CONCESSIONSSTUDY/concessionsstudyfullreport.pdf> :

Full members	Network length [km]	% on the total national motorway network
Austria	2,177	100%
Croatia	1,289	100%
Denmark	34	3%
France	9,048	78%
Greece	1,659	87%
Hungary	1,145	74%
Ireland	337	37%
Italy	5,814	86%
The Netherlands	20	1%
Norway	911	NA
Poland	468	34%
Portugal	2,943	98%
Serbia	603	100%
Slovenia	607	79%
Spain	3,404	23%
United Kingdom	42	1%
Total	30,501	55%

45. Bahwa dengan demikian pengaturan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan telah nyata melanggar hak Para Pemohon untuk mendapatkan jaminan yang berkeadilan sebagaimana Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena negara dalam hal ini pemerintah pusat telah tidak memberikan penyediaan dan akses jalan tol yang gratis ketika masa konsensinya berakhir dan tidak diperpanjang sehingga Para Pemohon tetap dapat dibebankan biaya untuk mengakses jalan tol yang berbiaya mahal dan cenderung mengalami kenaikan;
46. Bahwa dengan demikian pengaturan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan telah nyata melanggar hak Para Pemohon untuk mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana Pasal 28H ayat (2) UUD 1945 karena Negara dalam hal ini pemerintah pusat abai dalam menciptakan penyediaan serta akses jalan tol yang gratis bagi masyarakat dengan tetap dapat menetapkan tarif tol padahal waktu konsensi telah berakhir

dan tidak diperpanjang padahal Masyarakat khususnya dalam hal ini para pemohon sudah dibebankan dengan berbagai pembayaran pajak yang seharusnya digunakan untuk biaya perawatan fasilitas publik khususnya jalan bebas hambatan. Dengan demikian Para Pemohon telah atau akan terus mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk mengakses jalan tol sehingga telah atau akan memangkas biaya penghidupan Para Pemohon sehari-hari;

47. Bahwa dengan demikian pengaturan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam menguasai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup orang banyak sebagaimana Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 sehingga Para Pemohon mengalami kerugian karena telah membayar tarif tol yang masa konsensinya telah berakhir dan tidak diperpanjang padahal sumber pendanaan yang dimiliki oleh negara untuk menguasai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup orang banyak diperoleh dari pembayaran pajak yang mana Para Pemohon telah turut andil dalam pembayaran pajak;
48. Bahwa dengan demikian pengaturan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam memakmurkan masyarakat khususnya dalam hal ini Para Pemohon sebagaimana Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 karena negara dalam hal ini Pemerintah Pusat masih dapat menetapkan tarif jalan tol padahal masa konsensi telah berakhir dan tidak diperpanjang yang mana usaha tersebut justru berbanding terbalik dengan semangat untuk memakmurkan masyarakat khususnya Para Pemohon;
49. Bahwa dengan demikian pengaturan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan telah nyata melanggar demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 karena negara tidak memikirkan demokrasi ekonomi yang berkelanjutan, dimana dengan adanya pengakhiran masa konsesi maka akan memberikan dampak perekonomian terhadap usaha-usaha masyarakat yang berada di sekitar jalan tol yang telah habis masa konsesinya, dengan memberikan dampak ekonomi terciptanya pusat-pusat bisnis baru diantara jalan tol yang habis masa konsesinya;
50. Bahwa dengan demikian secara nyata dan faktual dengan diberlakukannya Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b UU Jalan bertentangan dengan Pasal 28D ayat

(1), Pasal 28H ayat (2), Pasal 33 ayat (2), Pasal 33 Ayat (3), Pasal 33 ayat (4) UUD 1945. Oleh karena itu, kami memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* untuk Menyatakan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) sepanjang:

“Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (9) sesuai dengan kewenangannya dapat menetapkan perusahaan Jalan Tol sebagai berikut:

- a. mengalihkan status Jalan Tol menjadi Jalan bebas hambatan non-Tol; atau*
- b. menugaskan perusahaan baru kepada badan usaha milik negara untuk pengoperasian dan preservasi Jalan Tol”*

bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan *“Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (9) sesuai dengan kewenangannya wajib menetapkan status Jalan Tol menjadi Jalan bebas hambatan non-Tol”*;

Objek Permohonan Keempat Pasal 50 ayat (11)

51. Bahwa Para Pemohon dirugikan dengan berlakunya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan yang mengatur perihal tarif tol dari perusahaan baru setelah masa konsensi berakhir dan tidak diperpanjang ditetapkan lebih rendah daripada tarif tol yang berlaku pada akhir masa konsensi;
52. Bahwa aturan tersebut sebenarnya merupakan tindak lanjut dari Pasal 50 ayat (10) huruf b UU Jalan dimana ketika Pemerintah Pusat setelah mendapatkan perusahaan jalan tol kembali karena masa konsensi berakhir dapat membuat suatu kebijakan dengan dapat memilih menjadikan jalan tol tersebut sebagai jalan bebas hambatan non-tol atau menugaskan perusahaan baru kepada Badan Usaha Milik Negara untuk pengoperasian dan preservasi jalan tol. Kemudian ketika Pemerintah Pusat memilih untuk menugaskan Badan Usaha Milik Negara untuk perusahaan jalan tol tersebut maka tarif tol yang ditetapkan lebih rendah daripada tarif tol yang berlaku pada akhir masa konsensi;

53. Bahwa telah dijelaskan pada objek permohonan ketiga, Para Pemohon menilai Pemerintah Pusat sudah tidak memiliki alasan lagi untuk menetapkan tarif tol pasca masa konsensi berakhir dan tidak diperpanjang sehingga seluruh perusahaan jalan tol yang telah dikembalikan kepada Pemerintah Pusat sudah sepantasnya untuk ditetapkan sebagai jalan bebas hambatan non-tol yang tidak membayar sebagaimana penerapan fasilitas sarana dan prasarana *freeway, highway, dan expressway* yang telah dikenal dan diterapkan di berbagai negara di dunia yang telah dibahas pada objek permohonan ketiga;
54. Bahwa dengan berlakunya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan telah nyata melanggar hak Para Pemohon untuk mendapatkan jaminan yang berkeadilan sebagaimana Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena Para Pemohon sudah dibebankan dengan berbagai macam pembayaran pajak akan tetapi untuk sampai kapan pun Para Pemohon juga tetap harus membayar tarif tol padahal masa konsensinya telah berakhir dan tidak diperpanjang;
55. Bahwa dengan demikian penetapan tarif tol dari perusahaan baru oleh Badan Usaha Milik Negara pasca masa konsensi berakhir dan tidak diperpanjang sebagaimana bunyi Pasal 50 ayat (11) UU Jalan telah secara nyata melanggar hak Para Pemohon untuk mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan sebagaimana Pasal 28H ayat (2) UUD 1945 dengan alasan Para Pemohon telah atau akan terus membayar tarif tol yang biayanya tidak sedikit dan cenderung mengalami kenaikan sehingga Para Pemohon tidak mendapatkan kehidupan yang layak dan di samping itu Para Pemohon juga telah dibebankan dengan berbagai pembayaran pajak yang seharusnya pembayaran tersebut dapat dialokasikan untuk biaya *maintenance* jalan bebas hambatan tol;
56. Bahwa dengan berlakunya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam menguasai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup banyak orang sebagaimana Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 karena Para Pemohon yang seharusnya dapat mengakses fasilitas jalan tol yang tidak membayar karena masa konsensinya telah berakhir dan tidak diperpanjang menjadi tidak terpenuhi sehingga negara gagal dalam mengoptimalkan cabang-cabang produksi yang menguasai hajat hidup banyak orang yang salah satunya yaitu penyediaan sarana dan prasarana jalan bebas hambatan;

57. Bahwa dengan berlakunya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan telah nyata melanggar peran negara dalam usahanya untuk memakmurkan rakyat sebesar-besarnya sebagaimana Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 karena pemberian tarif tol pasca masa konsensinya berakhir dan tidak diperpanjang justru merupakan langkah yang memberatkan Para Pemohon dengan alasan Para Pemohon telah atau akan terus-menerus membayar tarif tol yang biayanya tidak sedikit dan cenderung naik padahal Para Pemohon juga dibebankan untuk membayar pajak sehingga pemberian tarif tol tersebut justru telah atau akan menambah beban Para Pemohon dan menjauhkan Para Pemohon dari kehidupan yang adil dan makmur;
58. Bahwa dengan berlakunya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan telah nyata melanggar demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, karena semestinya jika konsesinya telah habis, maka mestinya dijadikan jalan umum bebas hambatan yang akan lebih memberikan dampak kepada masyarakat sekitar yang memiliki lahan yang memadai untuk diusahakan sesuai dengan minat dan kemampuannya;
59. Bahwa dengan demikian secara nyata dan faktual dengan diberlakukannya Pasal 50 ayat (11) UU Jalan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28H ayat (2), Pasal 33 ayat (2), Pasal 33 Ayat (3), Pasal 33 ayat (4) UUD 1945. Oleh karena itu, kami memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* untuk Menyatakan pada Pasal 50 ayat (11) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) yang berbunyi "*Tarif Tol awal dari perusahaan baru sebagaimana dimaksud pada ayat (10) huruf b ditetapkan lebih rendah daripada tarif Tol yang berlaku pada akhir masa konsesi*" bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;
60. Bahwa berdasarkan seluruh uraian pada objek permohonan pertama kedua, ketiga, dan keempat diatas maka kami selaku kuasa hukum Para Pemohon memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi yang memeriksa dan

mengadili perkara ini untuk menerima dan atau mengabulkan seluruh permohonan Para Pemohon.

D. PETITUM

Bahwa selanjutnya berdasarkan alasan-alasan hukum di atas, maka mohon kiranya Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi berkenan memutuskan:

1. Menerima dan atau mengabulkan seluruh permohonan Para Pemohon;
2. Menyatakan pada Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) sepanjang ***“Tarif Tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna Jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi”*** bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan ***“Tarif Tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna Jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi dengan merujuk pada satuan harga nasional yang penentuannya dihitung dalam satuan jarak”***;
3. Menyatakan pada Pasal 50 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) sepanjang ***“Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/ atau Badan Usaha milik swasta”*** bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan ***“ Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh badan usaha milik negara, dan/ atau badan usaha milik daerah”***;
4. Menyatakan pada Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) yaitu sepanjang :

“Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (9) sesuai dengan kewenangannya dapat menetapkan perusahaan Jalan Tol sebagai berikut:

- a. mengalihkan status Jalan Tol menjadi Jalan bebas hambatan non-Tol; atau***
- b. menugaskan perusahaan baru kepada badan usaha milik negara untuk pengoperasian dan preservasi Jalan Tol”***

bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara bersyarat dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai dengan ***“Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (9) sesuai dengan kewenangannya wajib menetapkan status Jalan Tol menjadi Jalan bebas hambatan non-Tol”***.

5. Menyatakan pada Pasal 50 ayat (11) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 No. 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 6760) yang berbunyi ***“Tarif Tol awal dari perusahaan baru sebagaimana dimaksud pada ayat (10) huruf b ditetapkan lebih rendah daripada tarif Tol yang berlaku pada akhir masa konsesi”*** bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.
6. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara sebagaimana mestinya.

Atau dalam hal Mahkamah berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Demikian Permohonan Kami, atas perhatian dan perkenannya, diucapkan terima kasih

[2.2] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-4, yang telah disahkan dalam persidangan pada hari Selasa tanggal 3 September 2024, sebagai berikut:

1. Bukti P.1 : Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bukti P.2 : Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
3. Bukti P.3 : Fotokopi Kartu NPWP atas nama Armyn Rustam Effendy (Pemohon I);
4. Bukti P.4 : Fotokopi Kartu NPWP atas nama Rahayu Ahadiati Effendy (Pemohon II);

[2.3] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam Risalah Sidang dan Berita Acara Persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini.

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, selanjutnya disebut UU 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945. Dengan demikian, Mahkamah berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945.

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan *a quo* adalah pengujian konstitusionalitas norma undang-undang, *in casu* pengujian materiil Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, dan Pasal 50 ayat (11)

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760, selanjutnya disebut UU 2/2022), terhadap UUD NRI Tahun 1945 maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*.

[3.3] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan lebih lanjut permohonan para Pemohon, Mahkamah terlebih dahulu akan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

[3.3.1] Bahwa permohonan para Pemohon diajukan dalam berkas permohonan Nomor: B-45/FAMI-07/VII/2024, bertanggal 25 Juli 2024, perihal: Permohonan Pengujian Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan terhadap Undang-Undang Dasar 1945, dengan disertai Surat Kuasa Khusus bertanggal 21 Juli 2024 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 26 Juli 2024. Pada berkas permohonan tersebut beserta surat kuasa *a quo*, para Pemohon yang terdiri atas Pemohon I dan Pemohon II memberikan kuasa kepada 73 orang yang nama-namanya masing-masing disebutkan baik dalam berkas permohonan maupun dalam surat kuasa khusus tersebut, di mana ke-73 orang tersebut ditunjuk oleh para Pemohon sebagai penerima kuasa yang berwenang secara khusus:

“... untuk bertindak memberi bantuan hukum berupa nasehat dan konsultasi hukum, mendampingi, mewakili dan atau membela hak-hak serta kepentingan-kepentingan Pemberi Kuasa serta Bertindak sebagai kuasa hukum, dalam kedudukannya sebagai Para Pemohon dalam Pengujian Pasal 48 ayat (1), Pasal 50 ayat (4), Pasal 50 ayat (10) huruf a dan b, Pasal 50 ayat (11) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 di Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia.”

Dalam permohonan tersebut, para Pemohon tidak mengajukan surat kuasa lain yang menunjuk kuasa hukum selain yang disebutkan pada Surat Kuasa Khusus bertanggal 21 Juli 2024 *a quo*.

[3.3.2] Bahwa pada tanggal 21 Agustus 2024, Mahkamah telah melaksanakan Persidangan Pendahuluan dengan agenda mendengarkan pokok permohonan Pemohon dan pemberian nasihat serta saran untuk perbaikan permohonan.

Persidangan tersebut dihadiri oleh Pemohon II dengan didampingi oleh 7 (tujuh) orang kuasa hukum. Dalam persidangan tersebut, Mahkamah telah memberikan nasihat kepada para Pemohon yang pada pokoknya agar para Pemohon sebaiknya memperbaiki permohonannya dengan memperjelas bagian-bagian berkenaan dengan kewenangan Mahkamah, kedudukan hukum para Pemohon, alasan-alasan permohonan, dan petitum permohonan. Selanjutnya, Mahkamah juga menyatakan bahwa para Pemohon dapat mengajukan perbaikan permohonan yang harus telah diajukan dan diterima Mahkamah selambat-lambatnya tanggal 3 September 2024, Pukul 09.00 WIB;

[3.3.3] Bahwa pada tanggal 2 September 2024, para Pemohon mengajukan perbaikan permohonan melalui Kepaniteraan yang kemudian pokok-pokoknya disampaikan dalam persidangan pendahuluan dengan acara menerima dan mendengarkan perbaikan permohonan pada tanggal 3 September 2024. Pada persidangan tersebut, yang juga dihadiri oleh Pemohon II dengan didampingi oleh 16 Kuasa Hukum Pemohon, setelah dimintakan klarifikasi oleh Mahkamah terkait tanda tangan dalam surat kuasa khusus dan permohonan *a quo*, kuasa hukum para Pemohon bernama Zenuri Makhroji menyatakan bahwa dalam permohonan dan surat kuasa khusus yang dilampirkan bersama-sama dengan permohonan, tidak semua kuasa hukum membubuhkan tanda tangan sebagaimana mestinya. Tanda tangan pada kolom di atas nama sebagian kuasa hukum yang ada dalam surat kuasa maupun surat permohonan tersebut dilakukan oleh kuasa hukum lainnya dan tidak ditandatangani sendiri oleh kuasa hukum yang namanya tercantum tersebut, sebagaimana kuasa hukum Pemohon bernama Zenuri Makhroji menyatakan, “(tanda tangannya) memang ada beberapa yang diwakilkan”, tanpa menyebutkan secara khusus siapa saja yang tidak menandatangani sendiri surat kuasa tersebut, dan siapa nama kuasa hukum dalam surat kuasa tersebut yang mewakili untuk membubuhkan tanda tangan di atas nama-nama kuasa hukum yang tidak menandatangani sendiri permohonan dan surat kuasa dimaksud [vide Risalah Persidangan, tanggal 3 September 2024, hlm 3-4]. Terhadap fakta tersebut, Mahkamah mengingatkan kepada para Pemohon beserta para kuasa hukum yang hadir di persidangan, bahwa hal tersebut tidak dapat dibenarkan secara hukum, khususnya dalam pengajuan permohonan termasuk di Mahkamah Konstitusi.

[3.3.4] Bahwa pada tanggal 5 September 2024, para Pemohon mengirimkan kepada Mahkamah, yang diterima Kepaniteraan pada tanggal 6 September 2024,

berkas perkara berupa surat kuasa baru, surat pengunduran diri kuasa hukum dan perbaikan permohonan bertanggal 5 September 2024. Melalui surat pengantar dari berkas-berkas yang disampaikan tersebut, para Pemohon menyatakan telah mengganti surat kuasa dan bersamanya dilampirkan surat pengunduran diri sebagai kuasa hukum bertanggal 5 September 2024 yang ditandatangani oleh Zenuri Makhrodji dengan mengatasnamakan Forum Advokat Muda Indonesia (FAMI). Adapun surat kuasa baru bertanggal 5 September 2024 hanya ditandatangani oleh 5 (lima) kuasa hukum. Beserta dokumen tersebut, juga diajukan berkas perbaikan Permohonan bertanggal 5 September 2024 yang juga hanya ditandatangani oleh 5 (lima) kuasa hukum.

[3.3.5] Bahwa dalam mengajukan permohonan pengujian undang-undang, Mahkamah perlu menegaskan salah satu syarat formil berkenaan dengan surat kuasa khusus sebagaimana diatur oleh Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 2/2021), di mana pada Pasal 7 ayat (2) PMK 2/2021 dinyatakan, "Surat kuasa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibubuhi meterai sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ditandatangani oleh pemberi kuasa dan penerima kuasa." Dalam hal ini, para Pemohon mengajukan permohonannya dengan memberikan kuasa kepada para penerima kuasa sebagaimana disebutkan dalam surat kuasa khusus bertanggal 21 Juli 2024, dan nama-nama penerima kuasa tersebut pula yang disebutkan sebagai penandatangan berkas permohonan bertanggal 25 Juli 2024 serta berkas perbaikan permohonan bertanggal 2 September 2024.

Berkenaan dengan hal di atas, adanya fakta bahwa baik dalam surat kuasa khusus, maupun dalam berkas surat permohonan, tidak semua kuasa hukum yang berjumlah 73 orang kuasa hukum tersebut membubuhkan tanda tangan pada kolom tanda tangan sebagaimana mestinya dapat menimbulkan dugaan adanya pemalsuan tanda tangan atau setidaknya-tidaknya secara hukum menunjukkan adanya tanda tangan yang tidak sah di atas nama dan pada kolom tanda tangan kuasa hukum, oleh karena tanda tangan di atas nama sejumlah kuasa hukum tidak dilakukan sendiri oleh masing-masing kuasa hukum. Hal ini nampak dengan telah penuhnya kolom tanda tangan penerima kuasa sebanyak 73 orang dengan guratan berbentuk tanda tangan, namun sebagaimana diakui kuasa Pemohon yang hadir

dalam sidang, tidak semua kuasa hukum membubuhkan sendiri tanda tangan di atas nama masing-masing sebagaimana mestinya.

Dalam kaitan dengan persoalan di atas, Mahkamah berpandangan bahwa berkas tambahan dari Pemohon yang disampaikan oleh kuasa hukum dengan surat kuasa yang baru kepada Mahkamah pada tanggal 5 September 2024 tidak serta merta dapat memperbaiki kecacatan dokumen surat permohonan beserta surat kuasa yang dipergunakan pada saat mengajukan permohonan kepada Mahkamah. Demikian pula, surat pencabutan kuasa yang dibuat tidak berarti menyelesaikan persoalan keabsahan tanda tangan pada surat permohonan para Pemohon dan surat kuasa khusus bertanggal 21 Juli 2024 yang dijadikan dasar oleh kuasa hukum para Pemohon untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang *a quo* ke Mahkamah. Apalagi surat pencabutan kuasa tersebut hanya ditandatangani oleh satu orang kuasa hukum, di mana surat kuasa khusus yang disebutkan dicabut menyatakan pemberian kuasa kepada 73 kuasa hukum. Terlebih, terdapat pernyataan dalam surat pencabutan kuasa hukum yang menyatakan “tidak adanya kesepakatan yang jelas di antara kita mengenai cara-cara penanganan perkara sebagaimana dimaksud dalam surat kuasa tersebut” yang memperkuat keyakinan Mahkamah bahwa telah terdapat persoalan dalam pemberian kuasa hukum dan pembuatan surat kuasa permohonan *a quo*. Oleh karena itu, dengan merujuk pada fakta yang terungkap di persidangan, menurut Mahkamah, surat kuasa khusus bertanggal 21 Juli 2024 yang digunakan sebagai dasar dalam pengajuan permohonan pengujian undang-undang yang kemudian diregistrasi sebagai Perkara Nomor 104/PUU-XXII/2024 adalah surat kuasa yang tidak sah dan tidak dapat dibenarkan. Terlebih lagi, para Pemohon mengajukan kembali perbaikan permohonan bertanggal 5 September 2024 dengan kuasa hukum baru setelah sidang Pemeriksaan Pendahuluan dengan agenda Perbaikan Permohonan. Perbaikan permohonan demikian, adalah sesuatu yang tidak dikenal/lazim dalam hukum acara sehingga tidak dapat dibenarkan, dan oleh karena itu tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

[3.3.5] Bahwa keabsahan tanda tangan surat kuasa dari seorang pemohon dan tanda tangan kuasa hukum dari pemohon pada surat permohonan pengujian undang-undang atau permohonan perkara lainnya merupakan bagian dari aturan dan tertib beracara dalam pengajuan permohonan perkara di Mahkamah, *in casu*, permohonan pengujian undang-undang yang dimohonkan oleh para Pemohon.

Makna frasa “yang ditandatangani oleh Pemohon” pada Pasal 11 ayat (2) PMK 2/2021 dan frasa “ditandatangani oleh Pemohon atau kuasa hukum” pada Pasal 12 ayat (2) PMK 2/2021 adalah ditandatangani secara langsung oleh pemohon asli (prinsipal) atau kuasa hukum yang diberi kuasa dan tidak bisa dimaknai dapat ditandatangani oleh orang lain, termasuk tanda-tangan yang mewakili Pemohon atau kuasa hukum Pemohon. Berkenaan dengan hal tersebut, Mahkamah harus dan akan selalu memastikan soal keabsahan dan tertib tanda tangan pada dokumen yang diajukan ke hadapan Mahkamah termasuk surat permohonan dan surat kuasa agar proses peradilan di Mahkamah didasarkan pada dokumen-dokumen yang absah secara hukum. Mahkamah memandang penting hal demikian karena jika suatu permohonan pengujian undang-undang dikabulkan oleh Mahkamah, putusan Mahkamah bukan saja menimbulkan perubahan terhadap berlakunya suatu norma undang-undang, tetapi putusan tersebut mempunyai sifat mengikat terhadap setiap warga negara dan lembaga negara (*erga omnes*). Dengan konsekuensi putusan Mahkamah yang demikian, maka secara hukum tidak dapat diterima jika putusan Mahkamah berasal dari suatu dokumen yang di dalamnya terdapat problem keabsahan dokumen yang mendasari proses perkara. Berdasarkan hal-hal tersebut, oleh karena terdapat persoalan keabsahan surat kuasa para Pemohon yang menjadi dasar pengajuan permohonan *a quo* yang diakui sendiri oleh kuasa hukum dalam persidangan, maka permohonan para Pemohon haruslah dinyatakan tidak memenuhi syarat formil pengajuan permohonan.

[3.4] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh pertimbangan hukum di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan para Pemohon, namun permohonan para Pemohon tidak memenuhi syarat formil pengajuan permohonan sehingga kedudukan hukum dan pokok permohonan para Pemohon tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

[3.5] Menimbang bahwa terhadap hal-hal lain dan selebihnya tidak dipertimbangkan lebih lanjut karena dinilai tidak ada relevansinya.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1]** Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2]** Permohonan para Pemohon tidak memenuhi syarat formil pengajuan permohonan;
- [4.3]** Kedudukan hukum para Pemohon, serta pokok permohonan tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Arsul Sani, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Anwar Usman, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, dan Ridwan Mansyur masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Rabu**, tanggal **sebelas**, bulan **September**, tahun **dua ribu dua puluh empat**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh enam**, bulan **September**, tahun **dua ribu dua puluh empat**, selesai diucapkan **pukul 12.37 WIB** oleh Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Arsul Sani, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Anwar Usman, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, dan Ridwan Mansyur masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Ery Satria

Pamungkas sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon dan/atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, serta Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Suhartoyo

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Arsul Sani

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

M. Guntur Hamzah

ttd.

Ridwan Mansyur

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Ery Satria Pamungkas



Panitera
Muhidin - NIP 19610818 198302 1 001
Digital Signature

Jln. Medan Merdeka Barat No. 6 Jakarta Pusat 10110
Telp: 021-23529000 Fax: 021-3520177
Email: office@mkri.id