



**PUTUSAN  
NOMOR 101/PUU-XXIV/2026**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA  
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,**

[1.1] Yang mengadili pengujian undang-undang pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam Permohonan Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

Nama : **Muhammad Reihan Al Fariziq**  
Pekerjaan : Mahasiswa  
Alamat : Jalan Soekarno Hatta Nomor 184, Kecamatan  
Cepiring, Kabupaten Kendal, Provinsi Jawa  
Tengah

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon;**

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

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 5 Maret 2026 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 10 Maret 2026 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 99/PUU/PAN.MK/AP3/03/2026, dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 101/PUU-XXIV/2026 pada tanggal 10 Maret 2026, yang telah diperbaiki dengan permohonan bertanggal 10 April 2026 dan diterima Mahkamah pada tanggal 11 April 2026, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut.

**I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI**

1. Bahwa, Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945)

menyatakan:

“Kekuasaan Kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan 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, Pasal 24 C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 memberikan sejumlah kewenangan kepada Mahkamah Konstitusi antara lain wewenang untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, yang menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum.”

3. Bahwa berdasarkan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Kekuasaan Kehakiman (untuk selanjutnya disebut "UU Kekuasaan Kehakiman") menyatakan bahwa: Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk; (a) menguji undang-undang (UU) terhadap UUD Tahun 1945";

4. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316) sebagaimana terakhir diubah 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) (untuk selanjutnya disebut UU MK), 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

5. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13

Tahun 2022 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801) (untuk selanjutnya disebut UU PPP), 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, Mahkamah Konstitusi dibentuk dan memiliki fungsi antara lain sebagai lembaga pengawal konstitusi (*the guardian of the constitution*), lembaga penafsir tertinggi konstitusi (*the sole and the highest interpreter of the constitution*), serta lembaga penjaga hak-hak konstitusional warga negara (*the protector of constitutional rights of the citizens*). Oleh karena itu, apabila dalam penerapan suatu norma undang-undang terdapat ketentuan yang menimbulkan ketidakpastian hukum atau berpotensi melanggar hak konstitusional warga negara, Mahkamah Konstitusi berwenang menyatakan norma tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, baik secara keseluruhan maupun secara bersyarat, sebagaimana diatur dalam Pasal 57 ayat (1) dan ayat (2) UU MK yang Menyatakan

(1) Putusan Mahkamah Konstitusi yang amar putusannya menyatakan bahwa materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

(2) Putusan Mahkamah Konstitusi yang amar putusannya menyatakan bahwa pembentukan undang-undang dimaksud tidak memenuhi ketentuan pembentukan undang-undang berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, undang-undang tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

7. Bahwa, dalam permohonan *a quo*, norma yang dimohonkan pengujian adalah Pasal 106 ayat (1) Frasa “Penuh Konsentrasi” Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960) yang berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Norma tersebut merupakan norma undang-undang yang secara langsung

mengatur perilaku warga negara dalam ruang publik dan memiliki implikasi terhadap keselamatan serta kepastian hukum dalam berlalu lintas.

8. Bahwa, berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, dinyatakan bahwa objek permohonan pengujian undang-undang adalah Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perppu). Oleh karena objek pengujian *a quo* adalah norma Undang-Undang, maka permohonan ini berada dalam kewenangan Mahkamah Konstitusi.
9. Bahwa, berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, permohonan *a quo* merupakan Permohonan Pengujian Materiil Pasal 106 ayat (1) Frasa **“Penuh Konsentrasi”** Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sehingga Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia berwenang secara konstitusional untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan ini.

## II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

### II.1 Kedudukan Hukum Pemohon

1. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 (selanjutnya disebut UU MK), dinyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang, yaitu salah satunya perorangan warga negara Indonesia.
2. Bahwa, Pemohon merupakan Warga Negara Indonesia, yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) yang masih berlaku (Bukti P-3), sehingga secara hukum memenuhi kualifikasi sebagai subjek hukum perorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK.
3. Bahwa, dalam Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK ditegaskan bahwa yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang dijamin dan diatur secara langsung oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dengan demikian, untuk menentukan

ada atau tidaknya kedudukan hukum Pemohon, Mahkamah Konstitusi perlu menilai apakah Pemohon memiliki hak konstitusional yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945 dan apakah hak tersebut dirugikan oleh berlakunya norma yang diuji.

4. Bahwa Pemohon senantiasa menaati ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada Pasal 77 ayat (1) menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Kepatuhan tersebut dibuktikan dengan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) C yang masih berlaku atas nama Pemohon (Bukti P-23).
5. Bahwa Pemohon adalah mahasiswa aktif pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta yang secara faktual dan yuridis memiliki kapasitas intelektual serta kepentingan konstitusional dalam memahami, mengkaji, dan mengkritisi norma hukum, khususnya yang berkaitan dengan perlindungan hak asasi manusia dan keselamatan publik. Status Pemohon sebagai mahasiswa dibuktikan dengan Kartu Tanda Mahasiswa (KTM) serta Surat Keterangan Aktif Kuliah yang dikeluarkan oleh Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (vide Bukti P-4 dan Bukti P-5).

Bahwa dalam menjalankan kegiatan akademiknya, Pemohon tidak hanya bersifat pasif sebagai penerima ilmu, melainkan aktif terlibat dalam ruang-ruang diskursus hukum melalui keanggotaannya dalam *Law School Debate Community* (LSDC) Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Komunitas ini secara konsisten membahas isu-isu strategis di bidang ketatanegaraan, hukum publik, serta hak asasi manusia, termasuk persoalan yang berkaitan dengan kualitas norma hukum dan dampaknya terhadap masyarakat. Keaktifan tersebut dibuktikan dengan Surat Keterangan sebagai anggota aktif (vide Bukti P-6).

Melalui keterlibatan tersebut, Pemohon secara nyata telah mengembangkan kemampuan analisis hukum yang tidak hanya bersifat teoritis, tetapi juga aplikatif dan kritis terhadap norma hukum yang

berlaku. Hal ini membentuk kesadaran konstitusional Pemohon bahwa keberadaan suatu norma hukum tidak cukup hanya bersifat deklaratif, melainkan harus memenuhi prinsip kejelasan rumusan (*lex certa*), tidak multitafsir, serta dapat diimplementasikan secara efektif guna melindungi hak-hak warga negara.

Selain itu, Pemohon juga pernah mengikuti kegiatan B+HR Youth Action Lab 2026 yang diselenggarakan oleh United Nations Development Programme bekerja sama dengan Narasi Academy, yang berfokus pada penguatan kapasitas generasi muda dalam memahami dan mengadvokasi isu Bisnis dan Hak Asasi Manusia (*Business and Human Rights*). Keikutsertaan tersebut dibuktikan dengan dokumentasi kegiatan dan sertifikat partisipasi (vide Bukti P-20).

Bahwa melalui partisipasi dalam program tersebut, Pemohon memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai pentingnya norma hukum yang tidak hanya ada secara formal, tetapi juga memiliki daya guna nyata dalam melindungi masyarakat dari potensi kerugian akibat tindakan yang tidak bertanggung jawab. Pemohon juga memahami bahwa ketidakjelasan norma hukum berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*) yang pada akhirnya dapat mengancam perlindungan hak asasi manusia, khususnya hak atas rasa aman dan keselamatan.

Dengan demikian, seluruh aktivitas akademik dan non-akademik yang diikuti oleh Pemohon menunjukkan bahwa Pemohon memiliki perhatian yang serius, konsisten, dan beralasan secara hukum terhadap isu perlindungan hak-hak masyarakat serta kualitas norma hukum. Hal ini sekaligus menegaskan bahwa Pemohon tidak hanya memiliki kepentingan secara teoritis, tetapi juga kepentingan konstitusional yang nyata (*actual constitutional interest*) terhadap norma yang diuji dalam permohonan *a quo*, sehingga relevan untuk dinilai memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) di hadapan Mahkamah Konstitusi.

Sebagai pengguna jalan yang setiap hari melakukan aktivitas berlalu lintas, Pemohon berinteraksi langsung dengan risiko-risiko keselamatan di ruang publik. Oleh karena itu, Pemohon memiliki

kepentingan dan hak konstitusional yang langsung dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang antara lain mencakup:

- a. Hak atas kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, yang menyatakan bahwa:

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

Hak ini menuntut bahwa setiap norma hukum, termasuk norma lalu lintas, harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan operasional, sehingga warga negara dapat memahami secara pasti kewajiban dan larangan yang berlaku dalam aktivitas sehari-hari, termasuk dalam berkendara di jalan raya.

- b. Hak atas perlindungan diri dan rasa aman sebagaimana diatur dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, yang menjamin

Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.

Dalam konteks berlalu lintas, hak ini menuntut adanya norma hukum yang efektif untuk mencegah perilaku pengemudi yang mengurangi konsentrasi dan membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya.

- c. Hak atas keselamatan, kesehatan, dan lingkungan yang baik sebagaimana diatur dalam Pasal 28H ayat (1) UUD 1945, yang menegaskan bahwa

“setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, serta memperoleh pelayanan kesehatan”.

Norma hukum lalu lintas harus mampu memberikan perlindungan yang nyata terhadap risiko fisik dan kesehatan pengguna jalan, sehingga hak ini tidak hanya menjadi prinsip formal, tetapi diterjemahkan menjadi instrumen perlindungan yang konkret.

- d. Tanggung jawab negara dalam pemenuhan hak asasi sebagaimana diatur dalam Pasal 28I ayat (4) UUD 1945, yang menegaskan bahwa

“Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah.”

Kewajiban konstitusional ini menempatkan negara pada posisi aktif untuk memastikan bahwa setiap norma hukum, termasuk Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, dirumuskan sedemikian rupa sehingga mampu melindungi hak-hak konstitusional warga negara secara nyata.

- e. Prinsip pembatasan hak yang jelas dan proporsional sebagaimana diatur dalam Pasal 28J ayat (2) UUD 1945, yang menyatakan bahwa:

Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.

Dalam konteks lalu lintas, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan bentuk pembatasan terhadap hak dan kebebasan bertindak setiap pengemudi. Oleh karena itu, sesuai prinsip negara hukum, pembatasan tersebut harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan terukur, khususnya terkait standar perilaku yang wajib dipatuhi oleh pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

Namun demikian, ketentuan *a quo* tidak memberikan parameter yang jelas mengenai makna “penuh konsentrasi”, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*) dan membuka ruang penafsiran yang subjektif dalam praktik penegakan hukum. Kondisi ini berpotensi merugikan hak konstitusional warga negara serta tidak memberikan jaminan terhadap keselamatan pengguna jalan.

Oleh sebab itu, agar sejalan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, norma tersebut tidak dapat dipertahankan dalam bentuknya yang sekarang yang kabur dan tidak operasional, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”. Oleh karena itu, norma *a quo* harus dimaknai secara konstitusional

sebagai kewajiban setiap pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya secara wajar dan penuh konsentrasi, yang mencakup larangan terhadap setiap perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi, sehingga memiliki batasan yang jelas, pasti, dan dapat diterapkan secara konsisten sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Dengan pemaknaan tersebut, norma *a quo* akan memiliki batasan yang jelas, memberikan kepastian hukum, serta berfungsi efektif sebagai instrumen perlindungan hukum dan keselamatan bagi seluruh pengguna jalan. Sebaliknya, tanpa adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”, norma tersebut tetap bersifat kabur, tidak operasional, dan membuka ruang multitafsir dalam penerapannya, sehingga berpotensi bertentangan dengan prinsip kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam UUD 1945, serta memerlukan penegasan melalui putusan Mahkamah sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

6. Bahwa Pemohon senantiasa menaati ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada Pasal 77 ayat (1) menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Kepatuhan tersebut dibuktikan dengan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) C yang masih berlaku atas nama Pemohon (Bukti P-23).
7. Bahwa hak konstitusional Pemohon telah dirugikan oleh berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang mewajibkan pengemudi berkendara dengan “penuh konsentrasi”, namun tidak disertai batasan normatif yang jelas dan terukur mengenai perilaku yang dilarang, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” yang memberikan indikator operasional dan parameter objektif. Ketidakjelasan tersebut menimbulkan ketidakpastian hukum serta

membuka ruang penafsiran yang subjektif dan berpotensi sewenang-wenang dalam penegakan hukum. Selain itu, tidak adanya kejelasan apakah tindakan seperti merokok atau penggunaan telepon genggam termasuk pelanggaran menunjukkan bahwa norma *a quo* tidak memberikan standar perilaku yang pasti, terukur, dan dapat diprediksi, sekaligus tidak menjamin keselamatan pengguna jalan secara optimal. Dengan demikian, terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas antara keberlakuan norma *a quo*—yang tetap bersifat kabur karena tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”—dengan kerugian konstitusional Pemohon, baik yang bersifat aktual maupun potensial, sehingga memerlukan penegasan melalui penafsiran konstitusional sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

8. Bahwa ketidakjelasan norma tersebut secara nyata telah berdampak langsung terhadap keselamatan Pemohon. Pada tanggal 23 Maret 2025, Pemohon mengalami kecelakaan lalu lintas yang serius akibat puntung dan abu rokok yang dibuang oleh pengemudi kendaraan lain mengenai Pemohon, sehingga mengganggu konsentrasi dan kendali Pemohon secara signifikan dalam mengemudikan kendaraan. Dalam kondisi tersebut, Pemohon kemudian ditabrak dari belakang oleh kendaraan truk *Colt Diesel*, yang menempatkan Pemohon dalam situasi yang sangat membahayakan keselamatan jiwa, bahkan berpotensi mengakibatkan kehilangan nyawa.
9. Bahwa rangkaian peristiwa tersebut menunjukkan adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) yang nyata dan tidak terputus, di mana gangguan terhadap konsentrasi Pemohon merupakan faktor determinan yang secara langsung memicu terjadinya kecelakaan. Lebih lanjut, pengendara yang menjadi penyebab kejadian melarikan diri dari lokasi, sehingga meninggalkan Pemohon dalam kondisi syok dan trauma (vide Bukti P-8, P-9, dan P-12). Dengan demikian, norma *a quo* tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga gagal memberikan perlindungan yang efektif terhadap keselamatan pengguna jalan, sehingga terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas antara berlakunya norma tersebut dengan kerugian konstitusional Pemohon,

baik yang bersifat aktual maupun potensial.

10. Bahwa selain peristiwa kecelakaan serius yang telah dialami sebelumnya, Pemohon kembali mengalami secara langsung kejadian yang serupa, yang menunjukkan adanya potensi bahaya nyata dan berulang akibat tindakan pengguna jalan lain yang mengganggu konsentrasi berkendara.

Bahwa pada tanggal 4 April 2026 sekitar pukul 19.00 WIB, di Jalan Wates, Onggobayan, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, Pemohon kembali terkena paparan abu rokok dari pengendara lain yang sedang melintas di jalan umum. Perbuatan tersebut secara langsung sehingga menimbulkan situasi yang berpotensi membahayakan keselamatan.

Bahwa atas kejadian tersebut, Pemohon bersama rekannya memberikan teguran kepada pengendara dimaksud. Namun respons yang ditunjukkan memperlihatkan keberatan dan ketidakpatuhan, yang hanya diakhiri dengan permintaan maaf dari pihak lain tanpa adanya jaminan penghentian perilaku secara sadar. Kondisi ini menunjukkan rendahnya kesadaran hukum serta tidak adanya standar perilaku yang jelas yang dapat dijadikan rujukan bersama di ruang lalu lintas.

Bahwa peristiwa *a quo* menegaskan bahwa tindakan yang mengganggu konsentrasi pengemudi lain bukanlah peristiwa yang bersifat kasuistik atau insidental, melainkan merupakan fenomena yang berulang dan nyata terjadi di masyarakat. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa norma yang ada saat ini belum mampu memberikan batasan yang tegas, sehingga membuka ruang bagi terjadinya pelanggaran yang terus berulang tanpa pencegahan yang efektif.

Bahwa dengan demikian, Pemohon tidak hanya telah mengalami kerugian yang bersifat aktual sebagaimana dalam peristiwa sebelumnya, tetapi juga secara nyata menghadapi potensi kerugian yang berulang dan berkelanjutan (*continuous and recurring harm*), yang secara langsung berkaitan dengan ketidakjelasan norma yang diuji dalam permohonan *a quo*. Bahwa kondisi tersebut semakin

menegaskan adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kekaburan norma dengan kerugian yang dialami Pemohon, serta memperkuat kedudukan hukum Pemohon sebagai pihak yang hak konstitusionalnya telah dan berpotensi terus dirugikan oleh berlakunya norma *a quo*.

11. Bahwa, oleh karena Pemohon:
  - a. merupakan subjek hukum yang sah;
  - b. memiliki hak konstitusional yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945;
  - c. serta mengalami dan berpotensi terus mengalami kerugian akibat berlakunya norma yang diuji;

12. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon bukan semata bersifat potensial atau hipotetis, melainkan telah nyata dialami secara langsung oleh Pemohon sebagai akibat berlakunya norma *a quo*. Pengalaman konkret tersebut menunjukkan bahwa keberlakuan norma yang tidak dirumuskan secara jelas telah menimbulkan dampak nyata terhadap posisi hukum Pemohon, baik dalam bentuk ketidakpastian hukum, potensi penerapan sanksi yang tidak terukur, maupun terganggunya rasa aman Pemohon dalam menjalankan aktivitas di ruang publik.

Bahwa fakta telah terjadinya kerugian tersebut menegaskan adanya hubungan sebab-akibat yang nyata antara berlakunya norma yang diuji dengan terganggunya hak konstitusional Pemohon. Dengan demikian, kerugian yang dialami Pemohon tidak lagi berada pada ranah kemungkinan, melainkan telah memasuki ranah aktual dan konkret, sehingga memenuhi secara penuh kriteria kerugian konstitusional sebagaimana dikembangkan dalam praktik putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia.

Bahwa keberadaan kerugian yang nyata tersebut sekaligus menunjukkan adanya kepentingan langsung Pemohon terhadap pengujian norma *a quo*, serta memperkuat posisi Pemohon sebagai pihak yang secara konstitusional berhak memohon perlindungan kepada Mahkamah guna memulihkan kepastian hukum dan perlindungan hak konstitusionalnya.

13. Bahwa berdasarkan seluruh uraian hukum dan fakta konstitusional

yang telah dikemukakan di atas, terang dan tidak terbantahkan bahwa Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang *a quo*. Pemohon merupakan subjek hukum yang sah sebagai warga negara Indonesia, memiliki hak-hak konstitusional yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945, telah mengalami kerugian konstitusional yang nyata dan aktual, serta terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas antara berlakunya norma yang diuji dengan timbulnya kerugian tersebut.

Bahwa terpenuhinya seluruh unsur dimaksud sejalan dengan parameter kedudukan hukum yang selama ini diterapkan dalam praktik peradilan konstitusi oleh Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, yaitu adanya hak konstitusional yang dirugikan, kerugian yang bersifat spesifik dan aktual, serta hubungan kausal antara norma yang diuji dan kerugian yang dialami Pemohon.

Bahwa oleh karena itu, secara hukum tidak terdapat alasan bagi Mahkamah untuk meragukan kedudukan hukum Pemohon dalam perkara ini. Sebaliknya, demi menjamin perlindungan hak konstitusional warga negara serta tegaknya prinsip kepastian hukum, Mahkamah beralasan untuk menyatakan Pemohon memenuhi syarat kedudukan hukum dan selanjutnya memeriksa permohonan *a quo* pada pokok perkara.

## **II.2 Permohonan *a quo* bukan merupakan pengulangan (*ne bis in idem*):**

1. Bahwa terhadap ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemohon sebelumnya pernah mengajukan permohonan pengujian undang-undang dalam Perkara Nomor 8/PUU-XXIV/2026 di Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. Dalam putusan perkara tersebut, Mahkamah menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima karena permohonan dinilai belum memenuhi syarat kejelasan permohonan, khususnya terkait belum terurainya secara memadai hubungan pertentangan norma dengan UUD NRI Tahun 1945 serta belum dirumuskannya petitum secara tegas dan operasional.
2. Bahwa selain permohonan yang pernah diajukan oleh Pemohon tersebut, berdasarkan penelusuran yang dilakukan Pemohon,

setidaknya terdapat sejumlah perkara pengujian terhadap norma dimaksud, yang menunjukkan bahwa ketentuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ pernah diuji dalam konteks konstusionalitasnya.

3. Bahwa meskipun demikian, putusan dalam Perkara Nomor 8/PUU-XXIV/2026 tidak menyentuh pokok konstusionalitas norma yang diuji, melainkan semata-mata didasarkan pada penilaian terhadap aspek formil permohonan. Oleh karena itu, Mahkamah belum pernah menilai secara substantif apakah norma *a quo* sejalan atau bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945, sehingga ruang pengujian konstusional terhadap norma tersebut tetap terbuka.

**a). Perkara No. 23/PUU-XVI/2018**

Perkara Nomor	Objek Permohonan	Amar	Pertimbangan Hukum
23/PUU-XVI/2018	Pengujian Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU No. 22 Tahun 2009	Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.	[3.15] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh penjelasan tersebut di atas, Mahkamah berpendapat permohonan para Pemohon berkenaan dengan inkonstitusionalitas frasa “menggunakan telepon” yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) dan frasa “melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam

			mengemudi di Jalan” yang terdapat dalam Pasal 283 UU 22/2009, tidak beralasan menurut hukum
--	--	--	---

**b. Perkara No 8/PUU-XXIV/2026**

Perkara Nomor	Objek Permohonan	Amar	Pertimbangan Hukum
8/PUU-XXIV/2026	Pengujian Materiil Pasal 106 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009	Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.	[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan <i>a quo</i> , namun oleh karena permohonan Pemohon tidak jelas atau kabur ( <i>obscuur</i> ) maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut permohonan Pemohon.

**c.) Perkara No 13/PUU-XXIV/2026**

Perkara Nomor	Objek Permohonan	Amar	Pertimbangan Hukum

13/PUU-XXIV/2026	Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.	Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum tersebut di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan Pemohon, namun oleh karena permohonan Pemohon diajukan tidak memenuhi syarat formil dan seandainya memenuhi syarat formil, <i>quod non</i> , telah ternyata permohonan Pemohon tidak jelas atau kabur ( <i>obscur</i> ). Oleh karena itu, Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut permohonan Pemohon.
------------------	--	---	---

4. Bahwa Pemohon sebelumnya pernah mengajukan permohonan pengujian norma yang sama dalam Perkara Nomor 8/PUU-XXIV/2026 di Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia. Dalam putusan tersebut, Mahkamah menyatakan permohonan tidak dapat diterima karena dinilai kabur (*obscur libel*), khususnya terkait uraian hubungan pertentangan norma dan perumusan petitum yang belum memadai.
5. Bahwa permohonan *a quo* diajukan kembali dengan perbaikan yang

bersifat mendasar dan substansial, tidak sekadar perbaikan redaksional, melainkan juga mencakup:

- a. penguraian hubungan logis dan sistematis antara norma undang-undang yang diuji dengan hak-hak konstitusional Pemohon;
- b. penjelasan yang lebih konkret mengenai bentuk kerugian konstitusional yang dialami Pemohon, baik aktual maupun potensial;
- c. perumusan petitum yang tegas, operasional, serta sesuai dengan praktik dan kaidah hukum acara Mahkamah Konstitusi;
- d. penambahan batu uji baru berupa Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, yang menegaskan bahwa setiap pembatasan hak warga negara harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan proporsional.

Dengan demikian, meskipun Permohonan sebelumnya telah diajukan, permohonan *a quo* menghadirkan konstruksi hukum baru yang berbeda secara substansial, baik dari sisi argumen konstitusional, dimensi kepastian hukum, maupun objek pengujian.

6. Bahwa pengajuan kembali permohonan ini tidak bertentangan dengan prinsip *ne bis in idem*, karena norma yang diuji dan konteks kerugian konstitusional yang ditimbulkan telah diperluas dan dijelaskan secara lebih konkret, sehingga menghadirkan isu konstitusional yang berbeda dari permohonan sebelumnya.
7. Bahwa berdasarkan putusan-putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia dalam perkara-perkara pengujian sebelumnya terhadap Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, apabila dihubungkan dengan objek permohonan *a quo*, terdapat perbedaan ruang lingkup dan konstruksi pengujian yang diajukan oleh Pemohon. Permohonan sebelumnya tidak secara khusus menguji ketidakjelasan norma dalam hubungannya dengan kewajiban pembatasan hak yang harus dirumuskan secara tegas menurut UUD NRI Tahun 1945, khususnya dalam kaitannya dengan standar konstitusional kepastian hukum, keselamatan publik, dan pembatasan hak warga negara.
8. Bahwa karena adanya perbedaan substansial tersebut, objek pengujian dalam permohonan *a quo* tidak dapat disamakan dengan permohonan sebelumnya, melainkan merupakan konstruksi hukum

baru yang sah untuk diperiksa oleh Mahkamah Konstitusi. Hal ini menegaskan bahwa Pemohon tetap memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang *a quo*, dengan isu konstitusional yang lebih spesifik, terukur, dan relevan dengan perlindungan hak warga negara.

### **II.3 Kerugian Konstitusional Pemohon**

1. Bahwa, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 *juncto* Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 telah menetapkan bahwa untuk dapat dinilai memiliki kerugian konstitusional, Pemohon harus memenuhi lima syarat kumulatif, yaitu:
  - a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945;
  - b. hak konstitusional tersebut dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang diuji;
  - c. kerugian tersebut bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial menurut penalaran yang wajar;
  - d. terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan norma yang diuji; dan
  - e. terdapat kemungkinan bahwa kerugian tersebut tidak akan terjadi lagi apabila permohonan dikabulkan.
2. Bahwa, Pemohon memenuhi seluruh syarat kerugian konstitusional tersebut secara kumulatif, dengan uraian sebagai berikut:

#### **A. Adanya Hak Konstitusional Pemohon yang Dijamin UUD NRI Tahun 1945**

3. Bahwa, Pemohon memiliki hak konstitusional yang secara tegas dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945, antara lain:
  - a. Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:
 

“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”
  - b. Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:
 

“Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.”

- c. Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:  
“Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.”
  - d. Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, yang menegaskan bahwa:  
“Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah.”
  - e. Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, yang menyatakan:  
“Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.”
4. Bahwa, hak-hak konstitusional tersebut melekat pada diri Pemohon sebagai warga negara dan pengguna jalan, yang setiap hari menggunakan jalan raya sebagai ruang publik yang seharusnya aman, tertib, dan terlindungi secara hukum.

#### **B. Hak Konstitusional Pemohon Dirugikan oleh Berlakunya Norma *a quo***

1. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon terkait hak atas rasa aman dan perlindungan diri, sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi: “Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta bendanya, serta berhak memperoleh rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi,” muncul secara nyata dan langsung karena Pemohon terpapar risiko keselamatan yang tinggi akibat perilaku pengemudi lain yang melakukan aktivitas merokok saat berkendara. Aktivitas merokok tersebut secara langsung dapat mengganggu konsentrasi pengemudi, mempengaruhi kendali kendaraan, dan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, sehingga ancaman terhadap keselamatan dan rasa aman Pemohon tidak dapat diabaikan.

Bahwa kekaburan norma dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi,”—terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”—mengakibatkan tidak adanya batasan perilaku konkret maupun indikator operasional yang jelas. Kondisi ini menyebabkan tidak tersedianya larangan tegas atau standar perilaku yang pasti terhadap aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi pengemudi, termasuk merokok, menggunakan telepon genggam, atau aktivitas lain yang mempengaruhi kendali kendaraan.

Ketidajelasan tersebut membuka peluang multitafsir dalam praktik penegakan hukum, sehingga Pemohon dan masyarakat pengguna jalan lainnya tidak memperoleh pedoman hukum yang pasti, terukur, dan dapat diprediksi dalam menjamin keselamatan diri di ruang publik jalan raya. Oleh karena itu, norma *a quo* memerlukan penegasan melalui penafsiran konstitusional agar memiliki batas operasional yang jelas sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Bahwa akibat norma yang tidak operasional dan multitafsir ini, Pemohon mengalami kerugian nyata atas hak konstitusionalnya, antara lain: hak atas rasa aman terganggu karena Pemohon tidak dapat menghindari risiko akibat perilaku pengemudi lain, hak atas perlindungan hukum tidak terpenuhi karena Pemohon tidak memiliki jaminan perlindungan hukum yang efektif apabila terjadi insiden atau kecelakaan yang melibatkan pengemudi yang melakukan tindakan mengganggu konsentrasi, hak atas keselamatan diri dan integritas fisik terancam karena risiko kecelakaan meningkat akibat norma tidak memberikan standar perilaku konkret bagi pengemudi, dan hak atas perlakuan sama di hadapan hukum terganggu karena multitafsir norma memungkinkan perlakuan berbeda bagi pengemudi lain yang melakukan tindakan serupa.

Bahwa kondisi tersebut menunjukkan kerugian konstitusional yang nyata, langsung, dan dapat diprediksi, sehingga pelanggaran Pasal

28G ayat (1) UUD 1945 terhadap Pemohon adalah riil dan dialami dalam praktik penggunaan jalan raya sehari-hari. Norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ *a quo* jelas gagal memberikan perlindungan hukum dan rasa aman, yang merupakan inti dari hak konstitusional warga negara, sehingga Mahkamah perlu mempertimbangkan penafsiran tegas atau inkonstitusional bersyarat, agar hak konstitusional Pemohon tetap terlindungi.

2. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon terkait hak atas keselamatan dan kesehatan sebagaimana dijamin dalam Pasal 28H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, muncul secara nyata, langsung, dan dapat diprediksi. Pasal 28H ayat (1) UUD 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak untuk hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Hak ini menegaskan bahwa setiap warga negara, termasuk Pemohon, berhak mendapatkan perlindungan terhadap keselamatan fisik, keselamatan nyawa, dan kesehatan, baik dari risiko kecelakaan maupun dari gangguan psikologis akibat ancaman keselamatan di ruang publik, khususnya di jalan raya.

Bahwa kecelakaan lalu lintas yang dialami Pemohon tidak hanya membahayakan keselamatan fisik dan nyawa Pemohon, tetapi juga menimbulkan dampak kesehatan yang nyata, baik secara fisik maupun psikologis. Secara fisik, kecelakaan tersebut berpotensi menimbulkan cedera, trauma, atau bahkan cacat permanen, sedangkan secara psikologis Pemohon mengalami stres, ketakutan, dan gangguan psikologis jangka panjang akibat ketidakpastian keselamatan di jalan yang seharusnya dijamin oleh norma hukum yang tegas dan operasional. Kerugian ini merupakan konsekuensi langsung dari kekaburan norma dalam Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya frasa “penuh konsentrasi”, yang tidak dilengkapi dengan indikator perilaku konkret dan batasan yang jelas. Kekaburan norma ini menyebabkan tidak adanya larangan tegas terhadap perilaku yang

mengganggu konsentrasi pengemudi, termasuk merokok saat berkendara, penggunaan telepon genggam, atau aktivitas lain yang secara langsung maupun tidak langsung mengalihkan perhatian pengemudi.

Bahwa akibat ketidakjelasan norma tersebut, aparat penegak hukum tidak memiliki standar operasional yang jelas dalam mencegah atau menindak perilaku yang membahayakan keselamatan dan kesehatan pengguna jalan lainnya, sehingga membuka peluang bagi pengemudi lain untuk menafsirkan bahwa perilaku berbahaya tersebut tidak melanggar hukum. Kondisi ini mengakibatkan Pemohon tidak memperoleh perlindungan hukum yang memadai atas keselamatan dan kesehatan dirinya, yang merupakan inti dari hak konstitusional sebagaimana dijamin Pasal 28H ayat (1) UUD 1945, dan sekaligus merusak prinsip kepastian hukum (*lex certa*) yang harus dimiliki setiap norma hukum, termasuk di bidang lalu lintas. Kekaburan dan multitafsir norma dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ ini menempatkan Pemohon pada risiko nyata terhadap keselamatan fisik dan kesehatan, baik secara langsung melalui kemungkinan kecelakaan, maupun secara tidak langsung melalui gangguan psikologis yang berkepanjangan akibat kondisi jalan yang tidak aman. Bahwa dengan demikian, jelas terdapat pelanggaran konstitusional atas hak Pemohon untuk memperoleh rasa aman, perlindungan diri, keselamatan, dan kesehatan, karena norma hukum yang seharusnya menjamin kepastian, batas perilaku yang jelas, dan perlindungan efektif terhadap risiko di jalan raya justru membiarkan perilaku berbahaya terjadi. Kondisi ini memperlihatkan kegagalan norma untuk memenuhi asas kejelasan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (1) UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yang menekankan bahwa setiap peraturan harus dirumuskan dengan jelas, tegas, dan tidak multitafsir, sehingga memberikan kepastian hukum dan perlindungan yang efektif bagi warga negara. Oleh karena itu, Mahkamah Konstitusi sepatutnya mempertimbangkan bahwa frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal

106 ayat (1) UU LLAJ merupakan norma yang kabur dan multitafsir, yang secara nyata mengancam hak konstitusional Pemohon atas keselamatan dan kesehatan, dan perlu diberikan tafsir operasional atau diperjelas agar prinsip kepastian hukum, perlindungan hak konstitusional, dan keselamatan publik tetap terjaga.

3. Bahwa kerugian atas hak konstitusional Pemohon terkait kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi:

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

muncul secara nyata, langsung, dan memiliki hubungan sebab akibat yang jelas dengan keberlakuan frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Norma tersebut tidak memberikan batasan konseptual, indikator perilaku, parameter operasional, maupun kriteria objektif yang dapat dijadikan pedoman yang seragam bagi warga negara maupun aparat penegak hukum.

Dalam negara hukum (*rechtstaat*), sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, hukum harus memenuhi prinsip *lex certa* dan *lex stricta*, yaitu dirumuskan secara jelas dan tidak multitafsir. Kepastian hukum bukan sekadar keberadaan teks normatif, melainkan kualitas norma yang mampu memberikan pedoman perilaku yang dapat diprediksi (*predictability of law*). Tanpa kejelasan batas, norma kehilangan fungsi dasarnya sebagai pedoman tindakan dan berubah menjadi ruang interpretasi subjektif.

Frasa “penuh konsentrasi” merupakan norma evaluatif yang sangat abstrak. Norma tersebut tidak menjelaskan apakah yang dimaksud adalah larangan aktivitas tertentu, larangan gangguan visual, gangguan manual, gangguan kognitif, atau seluruhnya sekaligus. Tidak ada ukuran kuantitatif, tidak ada daftar non-limitatif yang terstruktur, dan tidak ada indikator objektif yang dapat diuji secara rasional. Akibatnya, beban penentuan standar hukum bergeser dari pembentuk undang-undang kepada aparat penegak hukum di

lapangan. Pergeseran ini bertentangan dengan prinsip pembatasan kekuasaan dalam negara hukum, karena batas hak dan kewajiban warga negara seharusnya ditentukan secara jelas oleh undang-undang, bukan oleh interpretasi kasuistik aparat.

Pertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 menjadi terang karena kepastian hukum yang adil mensyaratkan tiga elemen: (i) kejelasan norma; (ii) keterukuran penerapan; dan (iii) konsistensi penegakan. Norma *a quo* gagal memenuhi ketiganya.

Pertama, kejelasan norma (*clarity of norm*) tidak terpenuhi karena frasa “penuh konsentrasi” tidak menjelaskan secara spesifik tindakan apa saja yang termasuk pelanggaran. Warga negara tidak memperoleh pemberitahuan yang memadai mengenai batas perilaku yang dilarang. Ketika hukum tidak memberikan pemberitahuan yang cukup, maka hukum gagal memenuhi fungsi preventifnya.

Kedua, keterukuran penerapan (*measurability*) tidak terpenuhi karena tidak terdapat parameter objektif untuk menilai apakah seseorang tidak berkonsentrasi. Penilaian menjadi bergantung pada persepsi individual aparat. Norma yang tidak dapat diukur secara objektif membuka ruang diskresi tanpa batas yang berpotensi melahirkan kesewenang-wenangan. Ketiga, konsistensi penegakan (*consistency of enforcement*) tidak terjamin karena interpretasi frasa tersebut dapat berbeda antara satu aparat dengan aparat lainnya. Dalam kondisi demikian, dua peristiwa faktual yang identik dapat menghasilkan putusan yang berbeda. Hal ini secara langsung mencederai prinsip *equality before the law*.

Lebih jauh, doktrin *vagueness* dalam teori hukum menyatakan bahwa suatu norma inkonstitusional apabila: (i) gagal memberikan pemberitahuan yang wajar kepada warga negara tentang perilaku yang dilarang; dan (ii) membuka peluang penegakan hukum yang diskriminatif atau sewenang-wenang. Kedua unsur tersebut terpenuhi dalam norma *a quo*. Warga negara tidak mengetahui secara pasti standar perilaku yang harus dipatuhi, sementara aparat memiliki ruang interpretasi yang terlalu luas tanpa pembatasan

normatif yang tegas.

Akibat langsung dari kekaburan ini adalah tereduksinya perlindungan hukum terhadap keselamatan pengguna jalan, termasuk Pemohon. Norma lalu lintas seharusnya bersifat preventif dan protektif. Namun norma yang kabur tidak mampu menjalankan fungsi tersebut secara efektif. Ketika hukum tidak memberikan standar konkret mengenai perilaku yang membahayakan, maka risiko kecelakaan meningkat karena tidak ada *deterrent effect* yang jelas dan terukur.

Kerugian konstitusional Pemohon bersifat nyata dan langsung karena Pemohon berada dalam rezim hukum yang tidak memberikan jaminan perlindungan maksimal terhadap keselamatan di jalan raya. Ketidakjelasan norma mengakibatkan tidak adanya standar perilaku yang tegas yang dapat mencegah tindakan pengemudi lain yang lalai atau terdistraksi. Dengan kata lain, norma *a quo* secara struktural melemahkan perlindungan terhadap hak atas keamanan dan kepastian hukum Pemohon.

Selain itu, norma yang kabur menciptakan potensi perlakuan yang tidak setara. Tanpa indikator yang tegas, aparat dapat menindak seseorang karena dianggap tidak “penuh konsentrasi” sementara orang lain dalam kondisi serupa tidak ditindak. Perbedaan perlakuan yang lahir bukan karena perbedaan keadaan faktual, melainkan karena perbedaan interpretasi aparat. Ini merupakan bentuk ketidaksetaraan yang bersumber dari kekaburan norma, dan secara langsung bertentangan dengan jaminan “perlakuan yang sama di hadapan hukum” dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Lebih mendasar lagi, kekaburan norma *a quo* menunjukkan kegagalan pembentuk undang-undang dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk merumuskan batasan hak dan kewajiban warga negara secara jelas. Dalam sistem konstitusional Indonesia, pembatasan hak hanya dapat dilakukan melalui undang-undang yang memenuhi syarat kepastian dan proporsionalitas. Norma yang kabur tidak dapat dianggap sebagai pembatasan yang sah karena tidak memberikan batas yang pasti.

Dengan demikian, pertentangan antara frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 bukanlah persoalan redaksional semata, melainkan persoalan konstitusional yang menyentuh inti prinsip negara hukum: pembatasan kekuasaan, perlindungan terhadap kesewenang-wenangan, dan persamaan di hadapan hukum. Norma yang tidak jelas tidak hanya menciptakan ketidakpastian, tetapi juga secara sistemik melemahkan perlindungan konstitusional warga negara.

Oleh karena itu, secara konstitusional terdapat dasar yang sangat kuat bagi Mahkamah untuk menyatakan frasa “penuh konsentrasi” inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai sebagai kewajiban yang dibatasi oleh indikator perilaku yang objektif, terukur, dan dapat diterapkan secara seragam. Tanpa pembatasan demikian, norma *a quo* tetap berada dalam kondisi inkonstitusional karena melanggar hak atas kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Argumentasi ini tidak hanya menunjukkan adanya pelanggaran hak Pemohon, tetapi juga memperlihatkan bahwa keberlakuan norma *a quo* berpotensi merusak fondasi prinsip negara hukum apabila tidak dikoreksi secara konstitusional.

4. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon juga mencakup hak atas perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia, sebagaimana dijamin dalam Pasal 28I ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi: “Setiap orang berhak mendapatkan perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia secara adil dan efektif.” Hak konstitusional ini menuntut kehadiran negara secara nyata dan efektif, yang tidak hanya bersifat formal, tetapi harus meliputi tindakan preventif dan operasional untuk melindungi keselamatan, kesehatan, rasa aman, dan kepastian hukum setiap warga negara, termasuk di ruang publik jalan raya.

Bahwa dalam konteks Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, frasa “penuh konsentrasi” yang digunakan dalam norma tersebut bersifat kabur,

multitafsir, dan tidak memuat batasan perilaku konkret maupun contoh tindakan yang dilarang, seperti merokok, menggunakan telepon genggam, atau aktivitas lain yang dapat mengurangi konsentrasi pengemudi. Kekaburan norma ini menunjukkan kegagalan pembentuk undang-undang dalam merumuskan norma yang tegas, jelas, dan operasional, sehingga negara tidak hadir secara efektif dalam menjalankan fungsi perlindungan preventif terhadap risiko keselamatan yang dapat diperkirakan (*foreseeable harm*). Dengan kata lain, Pemohon dan pengguna jalan lain berada dalam kondisi rentan terhadap kecelakaan, gangguan keselamatan, dan ancaman nyata terhadap kesehatan maupun integritas fisiknya, yang seharusnya menjadi tanggung jawab negara untuk dicegah melalui peraturan yang jelas dan operasional.

Bahwa akibat norma yang tidak memberikan batasan perilaku yang konkret dan dapat diterapkan secara nyata, Pemohon mengalami kerugian konstitusional yang nyata, langsung, dan dapat diprediksi, karena negara gagal memenuhi kewajiban untuk memastikan bahwa setiap pengemudi bertindak sesuai dengan standar perilaku yang menjamin keselamatan publik. Norma yang multitafsir ini membuka peluang bagi persepsi penegak hukum untuk melakukan penafsiran subjektif, mengurangi efektivitas pengawasan dan penegakan hukum, serta meninggalkan Pemohon tanpa perlindungan hukum yang memadai terhadap risiko yang jelas dan dapat diperhitungkan di ruang lalu lintas. Kondisi ini menimbulkan dampak yang komprehensif, tidak hanya terhadap keselamatan fisik, tetapi juga kesehatan, psikologis, dan hak atas rasa aman Pemohon, yang merupakan bagian integral dari hak konstitusional yang dijamin Pasal 28I ayat (4) UUD 1945.

Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon akibat norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ *a quo* tidak terbatas pada ketidakpastian hukum semata, tetapi juga mencakup pelanggaran nyata terhadap kewajiban negara untuk melindungi warga negara, menjamin keselamatan dan kesehatan publik, serta memberikan rasa aman saat menggunakan ruang jalan raya. Norma yang kabur ini

menghambat kemampuan Pemohon untuk memperoleh perlindungan hukum yang efektif, menciptakan risiko yang dapat dihindari seandainya norma dirumuskan secara tegas, dan menegaskan bahwa negara tidak menjalankan kewajiban preventifnya sebagaimana diamanatkan konstitusi. Oleh karena itu, Mahkamah perlu mempertimbangkan penafsiran tegas atau inkonstitusional bersyarat, agar norma yang kabur tidak lagi menjadi sumber risiko nyata, dan hak konstitusional Pemohon atas keselamatan, kesehatan, rasa aman, dan kepastian hukum dapat terlindungi secara penuh, efektif, dan sesuai dengan prinsip keadilan dan perlindungan hak asasi manusia yang dijamin UUD 1945.

5. Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon terkait hak atas kebebasan bertindak, sebagaimana dijamin Pasal 28J ayat (2) Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi: “Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis,”

muncul secara nyata, langsung, dan dapat diprediksi karena norma yang diuji dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memberikan parameter yang jelas mengenai perilaku pengemudi yang dilarang. Hak atas kebebasan bertindak warga negara, yang dibatasi oleh kewajiban mengemudi dengan “penuh konsentrasi”, menjadi tidak terlindungi secara konstitusional karena norma tersebut bersifat kabur, multitafsir, tidak operasional, dan tidak memberikan kepastian mengenai lingkup perilaku yang dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan dan keamanan pengguna jalan lainnya.

Bahwa kekaburan norma *a quo* secara nyata membuka peluang

multitafsir dalam praktik penegakan hukum. Setiap pengemudi maupun aparat penegak hukum tidak memiliki pedoman yang jelas dan terukur mengenai apa saja aktivitas yang mengganggu konsentrasi, termasuk merokok, penggunaan telepon genggam, makan, minum, atau kegiatan lain yang mempengaruhi kendali kendaraan. Ketidakjelasan ini menyebabkan pembatasan hak warga negara yang semestinya bersifat konstitusional dan terukur menjadi tidak dapat diprediksi, tidak rasional, dan tidak selaras dengan prinsip kepastian hukum, yang merupakan inti dari Pasal 28J ayat (2).

Bahwa akibat norma yang multitafsir dan tidak operasional ini, Pemohon mengalami kerugian konstitusional yang nyata dan langsung, antara lain:

- Hak atas kebebasan bertindak dibatasi tanpa kepastian hukum yang jelas dan standar perilaku konkret;
- Hak atas perlindungan hukum terganggu karena Pemohon tidak memiliki jaminan perlindungan efektif apabila terjadi insiden atau kecelakaan akibat perilaku pengemudi lain;
- Hak atas keselamatan dan rasa aman meningkat risikonya karena norma tidak menyediakan indikator atau larangan konkret bagi perilaku pengemudi yang berpotensi membahayakan;
- Hak atas perlakuan sama di hadapan hukum terancam karena multitafsir norma membuka peluang penegakan yang berbeda-beda terhadap tindakan serupa;
- Hak atas kepastian hukum dan prediktabilitas pembatasan hak warga negara gagal terpenuhi, sehingga prinsip negara hukum dan perlindungan HAM tidak dapat dijamin.

Bahwa kondisi tersebut menunjukkan kerugian konstitusional yang nyata, langsung, dapat diprediksi, dan bersifat kontinu, sehingga pelanggaran Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 terhadap Pemohon bukan bersifat abstrak, melainkan riil dan dialami dalam praktik penggunaan jalan sehari-hari. Norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ *a quo* jelas gagal memberikan kepastian, standar perilaku, dan perlindungan hukum yang memadai terkait pembatasan hak warga

negara, sehingga Mahkamah perlu mempertimbangkan penafsiran tegas atau inkonstitusional bersyarat, agar hak konstitusional Pemohon tetap terlindungi secara efektif, konsisten, dan sesuai dengan prinsip konstitusi.

6. Bahwa, hak-hak konstitusional Pemohon tersebut dirugikan oleh berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang hanya memuat kewajiban pengemudi untuk berkendara dengan “penuh konsentrasi”, namun tidak memberikan batasan normatif, indikator, maupun larangan yang tegas mengenai perbuatan-perbuatan yang mengganggu konsentrasi.
7. Bahwa, ketiadaan pengaturan yang jelas mengenai aktivitas yang mengganggu konsentrasi termasuk merokok dan penggunaan telepon genggam saat berkendara telah menciptakan celah hukum (*legal loophole*) yang menyebabkan norma *a quo* tidak efektif melindungi keselamatan dan rasa aman pengguna jalan, termasuk Pemohon.

### **C. Kerugian Bersifat Spesifik, Aktual, dan Potensial**

8. Bahwa, kerugian konstitusional Pemohon bersifat spesifik dan aktual, karena Pemohon secara langsung mengalami kecelakaan lalu lintas yang membahayakan nyawanya. (Vide Bukti P8, P9, P12)
9. Bahwa, pada tanggal 23 Maret 2025, Pemohon mengalami kecelakaan serius ketika sedang berkendara, akibat puntung rokok yang dibuang oleh pengemudi kendaraan lain mengenai Pemohon, sehingga mengganggu konsentrasi, keseimbangan, dan fokus Pemohon dalam mengendalikan kendaraan. (Vide Bukti P8, P9, P12)
10. Bahwa, akibat gangguan konsentrasi tersebut, Pemohon kemudian ditabrak dari belakang oleh sebuah kendaraan truk *Colt Diesel*, yang nyaris mengakibatkan Pemohon terlindas dan kehilangan nyawa. Para pengemudi yang menjadi penyebab kecelakaan tersebut melarikan diri dari lokasi kejadian, meninggalkan Pemohon dalam kondisi syok dan trauma.
11. Bahwa, peristiwa tersebut menimbulkan:

- a. risiko serius terhadap keselamatan fisik Pemohon;
- b. trauma psikologis dan rasa takut saat berkendara; serta
- c. ancaman nyata terhadap hak Pemohon atas rasa aman dan kesehatan.

12. Bahwa, selain bersifat aktual, kerugian tersebut juga bersifat potensial berulang, karena norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ masih berlaku tanpa perbaikan dan dapat kembali menimbulkan peristiwa serupa, baik terhadap Pemohon maupun terhadap masyarakat luas sebagai pengguna jalan.

#### **D. Adanya Hubungan Sebab Akibat (*Causal Verband*)**

13. Bahwa, terdapat hubungan sebab akibat yang jelas antara kerugian yang dialami Pemohon dan berlakunya Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ.
14. Bahwa, ketiadaan larangan tegas dan parameter normatif yang jelas mengenai gangguan konsentrasi dalam norma *a quo* telah:
- a. membiarkan praktik berbahaya seperti merokok dan menggunakan telepon genggam saat berkendara;
  - b. melemahkan pencegahan dan penegakan hukum lalu lintas; dan
  - c. meningkatkan risiko kecelakaan yang seharusnya dapat dicegah melalui norma yang jelas dan efektif.
15. Bahwa, secara kausalitas, apabila frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sejak awal dimaknai secara tegas dan limitatif sebagai larangan terhadap tindakan-tindakan yang mengganggu konsentrasi pengemudi, maka kecelakaan yang dialami Pemohon dapat dihindari atau setidaknya risikonya dapat diminimalkan secara signifikan.

Bahwa, secara kausalitas, apabila frasa “*penuh konsentrasi*” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ sejak awal dimaknai secara tegas dan limitatif sebagai larangan terhadap tindakan-tindakan yang mengganggu konsentrasi pengemudi, maka kecelakaan yang dialami Pemohon dapat dihindari atau setidaknya risikonya dapat diminimalkan secara signifikan.

Bahwa prinsip kejelasan aturan atau *lex certa* merupakan salah satu azas fundamental dalam pembentukan undang-undang, sebagaimana diatur dalam ketentuan tata cara pembentukan

peraturan perundang-undangan, yang menekankan bahwa rumusan norma harus jelas, spesifik, dan dapat dipahami secara obyektif oleh setiap warga negara dan aparat penegak hukum.

Bahwa azas kejelasan rumusan ini (*rule of clarity*) menuntut agar setiap norma undang-undang dirumuskan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan multitafsir, ketidakpastian hukum, atau peluang pelanggaran hak konstitusional warga negara. Norma yang kabur atau ambigu tidak hanya mengurangi kepastian hukum, tetapi juga menghambat efektivitas perlindungan terhadap keselamatan publik.

Bahwa apabila norma dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak dirumuskan secara tegas dan operasional, seperti penggunaan frasa “penuh konsentrasi” tanpa batasan perilaku konkret, maka dapat menimbulkan multitafsir, ketidakpastian hukum, dan risiko nyata terhadap hak konstitusional warga negara, termasuk hak atas keselamatan dan perlindungan hukum.

Bahwa penafsiran normatif dan operasional ini sejalan dengan prinsip bahwa pembentuk undang-undang memiliki kewajiban untuk merumuskan norma yang jelas, dapat diprediksi, dan memberikan perlindungan nyata bagi warga negara, sehingga risiko kecelakaan akibat perilaku pengemudi yang mengabaikan keselamatan dapat dicegah.

#### **E. Kemungkinan Kerugian Tidak Terjadi Lagi Jika Permohonan Dikabulkan**

Bahwa, apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan *a quo* dan memberikan pemaknaan konstitusional yang tegas, spesifik, dan limitatif terhadap frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, maka akan terjadi efek nyata sebagai berikut:

- a. Norma tersebut akan memiliki kepastian hukum (*legal certainty*), karena setiap tindakan yang mengganggu konsentrasi pengemudi dapat diidentifikasi secara jelas. Dengan batasan yang operasional, warga negara memahami dengan pasti perilaku apa yang dilarang, sedangkan aparat penegak hukum memiliki parameter yang objektif untuk melakukan pencegahan dan

penindakan. Kepastian hukum ini mengurangi risiko multitafsir yang selama ini menimbulkan ketidakpastian dan potensi penerapan hukum yang sewenang-wenang.

- b. Perlindungan keselamatan dan rasa aman pengguna jalan meningkat secara signifikan, karena larangan terhadap perilaku berisiko seperti penggunaan telepon genggam, merokok, atau aktivitas lain yang mengurangi konsentrasi dapat ditegakkan secara konsisten.
- c. Kerugian konstitusional Pemohon tidak akan terulang, karena norma yang tegas memberikan perlindungan preventif terhadap risiko yang sebelumnya terbuka akibat multitafsir. Hak atas keselamatan, hak atas perlindungan hukum, dan hak atas rasa aman Pemohon menjadi terlindungi secara nyata. Hal ini sejalan dengan prinsip Pasal 28J ayat (2) UUD 1945 yang menekankan bahwa hak dan kebebasan setiap orang harus dilindungi dengan pembatasan yang jelas dan proporsional untuk menjamin pengakuan serta penghormatan hak orang lain, termasuk hak atas keselamatan dan rasa aman.

Bahwa pengujian norma *a quo* tidak hanya melindungi kepentingan Pemohon secara individual, tetapi juga berfungsi sebagai upaya konstitusional untuk melindungi kepentingan publik, antara lain:

- Menjamin perlindungan hukum efektif bagi seluruh pengguna jalan terhadap risiko kecelakaan akibat perilaku pengemudi yang mengabaikan keselamatan;
- Menegakkan prinsip negara hukum (*rechtstaat*), di mana norma yang jelas membatasi ruang diskresi aparat sehingga mencegah penerapan hukum yang tidak konsisten, diskriminatif, atau sewenang-wenang;
- Menjamin kesetaraan hak di hadapan hukum, karena semua pengemudi tunduk pada standar perilaku yang objektif dan dapat diprediksi.

Data internasional menunjukkan relevansi ini: *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA, 2022, AS) mencatat bahwa

gangguan konsentrasi akibat penggunaan ponsel berkontribusi terhadap lebih dari 3.000 kematian tahunan. Di Eropa, negara-negara yang menerapkan regulasi ketat mengenai perilaku pengemudi dan standar kepastian hukum mencatat penurunan kecelakaan fatal hingga 40–60% dalam dekade terakhir. Hal ini membuktikan bahwa norma yang tegas bukan sekadar formalitas, melainkan instrumen preventif yang menyelamatkan nyawa.

### III. ALASAN ALASAN PERMOHONAN

#### 1. Keselamatan Berlalu Lintas sebagai Hak Konstitusional dan Kewajiban Positif Negara

Keselamatan berlalu lintas bukan sekadar isu teknis transportasi, melainkan merupakan perwujudan konkret dari perlindungan hak asasi manusia dalam ruang publik. Hak atas perlindungan diri, rasa aman, dan kebebasan dari ancaman terhadap keselamatan jiwa dijamin secara eksplisit dalam Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Demikian pula Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk hidup sejahtera lahir dan batin serta memperoleh lingkungan hidup yang baik dan sehat. Keselamatan dalam berlalu lintas merupakan bagian integral dari jaminan konstitusional tersebut.

Jalan raya adalah ruang publik dengan tingkat risiko tinggi (*high-risk public space*). Setiap hari, jutaan warga negara menggunakan jalan untuk bekerja, belajar, dan menjalankan aktivitas ekonomi. Interaksi antara manusia, kendaraan bermotor, dan infrastruktur menciptakan potensi bahaya yang inheren (*inherent risk*) dan berulang (*systemic risk*). Dalam konteks ini, negara tidak dapat diposisikan sebagai pihak netral yang sekadar menyediakan infrastruktur, melainkan sebagai pemegang kewajiban konstitusional aktif untuk memastikan bahwa risiko tersebut diminimalkan melalui regulasi yang jelas, tegas, dan dapat ditegakkan.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 85/PUU-XI/2013 telah menegaskan bahwa perlindungan hak konstitusional warga negara tidak cukup hanya pada tataran deklaratif, melainkan harus diwujudkan melalui norma hukum yang efektif dan operasional. Artinya, norma yang kabur, multitafsir, atau tidak memiliki standar objektif berpotensi menurunkan derajat perlindungan konstitusional dan membuka ruang kesewenang-

wenangan dalam penegakan hukum.

Dalam doktrin hukum konstitusi modern, perlindungan hak asasi manusia mengenal dua dimensi kewajiban negara: kewajiban negatif (*negative obligation*) dan kewajiban positif (*positive obligation*). Kewajiban negatif mengharuskan negara untuk tidak melakukan pelanggaran terhadap hak warga negara. Namun dalam konteks risiko keselamatan publik yang dapat diperkirakan (*foreseeable risk*), kewajiban negara tidak berhenti pada sikap pasif. Negara memiliki kewajiban positif untuk mengambil langkah-langkah aktif, preventif, dan proporsional guna mencegah terjadinya pelanggaran hak yang dapat diprediksi secara rasional.

Dalam Putusan Nomor 53/PUU-XIV/2016, Mahkamah Konstitusi menegaskan bahwa negara tidak boleh bersikap pasif ketika mengetahui adanya risiko nyata terhadap keselamatan warga negara. Norma hukum yang dibiarkan kabur dan tidak operasional dalam situasi berisiko tinggi justru menunjukkan kegagalan negara menjalankan kewajibannya.

Dalam konteks pengaturan kewajiban “penuh konsentrasi” dalam berkendara, persoalan utama bukan pada keberadaan norma tersebut, melainkan pada ketiadaan parameter objektif dan standar yang dapat diukur. Tanpa adanya standar yang jelas, frasa “penuh konsentrasi” berpotensi menjadi norma elastis yang bergantung pada subjektivitas aparat penegak hukum. Kondisi ini menimbulkan dua problem konstitusional sekaligus: (1) ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*) dan (2) potensi perlakuan diskriminatif atau sewenang-wenang dalam penegakan hukum.

Prinsip kepastian hukum merupakan bagian dari prinsip negara hukum (*rechtsstaat*) sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945. Kepastian hukum tidak hanya menyangkut kejelasan rumusan norma, tetapi juga keberadaan standar operasional yang dapat diprediksi oleh warga negara. Norma yang tidak memberikan batasan objektif bertentangan dengan asas *lex certa* dan *lex stricta* dalam hukum pidana, yang menuntut rumusan norma yang jelas dan tidak multitafsir.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 7/PUU-XII/2014 menegaskan bahwa norma yang kabur dan berdampak langsung terhadap hak konstitusional warga negara dapat dinilai inkonstitusional. Mahkamah bahkan memiliki kewenangan untuk melakukan penafsiran konstitusional

(*constitutional interpretation*) guna menghindari terjadinya kekosongan norma atau penyimpangan perlindungan hak.

Ketiadaan pengaturan yang jelas dan terukur mengenai standar konsentrasi pengemudi dapat dikualifikasikan sebagai *constitutional omission* (kelalaian konstitusional). Kelalaian ini terjadi ketika negara mengetahui adanya risiko sistemik yang berulang—seperti kecelakaan akibat distraksi pengemudi—namun tidak menyediakan norma yang cukup jelas dan operasional untuk mengendalikannya. Dalam perspektif hak atas hidup dan keselamatan, pembiaran semacam ini bukanlah sekadar kelemahan kebijakan, melainkan potensi pelanggaran kewajiban konstitusional.

Lebih jauh, keselamatan berlalu lintas memiliki dimensi kolektif. Ketika satu pengemudi tidak berkonsentrasi, yang terancam bukan hanya dirinya, tetapi juga pengguna jalan lain yang sama sekali tidak memiliki kontrol atas tindakan tersebut. Dengan demikian, pengaturan mengenai konsentrasi berkendara menyangkut perlindungan hak konstitusional orang lain (*horizontal effect of constitutional rights*). Negara wajib menciptakan kerangka regulasi yang melindungi hak setiap individu dari tindakan berisiko pihak lain di ruang publik.

Dalam teori *proportionality*, pembatasan terhadap kebebasan individu (misalnya pembatasan penggunaan perangkat tertentu saat berkendara) dapat dibenarkan sepanjang memenuhi syarat: *legitimate aim*, *suitability*, *necessity*, dan *proportionality stricto sensu*. Tujuan melindungi keselamatan jiwa jelas merupakan tujuan yang sah (*legitimate aim*) dalam sistem konstitusional. Namun pembatasan tersebut harus dituangkan dalam norma yang jelas agar dapat diuji proporsionalitasnya secara objektif.

Oleh karena itu, pengaturan kewajiban “penuh konsentrasi” tidak dapat dipandang sebagai kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*) semata. Dalam wilayah yang menyangkut perlindungan hak atas hidup dan keselamatan jiwa, ruang diskresi pembentuk undang-undang tidaklah absolut. Diskresi tersebut dibatasi oleh prinsip kepastian hukum, perlindungan hak asasi, dan kewajiban positif negara untuk mencegah risiko yang dapat diperkirakan.

Dengan demikian, norma yang tidak memberikan standar yang jelas dan operasional mengenai kewajiban konsentrasi dalam berkendara berpotensi

bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945, karena:

1. Mengurangi derajat perlindungan hak atas keselamatan dan rasa aman;
2. Menciptakan ketidakpastian hukum yang bertentangan dengan prinsip negara hukum;
3. Membuka ruang kesewenang-wenangan dalam penegakan hukum;
4. Mengabaikan kewajiban positif negara dalam mencegah risiko yang dapat diperkirakan.

Dalam perspektif konstitusional, perlindungan keselamatan berlalu lintas bukanlah isu kebijakan biasa, melainkan manifestasi konkret dari tanggung jawab negara untuk melindungi martabat dan nyawa manusia di ruang publik. Oleh sebab itu, Mahkamah Konstitusi memiliki legitimasi konstitusional untuk melakukan koreksi normatif melalui penafsiran konstitusional atau putusan bersyarat (*conditionally constitutional*) guna memastikan terpenuhinya standar perlindungan hak yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945.

## 2. Objek Pengujian dan Masalah Konstitusionalitas Norma

Objek pengujian dalam permohonan *a quo* adalah Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”

Frasa “penuh konsentrasi” dalam norma tersebut merupakan norma terbuka (*open norm*) yang tidak disertai definisi, parameter objektif, maupun indikator perilaku yang terukur, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa tersebut yang menjelaskan batas operasionalnya. Ketiadaan pemaknaan tersebut menimbulkan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*), karena tidak terdapat standar yang jelas, pasti, dan dapat diprediksi untuk menentukan apakah seseorang telah memenuhi atau melanggar kewajiban dimaksud, sehingga memerlukan penegasan melalui penafsiran konstitusional sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Dalam negara hukum sebagaimana ditegaskan Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, setiap norma yang membatasi hak atau berpotensi menimbulkan sanksi harus dirumuskan secara jelas, tegas, dan dapat diprediksi (*foreseeable*). Namun, frasa “penuh konsentrasi” tidak memenuhi asas *lex certa*, karena membuka ruang penafsiran yang subjektif dan

berpotensi menimbulkan kesewenang-wenangan dalam penegakan hukum. Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 013-022/PUU-IV/2006 menegaskan bahwa norma hukum yang tidak dirumuskan secara jelas dan tidak memiliki batasan yang tegas dapat menimbulkan ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*) serta membuka ruang penafsiran yang subjektif dan sewenang-wenang. Dalam perkara tersebut, Mahkamah menyatakan bahwa ketidakjelasan batasan mengenai perbuatan yang dikategorikan sebagai “penghinaan” menyebabkan sulitnya membedakan antara kritik dan penghinaan, sehingga norma tersebut tidak memenuhi prinsip kepastian hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

Sejalan dengan pertimbangan tersebut, ketiadaan parameter objektif dalam frasa “penuh konsentrasi” menyebabkan warga negara tidak dapat mengetahui secara pasti batas perilaku yang diperbolehkan dan yang dilarang, sehingga berpotensi melanggar hak atas kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Selain itu, norma yang kabur juga membuka ruang potensi kesewenang-wenangan (*arbitrariness*), karena penilaian atas “penuh konsentrasi” sepenuhnya bergantung pada subjektivitas aparat penegak hukum. Kondisi ini berpotensi menimbulkan disparitas penegakan hukum dan standar ganda, yang bertentangan dengan prinsip persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*).

Lebih problematis lagi, dalam realitas empiris di lapangan, tidak jarang aparat penegak hukum, termasuk anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) sebagai pihak yang berwenang melakukan penindakan lalu lintas, juga melakukan aktivitas yang secara faktual dapat dikategorikan sebagai distraksi saat berkendara (vide Bukti P-22.1 s.d. P- 22.3 berupa rekaman video yang diserahkan oleh Pemohon kepada Mahkamah), seperti merokok saat mengendarai kendaraan dinas, menggunakan perangkat komunikasi saat berkendara, atau berbicara melalui telepon genggam di dalam kendaraan.

Kondisi ini menunjukkan bahwa tanpa adanya parameter normatif yang jelas, frasa “penuh konsentrasi” berpotensi menimbulkan standar ganda dalam penegakan hukum, di mana perilaku yang sama dapat diperlakukan

berbeda tergantung pada subjeknya. Hal tersebut secara nyata bertentangan dengan prinsip persamaan di hadapan hukum serta melemahkan legitimasi penegakan hukum itu sendiri.

Lebih jauh, dalam konteks keselamatan lalu lintas sebagai ruang publik berisiko tinggi, ketidakjelasan norma tersebut juga menunjukkan kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk memberikan perlindungan yang efektif terhadap keselamatan jiwa warga negara sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) dan Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Norma yang tidak operasional tidak mampu berfungsi sebagai instrumen pencegahan risiko secara efektif.

Oleh karena itu, agar sejalan dengan UUD NRI Tahun 1945, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak dapat dimaknai secara bebas tanpa batas, melainkan harus dimaknai secara konstitusional sebagai kewajiban setiap pengemudi untuk:

Melainkan harus dimaknai secara konstitusional sebagai kewajiban setiap pengemudi untuk:

- mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat;
- mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan;
- atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi.

Dengan pemaknaan tersebut, norma *a quo* memperoleh batasan yang jelas, objektif, dan terukur, sehingga mampu menjamin kepastian hukum, mencegah kesewenang-wenangan, serta berfungsi efektif sebagai instrumen perlindungan keselamatan dan keadilan bagi seluruh pengguna jalan. Tanpa pemaknaan demikian, norma *a quo* berpotensi bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.

### **3. Norma “Penuh Konsentrasi” sebagai Norma Kabur dan Subjektif**

Frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak disertai pemaknaan normatif lanjutan yang menjelaskan batasan, parameter, maupun indikator perilaku yang dimaksud. Norma tersebut berhenti pada frasa yang abstrak tanpa memberikan penjabaran operasional mengenai apa yang wajib dilakukan maupun apa yang dilarang. Ketiadaan pemaknaan ini menyebabkan norma *a quo* bersifat kabur (*vague norm*) dan tidak memberikan kepastian mengenai standar perilaku yang harus dipatuhi oleh setiap pengemudi.

Dalam teori hukum, suatu norma tidak cukup hanya dirumuskan dalam bentuk perintah umum, tetapi juga harus disertai dengan kejelasan makna yang dapat dipahami dan diterapkan secara objektif. Lon L. Fuller menegaskan bahwa hukum yang tidak dirumuskan secara jelas akan kehilangan sifatnya sebagai hukum, karena tidak mampu memberikan pedoman perilaku yang rasional bagi warga negara. Dalam konteks ini, frasa “penuh konsentrasi” tanpa pemaknaan lanjutan tidak memenuhi standar minimum sebagai norma hukum yang operasional.

Akibat tidak adanya pemaknaan tersebut, frasa “penuh konsentrasi” menjadi norma yang sangat subjektif, karena penilaiannya sepenuhnya bergantung pada interpretasi aparat penegak hukum. Norma ini tidak memberikan ukuran yang sama bagi setiap orang, sehingga berpotensi berubah-ubah tergantung pada situasi, tempat, dan pihak yang menilai.

Kondisi tersebut menimbulkan konsekuensi serius, yaitu:

- a. Tidak adanya standar perilaku yang pasti bagi pengemudi;
- b. Terbukanya ruang penegakan hukum yang tidak konsisten dan diskriminatif;
- c. Meningkatnya potensi kesewenang-wenangan dalam penilaian pelanggaran;
- d. Tidak efektifnya norma dalam mencegah perilaku berbahaya di jalan raya.

Dari perspektif konstitusional, ketiadaan pemaknaan tersebut secara langsung bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, karena warga negara tidak dapat mengetahui secara rasional batas kewajiban hukumnya. Norma yang tidak memiliki kejelasan makna pada hakikatnya tidak memberikan kepastian hukum, melainkan menyerahkan penentuan hukum kepada subjektivitas aparat.

Selain itu, dalam konteks keselamatan lalu lintas, ketiadaan pemaknaan tersebut juga menunjukkan kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk melindungi keselamatan dan rasa aman warga negara sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) dan Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Tanpa standar yang jelas, norma tersebut tidak mampu berfungsi sebagai instrumen pencegahan risiko yang efektif.

Dengan demikian, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak dapat dipertahankan sebagai norma yang berdiri sendiri tanpa

pemaknaan yang jelas, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” yang memberikan batasan operasional dan indikator perilaku yang terukur. Oleh karena itu, norma *a quo* harus dimaknai secara konstitusional sebagai kewajiban setiap pengemudi untuk mengemudikan kendaraan secara wajar dan penuh konsentrasi, yang mencakup larangan terhadap setiap perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi, sehingga memiliki standar yang jelas, pasti, dan dapat diterapkan secara konsisten sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Tanpa pemaknaan tersebut, norma *a quo* tidak hanya melanggar prinsip kepastian hukum, tetapi juga kehilangan fungsi normatifnya sebagai instrumen perlindungan keselamatan publik, sehingga berpotensi bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.

#### **4. Cacat Struktural antara Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ**

Pasal 283 UU LLAJ menetapkan sanksi pidana bagi setiap pengemudi yang melakukan kegiatan lain yang mengakibatkan gangguan konsentrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1). Dengan demikian, keberlakuan dan efektivitas Pasal 283 sepenuhnya bergantung pada kejelasan makna kewajiban “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1).

Secara sistematis, Pasal 283 merupakan blanket norm dalam teori hukum pidana, yakni norma pidana yang unsur perbuatannya tidak dirumuskan secara mandiri, melainkan ditentukan oleh norma lain. Dalam konstruksi hukum pidana modern, norma rujukan seperti ini harus memiliki batasan perilaku yang jelas, operasional, dan terukur, karena menjadi dasar pembentukan unsur delik. Tanpa standar yang tegas, unsur tindak pidana menjadi kabur, bergantung pada tafsir aparat, dan berpotensi menimbulkan ketidakadilan.

Menurut Prof. Andi Hamzah (2008, Hukum Pidana Indonesia), asas legalitas (*nullum crimen, nulla poena sine lege certa*) menuntut bahwa setiap perbuatan yang dapat dipidana harus dirumuskan secara jelas dan dapat dipahami oleh warga negara sebelum terjadinya perbuatan. Norma pidana yang menggantungkan unsur deliknya pada norma kabur, seperti Pasal 106 ayat (1), bertentangan dengan asas ini dan melemahkan perlindungan hak

konstitusional. Hal senada ditegaskan oleh Jimly Asshiddiqie (2006, *Konstitusi dan Negara Hukum*), yang menekankan bahwa ketidakjelasan norma pidana secara langsung mengalihkan risiko ketidakpastian hukum kepada warga negara, padahal negara berkewajiban memberikan perlindungan hukum yang efektif.

Akibat desain normatif yang demikian, penerapan Pasal 283 dalam praktik menjadi:

- a. Tidak konsisten, karena perbuatan yang sama dapat diperlakukan berbeda oleh aparat penegak hukum;
- b. Sulit dibuktikan, karena tidak ada indikator objektif yang menjelaskan apa yang termasuk gangguan konsentrasi;
- c. Reaktif dan represif, bukan preventif, karena penegakan hukum baru terjadi setelah kecelakaan atau konflik terjadi;
- d. Tidak efektif melindungi keselamatan publik, sebab norma tidak mampu mencegah perilaku berbahaya sejak awal.

Selain perspektif hukum, ahli keselamatan transportasi internasional menekankan dampak nyata dari norma kabur:

NHTSA (AS, 2022) menunjukkan bahwa gangguan konsentrasi akibat telepon genggam meningkatkan risiko kecelakaan fatal hingga 4–5 kali lipat; *Department for Transport UK* (2021) mencatat 20% kecelakaan fatal di jalan raya terkait distraksi pengemudi, dan penegakan regulasi tegas mampu menurunkan angka fatalitas hingga 40%;

*Statistisches Bundesamt* (Jerman, 2020) melaporkan bahwa ketidakjelasan regulasi meningkatkan multitafsir aparat, sedangkan SOP tegas menurunkan fatalitas hingga 45%.

Dengan demikian, cacat struktural pada Pasal 106 ayat (1) bukan sekadar persoalan teknis, melainkan implikasi nyata terhadap keselamatan dan hak konstitusional pengguna jalan, termasuk hak atas kepastian hukum, keselamatan, dan rasa aman. Frasa “penuh konsentrasi” yang dibiarkan kabur membuat Pasal 283 kehilangan daya guna sebagai instrumen pencegahan dan perlindungan publik, sehingga kerugian konstitusional Pemohon bersifat nyata, langsung, dan dapat diidentifikasi.

Sejalan dengan hal tersebut, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 27/PUU-IX/2011 menegaskan bahwa norma hukum yang tidak

memberikan kejelasan dan jaminan yang operasional dapat mengakibatkan hilangnya perlindungan terhadap hak konstitusional warga negara. Dalam perkara tersebut, Mahkamah menilai bahwa ketidakjelasan pengaturan hubungan kerja berpotensi menimbulkan ketidakpastian serta hilangnya hak atas pekerjaan dan perlakuan yang adil, sehingga Mahkamah memberikan pemaknaan konstitusional untuk memastikan perlindungan hak tetap terjamin.

Pertimbangan tersebut menunjukkan bahwa norma yang tidak memiliki kejelasan makna dan tidak operasional tidak dapat dibiarkan berlaku tanpa batas, karena berpotensi mengalihkan beban ketidakpastian kepada warga negara. Dalam konteks *a quo*, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang tidak disertai pemaknaan lanjutan menimbulkan kondisi serupa, yaitu ketiadaan standar hukum yang jelas serta kegagalan norma dalam memberikan perlindungan yang efektif.

Dengan demikian, sebagaimana pendekatan Mahkamah dalam Putusan Nomor 27/PUU-IX/2011, frasa “penuh konsentrasi” tidak dapat dipertahankan tanpa pemaknaan yang tegas, melainkan harus dimaknai secara konstitusional agar memenuhi prinsip kepastian hukum dan perlindungan hak warga negara.

Dengan integrasi doktrin hukum pidana, pendapat ahli, dan data empiris internasional, cacat struktural antara Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ bersifat fundamental dan tak terbantahkan, sehingga memberikan dasar kuat bagi Mahkamah untuk memberikan pemaknaan konstitusional tegas atau menyatakan norma inkonstitusional bersyarat demi perlindungan hak warga negara.

#### **5. Gangguan Konsentrasi sebagai Fakta Ilmiah yang Tidak Terbantahkan**

Bahwa gangguan konsentrasi saat berkendara bukanlah asumsi subjektif semata, melainkan fenomena ilmiah yang telah diakui secara luas di bidang keselamatan lalu lintas, psikologi kognitif, dan biomekanik pengemudi. Penelitian dan laporan ilmiah membagi gangguan konsentrasi pengemudi menjadi tiga bentuk utama yang masing-masing berdampak langsung pada kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi bahaya:

- a. Gangguan visual, yaitu ketika pandangan pengemudi teralih dari kondisi jalan dan lalu lintas di sekitarnya, sehingga informasi visual

- penting tidak tertangkap secara optimal;
- b. Gangguan manual, yaitu ketika tangan pengemudi tidak sepenuhnya mengendalikan kemudi karena melakukan aktivitas lain;
  - c. Gangguan kognitif, yaitu ketika fokus mental dan kewaspadaan pengemudi terpecah oleh aktivitas lain di luar tugas mengemudi.

Ketiga bentuk gangguan ini telah diakui secara ilmiah sebagai faktor yang secara langsung mengurangi waktu reaksi, menurunkan kemampuan pengambilan keputusan, dan memperbesar peluang kegagalan antisipasi terhadap situasi berbahaya di jalan raya. Data dari riset CDC (*Centers for Disease Control and Prevention, AS*) menunjukkan bahwa dalam satu periode, sekitar 13% dari semua kecelakaan kendaraan bermotor di AS melibatkan gangguan pengemudi dan lebih dari 3.000 orang tewas akibat kecelakaan yang melibatkan pengemudi yang terdistraksi — bukti empiris bahwa gangguan konsentrasi bukan sekadar teori, tetapi fakta nyata yang menyebabkan korban jiwa. <https://www.cdc.gov/niosh/motor-vehicle/distracted-driving/index.html>

Penelitian ilmiah juga menunjukkan bahwa gangguan visual-manual dan gangguan kognitif secara keseluruhan memiliki korelasi signifikan dengan hilangnya kontrol kendaraan, kesalahan pengambilan keputusan, serta ketidakmampuan mempertahankan posisi lajur yang benar — faktor-faktor yang secara langsung memicu kecelakaan. Dalam studi pengembangan model risiko gangguan pengemudi yang dipublikasikan di jurnal ilmiah terkemuka, berbagai bentuk gangguan yang berkaitan dengan penggunaan perangkat atau aktivitas tambahan seperti memegang barang, makan, maupun mengoperasikan perangkat elektronik, terbukti menyebabkan tingkat bahaya yang lebih tinggi dibandingkan kondisi tanpa gangguan. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100851>

Dari sudut pandang perilaku, gangguan visual (mata lepas dari jalan), gangguan manual (tangan lepas dari kemudi), dan gangguan kognitif (pikiran tidak fokus pada tugas mengemudi) telah menjadi kerangka konsensus dalam literatur keselamatan jalan di seluruh dunia sebagai bentuk utama *distracted driving*. Penelitian lanjutan menunjukkan bahwa gangguan ini secara empiris berkorelasi dengan peningkatan risiko kecelakaan, terutama ketika pengemudi terlibat dalam aktivitas yang memerlukan perhatian selain

mengendarai kendaraan. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107888>

Aktivitas seperti merokok saat berkendara secara simultan memenuhi ketiga bentuk gangguan tersebut gangguan visual (mengalihkan pandangan dari jalan), gangguan manual (satu atau kedua tangan terlibat di luar kendali kemudi), dan gangguan kognitif (pembagian fokus mental antara aktivitas merokok dan situasi lalu lintas). Kombinasi ketiga bentuk gangguan ini secara ilmiah diklasifikasikan sebagai “*triple distraction*” yang secara signifikan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, baik yang bersifat fatal maupun non-fatal, sebagaimana dijelaskan dalam kajian literatur keselamatan lalu lintas dan studi empiris global. <https://www.mdpi.com/2412-3811/6/10/139>

Meskipun risiko gangguan konsentrasi ini sudah diketahui secara umum (*well-known risk*) dan dapat diperkirakan secara rasional (*foreseeable risk*) berdasarkan bukti ilmiah di atas, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memberikan larangan tegas maupun standar perilaku yang jelas terhadap aktivitas-aktivitas yang secara ilmiah terbukti mengganggu konsentrasi pengemudi. Akibatnya, negara gagal mengubah pengetahuan ilmiah yang sudah mapan tentang bahaya gangguan konsentrasi menjadi norma hukum yang bersifat preventif, operasional, dan protektif.

Ketiadaan pengaturan yang jelas ini menunjukkan bahwa norma *a quo* tidak mampu menjalankan fungsi utamanya sebagai instrumen pencegahan (*preventive legal norm*). Sebagai konsekuensi, perlindungan keselamatan berlalu lintas justru bergantung pada penegakan hukum yang bersifat reaktif atau represif, yakni penindakan baru setelah kecelakaan terjadi, bukan pada upaya pencegahan sebelum korban jatuh — sebuah kegagalan normatif yang nyata terhadap hak konstitusional warga negara atas rasa aman, keselamatan, dan kepastian hukum.

#### 6. Kerugian Konstitusional Pemohon

Bahwa akibat berlakunya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengandung kekaburan norma (*vague norm*), khususnya pada frasa “penuh konsentrasi” yang tidak disertai pemaknaan lebih lanjut, tidak memiliki indikator operasional, serta tidak memberikan batasan perilaku yang jelas, Pemohon telah mengalami kerugian konstitusional yang nyata, aktual, spesifik, dan

personal, dengan uraian sebagai berikut:

**[7.1.]** Bahwa Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.” Norma tersebut pada dasarnya dimaksudkan untuk menjamin keselamatan lalu lintas. Namun, frasa “penuh konsentrasi” dalam ketentuan *a quo* tidak disertai batasan perilaku yang jelas, indikator operasional, maupun parameter konkret mengenai tindakan apa saja yang termasuk atau tidak termasuk sebagai gangguan konsentrasi, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa tersebut.

Ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut menyebabkan norma *a quo* bersifat kabur, terbuka, dan multitafsir dalam penerapannya, sehingga tidak memberikan pedoman perilaku yang pasti bagi masyarakat maupun standar yang seragam bagi aparat penegak hukum, yang pada akhirnya menimbulkan ketidakpastian hukum dan memerlukan penegasan melalui penafsiran konstitusional sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Ketiadaan kejelasan tersebut menjadikan norma bersifat kabur (*vague norm*) dan membuka ruang multitafsir dalam penerapannya. Lebih lanjut, tidak adanya pemaknaan atau penjabaran lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” menyebabkan norma tersebut berdiri secara abstrak tanpa standar perilaku yang terukur. Akibatnya, tidak terdapat kepastian hukum mengenai tindakan konkret yang dilarang, seperti merokok saat berkendara, menggunakan telepon genggam, makan, minum, atau aktivitas lain yang secara faktual mengalihkan fokus pengemudi.

Bahwa di sisi lain, Pasal 28G ayat (1) UUD NRI 1945 menegaskan: “Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta bendanya, serta berhak memperoleh rasa aman...” Norma ini mengandung kewajiban konstitusional negara untuk memastikan adanya perlindungan hukum yang efektif, nyata, dan preventif terhadap risiko keselamatan warga negara, termasuk dalam lalu lintas jalan.

Dalam praktiknya, Pemohon sebagai pengguna jalan berada dalam situasi ketergantungan langsung terhadap perilaku pengemudi lain. Ruang

lalu lintas merupakan ruang publik yang bersifat interaktif, di mana keselamatan seseorang tidak hanya ditentukan oleh dirinya sendiri, tetapi juga oleh tingkat konsentrasi pihak lain. Aktivitas seperti merokok saat berkendara secara objektif menimbulkan distraksi manual, visual, dan kognitif, karena pengemudi mengalihkan tangan, perhatian, dan fokus, serta berpotensi menimbulkan bahaya seperti abu atau puntung rokok yang dapat mengganggu pengguna jalan lain.

Bahwa risiko sebagaimana dimaksud bukan bersifat hipotetis, melainkan telah nyata dialami oleh Pemohon dalam praktik sehari-hari. Pada tanggal 23 Maret 2025, Pemohon mengalami insiden serius saat berkendara di jalan raya, ketika puntung rokok yang dibuang oleh pengemudi lain mengenai tubuh Pemohon, sehingga mengganggu konsentrasi, keseimbangan, dan fokus dalam mengendalikan kendaraan (Vide Bukti P-8, P-9, dan P-12). Gangguan tersebut kemudian berujung pada kecelakaan, di mana Pemohon ditabrak dari belakang oleh kendaraan truk Colt Diesel yang hampir mengakibatkan hilangnya nyawa Pemohon, sementara pihak pelaku tidak bertanggung jawab dan meninggalkan lokasi kejadian.

Bahwa selain peristiwa tersebut, pada tanggal 4 April 2026 sekitar pukul 19.00 WIB di Jalan Wates, Onggobayan, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, Pemohon kembali mengalami paparan abu rokok dari pengemudi lain di jalan umum. Peristiwa tersebut menunjukkan bahwa gangguan serupa masih terus terjadi secara berulang, dan secara nyata berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Bahwa terhadap kejadian tersebut, Pemohon bersama rekannya telah memberikan teguran kepada pengemudi yang bersangkutan. Namun respons yang diberikan menunjukkan keberatan tanpa adanya kesadaran hukum yang memadai, dan hanya diakhiri dengan permintaan maaf tanpa adanya jaminan perubahan perilaku di kemudian hari. Kondisi ini menunjukkan masih rendahnya tingkat kepatuhan hukum di ruang lalu lintas serta tidak adanya standar perilaku yang tegas dan preventif yang dapat dijadikan pedoman bersama.

Bahwa peristiwa tersebut menunjukkan secara nyata bahwa gangguan konsentrasi akibat aktivitas pengemudi lain memiliki dampak langsung

terhadap keselamatan jiwa pengguna jalan. Namun, karena Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ hanya menggunakan frasa “penuh konsentrasi” tanpa standar perilaku yang operasional, maka tidak terdapat parameter objektif yang dapat dijadikan dasar penilaian apakah suatu tindakan seperti merokok atau aktivitas lain merupakan pelanggaran.

Akibatnya, aparat penegak hukum memiliki ruang diskresi yang sangat luas tanpa batasan yang pasti, sehingga penerapan norma menjadi tidak konsisten dan tidak dapat diprediksi. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sekaligus melemahkan perlindungan hak atas rasa aman sebagaimana dijamin Pasal 28G ayat (1) UUD 1945.

Kerugian konstitusional Pemohon menjadi nyata karena norma yang kabur tersebut gagal memberikan perlindungan preventif terhadap risiko keselamatan di jalan. Pemohon berada dalam kondisi rentan terhadap bahaya yang dapat diprediksi namun tidak dicegah secara normatif melalui pengaturan yang jelas.

Dengan demikian, terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas (*causal verband*) antara keberlakuan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dengan kerugian konstitusional Pemohon, baik berupa ketidakpastian hukum maupun ancaman nyata terhadap keselamatan jiwa.

Oleh karena itu, untuk menjamin kepastian hukum dan perlindungan hak konstitusional warga negara, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ harus dimaknai secara tegas mencakup larangan terhadap aktivitas yang secara inheren mengganggu konsentrasi pengemudi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian.

**[7.2.]** Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon berkaitan langsung dengan hak atas keselamatan dan kesehatan sebagaimana dijamin dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI 1945 yang menyatakan: “Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.” Norma tersebut tidak hanya menjamin layanan kesehatan dalam arti kuratif, tetapi juga mewajibkan negara menjamin tersedianya lingkungan hidup yang aman, termasuk ruang lalu lintas sebagai ruang publik yang digunakan secara luas oleh warga negara.

Bahwa kecelakaan lalu lintas yang dialami Pemohon merupakan bentuk konkret pelanggaran terhadap hak atas keselamatan dan kesehatan tersebut, karena menimbulkan risiko cedera fisik serius, trauma psikologis, serta ancaman terhadap keselamatan jiwa. Pemohon juga mengalami gangguan psikologis berupa ketakutan dan kecemasan berulang setiap kali menggunakan jalan raya, yang secara konstitusional termasuk dalam dimensi kesehatan yang dilindungi oleh Pasal 28H ayat (1) UUD 1945.

Bahwa sumber utama dari kerugian konstitusional tersebut terletak pada rumusan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi." Frasa "penuh konsentrasi" dalam ketentuan *a quo* tidak disertai pemaknaan lanjutan, tidak dijabarkan indikator perilaku, serta tidak diturunkan dalam bentuk parameter operasional yang dapat mengikat secara jelas.

Ketiadaan pemaknaan setelah frasa "penuh konsentrasi" inilah yang menyebabkan norma tersebut menjadi kabur (*vague norm*), karena tidak memberikan batas yang tegas mengenai tindakan apa saja yang termasuk mengganggu konsentrasi pengemudi. Akibatnya, tidak terdapat kepastian apakah aktivitas seperti merokok saat berkendara, menggunakan telepon genggam secara manual, atau tindakan lain yang secara faktual mengalihkan perhatian pengemudi termasuk dalam kategori pelanggaran atau tidak.

Kondisi tersebut berdampak langsung pada lemahnya fungsi preventif hukum lalu lintas. Aparat penegak hukum tidak memiliki standar objektif yang seragam dalam menilai pelanggaran, sehingga penerapan norma bergantung pada interpretasi subjektif masing-masing aparat. Hal ini menciptakan ruang ketidakpastian dan pembiaran normatif terhadap perilaku berisiko yang secara rasional dapat diprediksi membahayakan pengguna jalan, termasuk Pemohon.

Bahwa dalam praktiknya, ketidakjelasan tersebut tidak bersifat teoritis, melainkan berkontribusi terhadap terjadinya peristiwa konkret yang dialami Pemohon pada tanggal 23 Maret 2025, ketika Pemohon mengalami kecelakaan serius akibat gangguan konsentrasi yang dipicu oleh puntung rokok dari pengemudi lain, yang kemudian berujung pada tabrakan dari belakang oleh kendaraan truk *Colt Diesel*. (Vide Bukti P-8, P-9, P-12).

Peristiwa ini menunjukkan bahwa gangguan konsentrasi di jalan memiliki dampak langsung terhadap keselamatan jiwa.

Bahwa selain peristiwa tersebut, pada tanggal 4 April 2026 sekitar pukul 19.00 WIB di Jalan Wates, Onggobayan, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, Pemohon kembali mengalami paparan abu rokok dari pengendara lain di jalan umum. Peristiwa tersebut menunjukkan bahwa gangguan serupa masih terus terjadi secara berulang, dan secara nyata berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Dalam perspektif negara hukum, norma yang mengatur keselamatan publik wajib memenuhi asas kejelasan rumusan (*lex certa*) sebagaimana juga ditegaskan dalam Pasal 5 huruf f UU 12/2011. Namun, karena Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memberikan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, maka norma tersebut gagal memenuhi standar kejelasan tersebut dan tidak memberikan perlindungan hukum yang dapat diprediksi (*predictable legal protection*).

Dengan demikian, kerugian konstitusional Pemohon bersifat nyata, langsung, dan memiliki hubungan sebab akibat (*causal verband*) dengan keberlakuan norma *a quo*. Ketidakjelasan yang bersumber dari tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” telah menciptakan ketidakpastian hukum sekaligus meningkatkan risiko terhadap keselamatan dan kesehatan Pemohon.

Oleh karena itu, untuk memastikan terpenuhinya hak konstitusional Pemohon sebagaimana dijamin dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI 1945, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ harus dimaknai secara tegas mencakup larangan terhadap setiap aktivitas yang secara inheren mengurangi perhatian dan kendali pengemudi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian.

**[7.3.]** Bahwa kerugian atas hak konstitusional Pemohon terkait kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, yang menyatakan: “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum,” timbul secara nyata, aktual, dan memiliki hubungan sebab akibat langsung dengan keberlakuan frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal

106 ayat (1) UU LLAJ.

Frasa tersebut tidak hanya bersifat abstrak, tetapi secara khusus tidak disertai pemaknaan lanjutan setelah frasa “penuh konsentrasi”, sehingga tidak terdapat indikator perilaku yang jelas, parameter objektif, maupun ukuran operasional yang dapat dijadikan pedoman yang seragam bagi warga negara maupun aparat penegak hukum. Ketiadaan pemaknaan setelah frasa tersebut menjadikan norma *a quo* bersifat kabur (*vague norm*) dan tidak memberikan batas yang pasti mengenai tindakan apa yang termasuk atau tidak termasuk sebagai pelanggaran.

Dalam doktrin negara hukum, kepastian hukum yang adil mensyaratkan adanya kejelasan rumusan (*clarity of norm*), keterukuran penerapan (*measurability*), dan konsistensi penegakan (*consistency of enforcement*). Namun, karena tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, norma *a quo* gagal memenuhi seluruh unsur tersebut, sebab penentuan apakah seseorang “tidak penuh konsentrasi” sepenuhnya bergantung pada interpretasi subjektif aparat di lapangan, bukan pada standar hukum yang objektif dan terukur.

Kondisi tersebut menyebabkan hukum kehilangan sifatnya sebagai pedoman perilaku yang pasti (*rule of law*), dan berubah menjadi ruang diskresi yang luas tanpa batas objektif. Akibatnya, warga negara tidak dapat memprediksi secara rasional tindakan apa yang akan dianggap sebagai pelanggaran, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum yang bersifat struktural.

Bahwa ketidakpastian tersebut juga berdampak pada prinsip persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*). Tanpa indikator yang objektif, dua peristiwa dengan kondisi faktual yang sama dapat diperlakukan berbeda oleh aparat yang berbeda. Perbedaan ini bukan merupakan diferensiasi yang dibenarkan secara hukum, melainkan akibat langsung dari ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” yang menyebabkan standar penerapan hukum tidak seragam.

Dari perspektif fungsi hukum, norma lalu lintas seharusnya bersifat preventif, yaitu memberikan standar perilaku yang jelas untuk mencegah risiko kecelakaan. Namun, karena tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, norma tersebut tidak mampu memberikan batas perilaku yang operasional, sehingga fungsi pencegahan hukum menjadi lemah dan tidak efektif dalam melindungi keselamatan pengguna jalan.

Bahwa kondisi ini tidak bersifat hipotetis, melainkan berdampak langsung terhadap Pemohon sebagai pengguna jalan yang setiap saat berada dalam sistem hukum yang tidak memberikan standar perilaku yang pasti. Ketidakpastian tersebut menimbulkan kerentanan hukum (*legal vulnerability*), karena Pemohon tidak memperoleh jaminan bahwa seluruh pengguna jalan tunduk pada ukuran yang jelas, seragam, dan dapat diprediksi.

Dengan demikian, kerugian konstitusional Pemohon bersifat nyata, langsung, dan memiliki hubungan sebab akibat (*causal verband*) dengan keberlakuan norma *a quo*, khususnya akibat ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, yang menjadi sumber utama kaburnya norma tersebut.

Oleh karena itu, pertentangan antara Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 terletak pada kegagalan norma *a quo* dalam memberikan kepastian hukum yang adil, membatasi diskresi aparat secara objektif, serta menjamin keseragaman penerapan hukum. Untuk memulihkan jaminan konstitusional tersebut, frasa “penuh konsentrasi” harus dimaknai secara tegas mencakup larangan terhadap setiap aktivitas yang secara inheren mengganggu konsentrasi pengemudi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian, agar kepastian hukum yang adil benar-benar terwujud dalam praktik.

**[7.4.]** Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon juga mencakup hak atas perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia sebagaimana dijamin dalam Pasal 28I ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan: “Setiap orang berhak mendapatkan perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia secara adil dan efektif.”

Bahwa norma tersebut menegaskan kewajiban konstitusional negara untuk hadir secara aktif, tidak hanya dalam bentuk pengaturan formal, tetapi juga melalui instrumen hukum yang jelas, operasional, dan efektif dalam mencegah risiko pelanggaran hak asasi manusia di ruang publik, termasuk keselamatan lalu lintas di jalan raya.

Bahwa dalam konteks Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, frasa “penuh konsentrasi” dirumuskan tanpa disertai pemaknaan lebih lanjut, batasan operasional,

maupun indikator perilaku yang jelas yang menjelaskan tindakan apa saja yang termasuk atau yang dilarang dalam rangka menjaga konsentrasi pengemudi. Tidak adanya penjabaran setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut menjadikan norma *a quo* bersifat abstrak, terbuka, dan multitafsir dalam praktik penerapannya.

Bahwa kekosongan pemaknaan tersebut mengakibatkan tidak adanya standar perilaku yang tegas bagi pengemudi maupun aparat penegak hukum, sehingga tindakan-tindakan yang secara faktual mengganggu konsentrasi—seperti merokok saat berkendara, penggunaan telepon genggam, makan, minum, atau aktivitas distraktif lainnya—tidak memiliki kepastian kualifikasi hukum yang seragam. Akibatnya, norma tersebut tidak bekerja secara efektif sebagai instrumen preventif untuk mencegah risiko keselamatan di jalan raya. Bahwa kondisi demikian menunjukkan kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban perlindungan yang bersifat preventif (*preventive protection*), karena norma yang seharusnya memberikan batasan perilaku secara jelas justru dibiarkan tanpa pemaknaan operasional setelah frasa “penuh konsentrasi”. Ketidakjelasan ini membuka ruang diskresi yang luas bagi aparat penegak hukum, yang pada akhirnya berpotensi menimbulkan penegakan hukum yang tidak konsisten, tidak terukur, dan tidak dapat diprediksi.

Bahwa akibat dari keadaan tersebut, Pemohon mengalami kerugian konstitusional yang nyata, langsung, dan dapat diprediksi, karena berada dalam sistem hukum yang tidak memberikan standar perlindungan yang jelas terhadap risiko keselamatan di jalan raya. Pemohon tidak memperoleh jaminan kepastian bahwa seluruh pengemudi tunduk pada batas perilaku yang seragam dan dapat ditegakkan secara efektif, sehingga menempatkan Pemohon dalam kondisi rentan terhadap ancaman keselamatan, kesehatan, dan rasa aman.

Bahwa kerugian tersebut tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga bersifat faktual dan empiris, sebagaimana tercermin dalam berbagai insiden di ruang lalu lintas yang menunjukkan bahwa gangguan konsentrasi pengemudi dapat menimbulkan risiko nyata terhadap keselamatan pengguna jalan. Dalam konteks ini, ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” berkontribusi langsung terhadap tidak efektifnya perlindungan hukum yang seharusnya diberikan oleh negara.

Bahwa dengan demikian, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ *a quo* tidak hanya gagal memberikan perlindungan hukum yang efektif sebagaimana dimandatkan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945, tetapi juga gagal menjalankan fungsi preventifnya dalam melindungi keselamatan publik. Hal ini menunjukkan adanya hubungan sebab akibat yang jelas antara kekaburan norma tersebut dengan kerugian konstitusional yang dialami Pemohon.

Oleh karena itu, untuk memulihkan jaminan perlindungan hak asasi manusia secara efektif, Mahkamah perlu menyatakan bahwa frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ harus dimaknai secara tegas dengan batasan operasional yang jelas terhadap aktivitas yang mengganggu konsentrasi pengemudi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian, agar norma tersebut memiliki kepastian, daya guna, dan efektivitas dalam menjamin perlindungan hak konstitusional Pemohon sebagaimana dijamin Pasal 28I ayat (4) UUD 1945.

**[7.5.]** Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon terkait hak atas Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon terkait hak atas kebebasan bertindak sebagaimana dijamin Pasal 28J ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan: “Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.”

muncul secara nyata, langsung, dan dapat diprediksi akibat keberlakuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggunakan frasa “penuh konsentrasi” tanpa disertai pemaknaan lebih lanjut, tanpa indikator operasional, serta tanpa batasan perilaku yang jelas mengenai tindakan apa saja yang secara hukum dikualifikasi sebagai gangguan konsentrasi.

Bahwa ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut menjadikan norma *a quo* bersifat terbuka, abstrak, dan multitafsir, sehingga pembatasan terhadap kebebasan bertindak warga negara tidak dilakukan

berdasarkan standar yang jelas, terukur, dan dapat diprediksi sebagaimana disyaratkan oleh prinsip negara hukum dan Pasal 28J ayat (2) UUD 1945. Akibatnya, batas antara tindakan yang diperbolehkan dan yang dilarang dalam konteks mengemudi menjadi tidak pasti.

Bahwa dalam praktiknya, ketidakjelasan tersebut menimbulkan ruang tafsir yang luas baik bagi pengemudi maupun aparat penegak hukum, karena tidak terdapat pedoman normatif yang tegas mengenai apakah tindakan seperti merokok saat berkendara, menggunakan telepon genggam, makan, minum, atau aktivitas lain yang mengalihkan perhatian termasuk dalam kategori pelanggaran “penuh konsentrasi”. Kondisi ini menjadikan pembatasan hak warga negara tidak lagi bersifat jelas dan rasional, melainkan bergantung pada interpretasi subjektif di lapangan.

Bahwa akibat dari norma yang tidak memberikan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut, Pemohon mengalami kerugian konstitusional yang nyata, langsung, dan dapat diprediksi, berupa:

- Hak atas kebebasan bertindak dibatasi tanpa parameter hukum yang jelas dan terukur;
- Hak atas kepastian hukum tidak terpenuhi karena tidak adanya standar perilaku yang dapat diprediksi;
- Hak atas keselamatan dan rasa aman terancam karena tidak adanya larangan konkret terhadap perilaku berisiko di jalan raya;
- Hak atas perlakuan yang sama di hadapan hukum berpotensi dilanggar karena terbukanya ruang penegakan hukum yang tidak konsisten terhadap perbuatan yang sama;
- Hak atas perlindungan hukum yang efektif menjadi lemah karena norma tidak memberikan batasan operasional yang dapat dijadikan dasar pencegahan risiko.

Bahwa kondisi tersebut menunjukkan bahwa kerugian konstitusional Pemohon bersifat nyata, langsung, terus-menerus, dan memiliki hubungan sebab akibat dengan keberlakuan norma *a quo*, karena ketidakjelasan setelah frasa “penuh konsentrasi” secara sistematis menciptakan ketidakpastian dalam pembatasan hak warga negara.

Bahwa oleh karena itu, Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ *a quo* telah gagal memenuhi syarat pembatasan hak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28J

ayat (2) UUD 1945, khususnya terkait keharusan adanya batasan yang jelas, rasional, dan dapat diprediksi. Dengan demikian, Mahkamah perlu memberikan penafsiran yang tegas terhadap frasa “penuh konsentrasi” dengan menetapkan indikator perilaku yang operasional, atau menyatakannya konstitusional bersyarat sepanjang dimaknai mencakup larangan terhadap aktivitas yang secara objektif mengganggu konsentrasi pengemudi, agar pembatasan hak warga negara tetap berada dalam koridor konstitusi dan tidak menimbulkan ketidakpastian hukum.

**[7.6.]** Kerugian konstitusional Pemohon juga bersumber dari kegagalan fungsi perlindungan preventif negara dalam penyelenggaraan keselamatan lalu lintas, yang disebabkan oleh ketiadaan pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bahwa karena tidak adanya penjabaran, indikator, maupun batasan operasional setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut, norma *a quo* tidak memberikan dasar hukum yang cukup dan efektif bagi negara untuk secara preventif melarang, membatasi, atau mengendalikan perilaku pengemudi yang secara faktual berpotensi mengganggu konsentrasi, termasuk merokok saat berkendara, penggunaan telepon genggam, serta aktivitas lain yang bersifat distraktif.

Bahwa kondisi tersebut menyebabkan risiko keselamatan di jalan raya yang secara ilmiah dan empiris dapat diprediksi tidak dapat dicegah secara optimal melalui instrumen hukum yang ada, karena aparat penegak hukum tidak memiliki standar normatif yang tegas dan operasional untuk menentukan secara seragam bentuk-bentuk gangguan konsentrasi yang harus dicegah sejak awal.

Bahwa akibatnya, terjadi kekosongan perlindungan hukum (*legal protection gap*) dalam aspek pencegahan, sehingga negara hanya dapat bertindak setelah terjadinya peristiwa kecelakaan, bukan mencegahnya secara efektif sejak tahap awal. Hal ini bertentangan dengan prinsip perlindungan hak asasi manusia yang mengharuskan negara hadir secara preventif untuk menjamin keselamatan warga negara di ruang publik.

Bahwa dalam kondisi demikian, Pemohon ditempatkan dalam situasi yang rentan dan tidak memperoleh perlindungan hukum yang memadai, karena

setiap kali menggunakan jalan raya, Pemohon berada dalam sistem hukum yang tidak memiliki standar pencegahan yang jelas terhadap perilaku pengemudi lain yang berpotensi membahayakan keselamatan.

Bahwa dengan demikian, ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” secara langsung berkontribusi pada kegagalan fungsi preventif norma *a quo*, yang pada akhirnya menimbulkan kerugian konstitusional nyata bagi Pemohon, baik dalam bentuk ancaman keselamatan, ketidakpastian perlindungan hukum, maupun meningkatnya risiko kecelakaan di ruang lalu lintas.

**[7.7.] Kerugian yang bersifat berkelanjutan dan berpotensi terus berulang**

Bahwa kerugian konstitusional yang dialami Pemohon bersifat berkelanjutan (*continuing harm*) dan berpotensi terus berulang selama Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dimaknai secara konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi, khususnya terkait ketiadaan pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”, yang mengakibatkan norma *a quo* tetap bersifat kabur, multitafsir, dan tidak operasional dalam penerapannya.

Bahwa akibat tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut, hingga saat ini tidak terdapat batasan normatif yang jelas, terukur, dan seragam mengenai tindakan apa saja yang termasuk dalam gangguan konsentrasi pengemudi. Kondisi ini menyebabkan Pemohon dan masyarakat pengguna jalan lainnya tetap berada dalam situasi hukum yang sama, yakni terpapar risiko kecelakaan lalu lintas tanpa adanya standar pencegahan yang tegas dan dapat diprediksi secara hukum.

Bahwa kerugian konstitusional tersebut telah terwujud secara konkret pada tanggal 23 Maret 2025, ketika Pemohon mengalami kecelakaan lalu lintas yang bermula dari aktivitas merokok yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan lain saat berkendara. Abu rokok dari pengemudi tersebut masuk ke ruang penglihatan dan mengenai tubuh Pemohon secara tiba-tiba, sehingga menimbulkan gangguan langsung terhadap fokus, refleksi, dan kestabilan kendali kendaraan yang sedang dioperasikan Pemohon.

Bahwa gangguan tersebut terjadi secara mendadak dan menyebabkan Pemohon kehilangan konsentrasi serta keseimbangan, sehingga tidak mampu mengendalikan kendaraan secara optimal. Dalam kondisi tersebut,

Pemohon kemudian ditabrak oleh kendaraan lain dari arah belakang, yang mengakibatkan Pemohon berada dalam situasi yang secara nyata dan langsung membahayakan keselamatan serta nyawanya.

Bahwa peristiwa *a quo* secara jelas menunjukkan bahwa gangguan konsentrasi akibat aktivitas merokok saat berkendara merupakan risiko nyata, dapat diperkirakan (*foreseeable harm*), dan bukan sekadar risiko hipotetis. Hal ini sekaligus menegaskan bahwa ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ telah berkontribusi langsung terhadap tidak efektifnya pencegahan risiko keselamatan di jalan raya.

Bahwa selain peristiwa tersebut, pada tanggal 4 April 2026 sekitar pukul 19.00 WIB di Jalan Wates, Onggobayan, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, Pemohon kembali mengalami paparan abu rokok dari pengendara lain di jalan umum. Peristiwa berulang ini menunjukkan bahwa gangguan serupa masih terus terjadi secara sistematis dalam praktik lalu lintas sehari-hari, dan secara nyata berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Bahwa dengan demikian, rangkaian peristiwa tersebut membuktikan secara empiris bahwa ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tidak hanya menimbulkan ketidakpastian norma, tetapi juga menghasilkan risiko nyata yang berulang dan tidak dapat dicegah secara efektif oleh hukum yang berlaku saat ini, sehingga mempertegas adanya hubungan sebab akibat langsung antara keberlakuan norma *a quo* dan kerugian konstitusional Pemohon.

Bahwa oleh karena itu, agar kerugian konstitusional yang bersifat berulang tersebut tidak terus terjadi, Mahkamah perlu memberikan penafsiran konstitusional yang tegas terhadap frasa “penuh konsentrasi” dengan menetapkan bahwa norma tersebut mencakup larangan terhadap aktivitas yang secara objektif mengganggu konsentrasi pengemudi, atau menyatakannya konstitusional bersyarat sepanjang dimaknai demikian, sehingga perlindungan keselamatan pengguna jalan dapat dipastikan secara efektif, pasti, dan berkelanjutan sesuai mandat konstitusi.

Bahwa terdapat hubungan sebab-akibat yang jelas (*causal verband*) antara kerugian konstitusional yang dialami Pemohon dan berlakunya norma *a quo*, Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, yang dapat dibuktikan melalui fakta empiris, data risiko keselamatan jalan, dan prinsip-prinsip konstitusional, sebagaimana dijelaskan dalam uraian berikut.



1. Bahwa dengan demikian, ketidakjelasan norma *a quo* yang bersumber dari tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” menimbulkan ketiadaan parameter hukum yang pasti, sehingga standar perilaku berkendara tidak dapat diukur secara objektif, tidak seragam dalam penerapan, dan bergantung pada penilaian subjektif aparat penegak hukum. Kondisi ini mengakibatkan lemahnya fungsi pencegahan (*preventive function*) dari Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dalam menjamin keselamatan pengguna jalan. Bahwa dalam keadaan norma yang demikian kabur, Pemohon berada dalam posisi rentan terhadap risiko keselamatan lalu lintas yang tidak dapat diantisipasi secara hukum, karena tidak terdapat batasan yang tegas mengenai tindakan-tindakan yang secara faktual mengganggu konsentrasi pengemudi di jalan. Bahwa kerentanan normatif tersebut kemudian berkelindan secara langsung dengan peristiwa konkret yang dialami Pemohon, yaitu pada tanggal 23 Maret 2025 ketika Pemohon mengalami kecelakaan serius akibat gangguan konsentrasi yang dipicu oleh puntung rokok dari pengemudi lain yang mengenai Pemohon, sehingga mengganggu fokus, keseimbangan, dan kendali kendaraan (Vide Bukti P-8, P-9, P-12). Gangguan tersebut berlanjut pada kehilangan kendali yang berujung pada tabrakan dari belakang oleh kendaraan truk *Colt Diesel* yang hampir menyebabkan hilangnya nyawa Pemohon, disertai dampak fisik,

psikologis, serta trauma.

Bahwa selain peristiwa tersebut, pada tanggal 4 April 2026 di Jalan Wates, Onggobayan, Ngestiharjo, Kecamatan Kasihan, Kabupaten Bantul, Pemohon kembali mengalami gangguan serupa berupa paparan abu rokok dari pengendara lain di jalan umum. Peristiwa berulang ini memperlihatkan bahwa gangguan terhadap konsentrasi pengemudi masih terjadi secara nyata dalam praktik lalu lintas sehari-hari, tanpa adanya standar normatif yang jelas yang dapat secara efektif mencegahnya.

Bahwa oleh karena itu, peristiwa-peristiwa tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan merupakan konsekuensi logis dari ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, yang menyebabkan tidak terbentuknya parameter perilaku yang pasti, terukur, dan seragam dalam menjamin keselamatan pengguna jalan.

2. Data empiris nasional:

- a. Berdasarkan data *Road Safety Association* Indonesia (2024), lebih dari 50% kecelakaan perkotaan disebabkan oleh gangguan perhatian pengemudi akibat aktivitas lain selain mengemudi. Aktivitas ini secara langsung mempengaruhi konsentrasi dan kendali kendaraan, meningkatkan risiko kecelakaan serius.
- b. Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat bahwa penggunaan telepon genggam saat mengemudi merupakan salah satu faktor utama kecelakaan, mengurangi waktu reaksi pengendara hingga 50%, dan berpotensi menyebabkan tabrakan atau kehilangan kendali kendaraan.
- c. Laporan *antaranews.com* (2025) menyebut penggunaan ponsel saat berkendara sebagai salah satu dari sepuluh penyebab utama kecelakaan di Indonesia, dengan konsekuensi fatal pada korban yang tidak bersalah.

3. Data internasional:

- a. *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA, AS, 2023) mencatat bahwa gangguan pengemudi yang bersifat kognitif atau manual, termasuk membaca/menulis pesan, berkontribusi terhadap ribuan kematian tahunan.
- b. Studi menunjukkan bahwa pengemudi terdistraksi memiliki peluang tiga

kali lebih tinggi mengalami kecelakaan fatal dibanding pengemudi fokus. Waktu pandangan pengemudi teralihkan beberapa detik saja di jalan berkecepatan tinggi cukup menyebabkan kecelakaan serius atau fatal.

4. Hubungan kausal (*causal verband*) antara norma dan kerugian:
  - a. Norma yang kabur membiarkan praktik berisiko terus terjadi, termasuk merokok, penggunaan telepon genggam, atau perilaku lain yang mengganggu konsentrasi, tanpa pencegahan hukum yang efektif.
  - b. Ketidakjelasan standar operasional menyebabkan negara gagal menjalankan fungsi perlindungan preventif terhadap keselamatan pengguna jalan, termasuk Pemohon.
  - c. Data empiris nasional dan internasional membuktikan bahwa perilaku terdistraksi meningkatkan probabilitas kecelakaan dan fatalitas, sehingga norma *a quo* berkontribusi langsung terhadap risiko yang dialami Pemohon.
5. Kerugian konstitusional nyata dan dapat diprediksi:
  - a. Hak atas rasa aman terganggu, karena Pemohon berada dalam risiko nyata setiap kali berada di jalan.
  - b. Hak atas perlindungan hukum tidak terpenuhi, karena tidak ada jaminan perlindungan efektif terhadap insiden yang disebabkan pengemudi terdistraksi.
  - c. Hak atas keselamatan diri dan integritas fisik terancam, karena norma *a quo* gagal memberikan standar perilaku konkret bagi pengemudi.
  - d. Hak atas perlakuan sama di hadapan hukum terganggu, karena multitafsir norma memungkinkan penegakan hukum yang tidak seragam.
  - e. Hak atas kebebasan bertindak, sebagaimana dijamin Pasal 28J ayat (2) UUD 1945, tidak terlindungi secara konstitusional karena pembatasan hak tidak dirumuskan secara tegas, rasional, dan operasional.

Bahwa dari seluruh uraian dan data empiris tersebut, jelas bahwa norma yang kabur secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan dan melanggar hak konstitusional Pemohon. Hubungan kausal antara norma *a quo* dan kerugian yang dialami Pemohon bersifat nyata, langsung, dan dapat diprediksi. Oleh karena itu, Mahkamah perlu mempertimbangkan

pengujian norma *a quo* secara konstitusional, termasuk opsi penafsiran tegas atau inkonstitusional bersyarat, agar kepastian hukum dan perlindungan hak konstitusional warga negara dapat dijamin secara efektif, konsisten, dan selaras dengan prinsip negara hukum.

Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 telah menegaskan bahwa kerugian konstitusional harus memenuhi unsur:

- (a) adanya hak konstitusional yang dijamin UUD 1945;
- (b) adanya kerugian yang aktual atau setidaknya potensial;
- (c) adanya hubungan sebab-akibat dengan norma yang diuji; dan
- (d) adanya kemungkinan kerugian tersebut tidak terjadi apabila permohonan dikabulkan.

Dalam perkara *a quo*, seluruh unsur tersebut telah terpenuhi, karena:

I. Hak Konstitusional yang Dijamin UUD 1945 dan Terkait Norma “Penuh Konsentrasi”

a. Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

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

Relevansi:

Ketentuan Pasal 106 ayat (1) dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mewajibkan pengemudi berkendara dengan “penuh konsentrasi” mengandung rumusan norma yang tidak jelas (*vague norm*). Ketidakjelasan ini menghilangkan prediktabilitas hukum, karena warga negara tidak dapat mengetahui secara pasti perilaku apa saja yang dianggap melanggar kewajiban tersebut. Akibatnya, penegakan hukum berpotensi bergantung pada interpretasi subjektif aparat, sehingga bertentangan dengan prinsip kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

b. Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

“Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.”

Relevansi:

Norma yang tidak memberikan parameter jelas mengenai perilaku yang mengganggu konsentrasi saat berkendara menyebabkan ketidakpastian perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan. Ketidakjelasan ini berpotensi membiarkan praktik-praktik berbahaya seperti merokok, menggunakan telepon genggam, atau melakukan aktivitas lain saat berkendara tanpa pengaturan yang tegas. Kondisi tersebut mengancam hak atas rasa aman bagi pemohon maupun pengguna jalan lainnya sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945.

c. Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

“Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.”

Relevansi:

Keselamatan lalu lintas merupakan bagian dari lingkungan hidup yang aman dan sehat dalam ruang publik. Apabila norma hukum mengenai kewajiban berkendara dengan penuh konsentrasi tidak memberikan batasan perilaku yang jelas, maka potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat distraksi saat berkendara menjadi lebih besar. Dengan demikian, ketidakjelasan norma tersebut dapat mengancam keselamatan fisik masyarakat, yang pada akhirnya berkaitan langsung dengan pemenuhan hak untuk hidup sejahtera dan aman sebagaimana dijamin Pasal 28H ayat (1) UUD 1945.

d. Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945

“Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah.”

Relevansi:

Sebagai negara hukum, negara memiliki kewajiban konstitusional untuk membentuk norma hukum yang jelas, operasional, dan dapat dilaksanakan secara efektif guna melindungi hak-hak warga negara. Ketika suatu ketentuan undang-undang dirumuskan secara ambigu sehingga tidak mampu memberikan perlindungan preventif terhadap risiko keselamatan di jalan raya, maka negara tidak menjalankan kewajiban konstitusionalnya secara optimal dalam melindungi hak asasi manusia, khususnya hak atas keselamatan dan rasa aman di ruang

publik.

e. Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945

“Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.”

Relevansi:

Prinsip pembatasan hak dalam Pasal 28J ayat (2) mensyaratkan bahwa setiap pembatasan kebebasan warga negara harus dirumuskan secara jelas dan tegas dalam undang-undang. Namun, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memberikan definisi maupun parameter perilaku yang pasti. Akibatnya, pembatasan terhadap perilaku pengemudi menjadi tidak terukur dan berpotensi multitafsir, sehingga tidak memenuhi prinsip *legal clarity* dalam pembatasan hak sebagaimana dipersyaratkan oleh Pasal 28J ayat (2) UUD 1945.

- II. kerugian yang dialami bersifat aktual, spesifik, dan personal;
- III. kerugian tersebut langsung bersumber dari ketidakjelasan norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ;
- IV. dan kerugian serupa berpotensi terus berulang selama norma tersebut tidak diberikan pemaknaan konstitusional yang tegas oleh Mahkamah. Norma “penuh konsentrasi” tidak memiliki batasan perilaku yang jelas, sehingga melanggar prinsip pembatasan hak yang sah secara konstitusional.

Mahkamah Konstitusi dalam praktik peradilannya telah membangun garis pemikiran yang konsisten bahwa kejelasan norma merupakan prasyarat utama bagi terwujudnya kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Kepastian hukum tidak dimaknai hanya sebagai keberadaan aturan tertulis, melainkan sebagai kemampuan norma hukum untuk memberikan pedoman perilaku yang jelas, rasional, dan dapat dipahami oleh setiap warga negara. Norma yang tidak jelas, kabur, atau tidak operasional dipandang oleh Mahkamah sebagai norma yang gagal menjalankan fungsi konstitusionalnya.

Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 013–022/PUU-IV/2006, Mahkamah secara tegas menolak keberadaan norma pidana yang dirumuskan secara tidak jelas dan membuka ruang penafsiran yang terlalu luas. Mahkamah menilai bahwa norma pidana yang tidak tegas berpotensi menempatkan warga negara dalam posisi yang tidak pasti mengenai perbuatan apa yang dilarang dan konsekuensi hukum apa yang dapat dikenakan. Kondisi demikian bertentangan secara fundamental dengan prinsip negara hukum, karena hukum tidak lagi berfungsi sebagai pedoman perilaku, melainkan berubah menjadi instrumen yang menimbulkan ketakutan dan ketidakpastian. Dalam pertimbangannya, Mahkamah menekankan bahwa asas kepastian hukum menghendaki agar setiap larangan hukum dirumuskan secara tegas, jelas, dan dapat diprediksi, sehingga warga negara dapat menyesuaikan tindakannya dengan hukum tanpa harus bergantung pada tafsir subjektif aparat.

Mahkamah juga menegaskan bahwa ketidakjelasan norma tidak hanya merugikan warga negara sebagai subjek hukum, tetapi juga merusak sistem penegakan hukum itu sendiri. Aparat penegak hukum akan memiliki ruang diskresi yang terlalu luas, yang berpotensi melahirkan penerapan hukum yang tidak konsisten, diskriminatif, dan sewenang-wenang. Oleh karena itu, Mahkamah dalam putusan tersebut menempatkan kejelasan norma sebagai syarat konstitusional, bukan sekadar pilihan kebijakan legislator.

Pendekatan Mahkamah mencapai dimensi yang lebih komprehensif dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 91/PUU-XVIII/2020. Dalam putusan ini, Mahkamah menegaskan bahwa pengujian konstitusionalitas norma tidak dapat berhenti pada aspek formil atau keberlakuan normatif semata, tetapi harus melihat efektivitas norma dalam praktik. Mahkamah menilai bahwa undang-undang yang tidak disusun secara jelas dan tidak dapat dilaksanakan secara efektif justru berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum yang sistemik.

Mahkamah secara eksplisit menyatakan bahwa norma yang tidak operasional pada praktiknya sama dengan pembiaran negara terhadap potensi pelanggaran hak konstitusional warga negara. Negara dinilai gagal menjalankan kewajiban konstitusionalnya apabila membiarkan norma

yang tidak mampu mencegah risiko yang secara rasional dapat diperkirakan (*foreseeable harm*). Dengan demikian, kegagalan pembentuk undang-undang dalam merumuskan norma yang jelas tidak lagi dipandang sebagai persoalan teknis legislasi, melainkan sebagai bentuk pengingkaran terhadap kewajiban konstitusional negara untuk melindungi hak asasi manusia.

Jika garis yurisprudensi Mahkamah Konstitusi tersebut diterapkan terhadap frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka terlihat secara nyata adanya cacat konstitusional berupa kekaburan norma. Frasa tersebut tidak memberikan ukuran, batasan, maupun indikator perilaku yang jelas mengenai tindakan apa saja yang secara hukum dikualifikasikan sebagai pelanggaran kewajiban “penuh konsentrasi”, terlebih karena tidak terdapat pemaknaan lebih lanjut setelah frasa tersebut yang menjelaskan batas operasionalnya. Dengan tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, norma tersebut tetap bersifat abstrak, terbuka, dan tidak operasional dalam penerapannya.

Kondisi ini menyebabkan norma tidak mampu berfungsi sebagai pedoman perilaku yang pasti bagi pengguna jalan, sekaligus tidak memberikan standar objektif bagi aparat penegak hukum dalam melakukan pencegahan maupun penindakan. Situasi tersebut sejalan dengan kekhawatiran Mahkamah dalam putusan-putusannya, bahwa norma yang kabur akan menghilangkan kepastian hukum dan membuka ruang pembiaran terhadap risiko yang seharusnya dapat dicegah. Dalam konteks lalu lintas, risiko keselamatan merupakan risiko yang nyata dan dapat diperkirakan, sehingga pembiaran terhadap norma yang tidak operasional secara langsung menempatkan Pemohon dan masyarakat pengguna jalan dalam kondisi rentan.

Oleh karena itu, berdasarkan doktrin dan praktik konstitusional yang telah dibangun secara konsisten oleh Mahkamah Konstitusi, frasa Penuh Konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak dapat dipandang sebagai pilihan kebijakan semata, melainkan sebagai norma yang telah menimbulkan kerugian konstitusional nyata bagi Pemohon. Norma

tersebut gagal memenuhi standar kepastian hukum yang adil, gagal memberikan perlindungan preventif terhadap risiko keselamatan, serta menunjukkan ketidakhadiran negara secara efektif dalam menjalankan kewajiban konstitusionalnya, terutama karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” yang menyebabkan standar perilaku dalam norma *a quo* tetap kabur, tidak terukur, dan tidak dapat diterapkan secara konsisten dalam praktik penegakan hukum.

Dengan demikian, dalam keadaan demikian Mahkamah memiliki dasar konstitusional yang kuat untuk memberikan penafsiran konstitusional yang tegas atau menyatakan norma tersebut inkonstitusional bersyarat, demi menjamin perlindungan hak konstitusional Pemohon dan masyarakat luas, sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

Pada akhirnya, kerugian yang dialami Pemohon bukan semata-mata akibat kelalaian individu lain, melainkan merupakan konsekuensi langsung dari kegagalan norma hukum dalam memberikan perlindungan yang efektif dan pasti, sehingga Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) yang sah dan kuat untuk mengajukan permohonan pengujian konstitusional *a quo*.

#### 6. Fakta Empiris dan Persepsi Masyarakat

Dampak gangguan konsentrasi akibat abu dan bara rokok saat berkendara bukanlah peristiwa yang bersifat insidental atau terpisah, melainkan menunjukkan pola berulang yang konsisten, lintas waktu dan wilayah, dengan konsekuensi yang serius terhadap keselamatan dan nyawa manusia.

- a. Seorang Anak Tak Bersalah Menjadi Korban Puntung Rokok dari Kendaraan yang Melaju di Jalan Raya Narogong, Bogor (5 Maret 2026)
- Seorang Anak Tak Bersalah Menjadi Korban Puntung Rokok dari Kendaraan yang Melaju di Jalan Raya Narogong, Bogor (5 Maret 2026)

Bahwa bahaya yang timbul dari perilaku merokok saat berkendara bukanlah sekadar kemungkinan teoritis, melainkan telah terbukti menimbulkan korban nyata dalam kehidupan masyarakat. Salah satu peristiwa yang relevan terjadi pada Kamis sore, 5 Maret 2026, sebagaimana terekam dan beredar luas melalui unggahan *Citizen*

*Journalist* yang kemudian menarik perhatian publik (vide Bukti P-22.6 berupa rekaman video yang disimpan dalam flashdisk dan diserahkan oleh Pemohon kepada Mahkamah).

Dalam peristiwa tersebut, seorang anak diduga menjadi korban akibat puntung rokok yang dibuang dari sebuah kendaraan yang sedang melintas di Jalan Raya Narogong, Kecamatan Cileungsi, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. Percikan api dari puntung rokok tersebut mengenai bagian mata anak tersebut dan menyebabkan rasa perih yang serius sehingga ia kesulitan membuka matanya. Apabila mencermati rekaman video yang beredar, anak tersebut tampak merintih kesakitan dan berusaha membuka matanya dengan sangat sulit akibat rasa perih yang dialaminya.

Di samping anak tersebut, tampak pula ibunya yang berada dalam kondisi panik dan cemas terhadap keselamatan anaknya. Sang ibu berusaha menenangkan anaknya yang terus mengeluhkan rasa sakit pada matanya akibat percikan api puntung rokok yang mengenai matanya. Peristiwa tersebut memperlihatkan secara nyata bagaimana sebuah tindakan yang tampak sederhana—yakni merokok dan membuang puntung rokok dari kendaraan yang sedang melaju—dapat berubah menjadi sumber bahaya yang melukai orang lain yang sama sekali tidak bersalah.

Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh ibu korban melalui kolom komentar pada unggahan tersebut, anaknya telah dibawa untuk mendapatkan penanganan medis di Unit Gawat Darurat Thamrin City. Dalam keterangannya, ibu korban menyampaikan bahwa anaknya telah memperoleh penanganan awal dan sedang diupayakan untuk mendapatkan pemeriksaan lanjutan oleh dokter spesialis mata. Ia juga menyampaikan rasa terima kasih atas perhatian serta doa masyarakat, sekaligus menjelaskan bahwa kondisi anaknya mulai membaik setelah mendapatkan penanganan medis.

Bahwa peristiwa *a quo* secara terang menunjukkan adanya hubungan sebab-akibat langsung (*causal verband*) antara tindakan membuang puntung rokok dari kendaraan dengan timbulnya kerugian nyata berupa gangguan keselamatan dan kesehatan korban. Dengan

demikian, tindakan tersebut bukan sekadar potensi pelanggaran etika berlalu lintas, melainkan telah memenuhi karakter sebagai perilaku berbahaya yang seharusnya dapat diantisipasi dan dicegah melalui norma hukum yang jelas.

Namun demikian, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ hanya memuat kewajiban berkendara dengan “penuh konsentrasi” tanpa disertai pemaknaan normatif lanjutan mengenai perilaku konkret yang termasuk dalam kategori gangguan konsentrasi, termasuk aktivitas merokok saat berkendara dan membuang puntung rokok dari kendaraan yang sedang melaju.

Ketiadaan pemaknaan tersebut menyebabkan norma kehilangan fungsi pengaturannya (*guiding norm*), karena tidak memberikan pedoman perilaku yang jelas bagi pengemudi untuk menghindari tindakan berbahaya. Dalam keadaan demikian, hukum tidak lagi berfungsi sebagai instrumen pencegahan (*preventive instrument*), melainkan hanya bersifat reaktif setelah kerugian terjadi.

Lebih jauh, kondisi ini menunjukkan bahwa negara melalui norma *a quo* telah gagal memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk memberikan perlindungan yang efektif terhadap keselamatan warga negara, khususnya dalam ruang publik lalu lintas yang memiliki tingkat risiko tinggi. Peristiwa yang menimpa korban membuktikan bahwa risiko tersebut bersifat nyata (*real risk*) dan dapat diperkirakan (*foreseeable*), sehingga seharusnya diantisipasi melalui norma yang jelas, tegas, dan operasional.

Dengan demikian, kekaburan norma “penuh konsentrasi” bukan hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga secara langsung berkontribusi terhadap terjadinya peristiwa berbahaya yang merugikan warga negara. Norma yang tidak memiliki pemaknaan yang jelas pada akhirnya gagal menjalankan fungsi konstitusionalnya sebagai instrumen perlindungan keselamatan publik.

Oleh karena itu, agar sejalan dengan UUD NRI Tahun 1945, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ harus dimaknai secara konstitusional sebagai kewajiban setiap pengemudi untuk mengemudikan kendaraan secara wajar dan penuh konsentrasi,

*mencakup larangan terhadap setiap perbuatan yang secara nyata dan objektif mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi.*

Tanpa pemaknaan tersebut, norma *a quo* tidak hanya kehilangan daya guna sebagai instrumen pencegahan, tetapi juga berpotensi bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 karena gagal memberikan perlindungan yang efektif terhadap keselamatan dan hak konstitusional warga negara.

Sumber:

[https://www.instagram.com/reel/DVf9pVOEVZ9/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/reel/DVf9pVOEVZ9/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

b. Peristiwa Jawa Tengah (Maret 2018)

Seorang mahasiswa bernama Febry Risdhiyatama Fahrurriza (20) mengalami iritasi dan infeksi berat pada mata akibat abu dan bara rokok dari pengendara sepeda motor di depannya yang sedang merokok saat berkendara. Kejadian tersebut terjadi meskipun korban telah menggunakan helm dengan kaca tertutup. Akibat luka tersebut, korban harus menjalani perawatan medis dan mengalami gangguan penglihatan sementara.

Peristiwa ini menunjukkan bahwa bahaya abu rokok bersifat tak terduga, cepat, dan tidak sepenuhnya dapat dicegah bahkan dengan alat pelindung standar, serta terjadi tanpa adanya kesalahan dari pihak korban.

Sumber:

DetikNews, "Viral Pemuda yang Matanya Infeksi Berat Karena Abu Rokok Pemotor", 2018.

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3950976/viral-pemuda-yang-matanya-infeksi-berat-karena-abu-rokok-pemotor>

c. Peristiwa Jakarta (Desember 2021)

Seorang perempuan bernama Safinatun mengalami luka bakar (lepuh) pada bola mata akibat bara rokok yang mengenai matanya saat berkendara sepeda motor pada 29 Desember 2021. Bara rokok tersebut berasal dari pengendara lain yang sedang merokok dan membuang rokok ke arah belakang saat menyalip.

Korban harus mendapatkan penanganan medis. Dalam pemberitaan dijelaskan bahwa bara rokok dapat menyebabkan luka bakar pada kornea, gangguan penglihatan permanen, hingga risiko kebutaan. Kasus ini menjadi viral dan memperlihatkan ancaman serius terhadap organ vital akibat merokok saat berkendara.

Sumber:

Artikel media daring nasional, “Viral Mata Cewek Melepuh karena Kena Rokok Pemotor, Ini Bahaya Bara Rokok Masuk ke Mata”, Desember 2021.

Unggahan media sosial korban (Instagram @safinatnjjh).

<https://life.indozone.id/trendz/481245006/viral-mata-cewek-melepuh-karena-kena-rokok-pemotor-ini-bahaya-bara-rokok-masuk-ke-mata>

d. Peristiwa Jakarta (Januari 2022)

Seorang perempuan kembali menjadi korban luka mata akibat abu rokok dari pengguna jalan lain. Peristiwa ini viral di media sosial dan diberitakan oleh Kompas.com. Korban mengalami luka serius pada mata hingga harus diperban.

Dalam pemberitaan tersebut, pakar keselamatan berkendara dari *Safety Defensive Consultant* Indonesia (SDCI) menegaskan bahwa merokok saat berkendara mengganggu kontrol kendaraan, membagi fokus pengemudi,

dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Disebutkan pula bahwa meskipun Pasal 106 ayat (1) dan Pasal 283 UU LLAJ telah ada, praktik merokok saat berkendara tetap marak karena tidak adanya larangan eksplisit yang mudah ditegakkan.

Sumber:

Kompas.com, “Kejadian Lagi, Perempuan Kena Abu Rokok Pengguna Jalan Lain”, 2 Januari 2022.

<https://otomotif.kompas.com/read/2022/01/02/142100515/kejadian-lagi-perempuan-kena-abu-rokok-pengguna-jalan-lain>

e. Peristiwa Denpasar, Bali (Januari 2024)

Di Jalan Imam Bonjol, Denpasar, seorang pengendara sepeda motor berinisial GH (39) mengalami gangguan pada mata akibat abu rokok

yang dibuang oleh pengemudi truk. Ketika korban menegur pelaku, pelaku justru melakukan penganiayaan menggunakan senjata tajam, mengakibatkan korban mengalami luka serius dan harus dirawat di rumah sakit.

Peristiwa ini dikonfirmasi oleh Kepolisian Resor Kota Denpasar dan diberitakan secara luas oleh media nasional. Fakta ini menunjukkan bahwa bahaya abu rokok tidak hanya berdampak pada keselamatan lalu lintas, tetapi juga memicu eskalasi konflik dan kekerasan di jalan raya, yang berawal dari tindakan merokok saat berkendara.

Sumber:

TribunJateng.com, "Gara-gara Abu Rokok, Sopir Truk dan Pemotor Ribut hingga Satu Masuk Rumah Sakit", 22 Januari 2024.

<https://jateng.tribunnews.com/2024/01/22/gara-gara-abu-rokok-sopir-truk-dan-pemotor-ribut-hingga-satu-masuk-rumah-sakit>

f. Peristiwa Kendari, Sulawesi Tenggara (Mei 2025)

Di Kota Kendari, seorang remaja berinisial SA (15) meninggal dunia setelah terjatuh dari sepeda motor akibat pemukulan oleh pelaku SAR (17). Pemukulan tersebut dipicu oleh rasa kesal pelaku karena abu rokok dari korban mengenai dirinya saat berkendara. Akibat pemukulan tersebut, korban terjatuh, mengalami benturan kepala dengan pot beton, dan meninggal dunia.

Kasus ini menegaskan bahwa abu rokok di jalan raya telah menjadi pemicu langsung kekerasan fisik dan hilangnya nyawa manusia, serta menunjukkan bahaya lanjutan yang tidak dapat dipisahkan dari praktik merokok saat berkendara.

Sumber:

DetikSulsel, "Kronologi Remaja di Kendari Pukul Pemotor Bonceng 3 Gegara Abu Rokok", Mei 2025.

<https://www.detik.com/sulsel/hukum-dan-kriminal/d-7902124/kronologi-remaja-di-kendari-pukul-pemotor-bonceng-3-gegara-abu-rokok>

g. Peristiwa Jawa Timur (April 2024)

Seorang pengendara sepeda motor tewas setelah menabrak truk colt diesel di daerah Dlanggu, Mojokerto, Jawa Timur, pada Kamis

(25/4/2024). Korban diketahui sedang bermain handphone (HP) saat berkendara, sehingga kehilangan kendali dan mengalami kecelakaan fatal.

Kasus ini menunjukkan bahwa ketidakjelasan norma hukum dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, yang hanya menekankan kewajiban “*penuh konsentrasi*” tanpa definisi operasional, gagal mencegah praktik berbahaya seperti berkendara sambil bermain HP. Norma yang terlalu umum ini tidak memberikan panduan perilaku yang konkret bagi pengendara, sehingga risiko fatal tetap terjadi dan membahayakan keselamatan publik.

<https://otomotif.kompas.com/read/2024/04/26/071200915/bermain-hp-saat-berkendara-pengendara-motor-tewas-tabrak-truk>

Kesamaan pola dalam peristiwa-peristiwa tersebut menunjukkan bahwa praktik merokok saat berkendara telah menciptakan risiko yang nyata, berulang, dan dapat diperkirakan sebelumnya (*foreseeable harm*). Risiko tersebut tidak hanya berupa kecelakaan lalu lintas, tetapi juga mencakup luka fisik serius, konflik, hingga ancaman terhadap keselamatan jiwa.

Bahwa fakta berulangnya peristiwa serupa di berbagai tempat dan waktu menunjukkan bahwa norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang hanya memuat frasa umum “penuh konsentrasi” tidak efektif menjalankan fungsi preventif hukum, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa tersebut yang memberikan batasan operasional dan indikator perilaku yang jelas. Akibatnya, norma *a quo* tidak mampu memberikan standar perilaku yang pasti dan tidak dapat mencegah terjadinya bahaya sebelum korban berjatuh.

Dalam konteks keselamatan publik, pembiaran terhadap risiko yang telah berulang dan terdokumentasi tersebut menunjukkan kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk melindungi hak atas keselamatan, rasa aman, dan hak untuk hidup. Ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” menyebabkan norma tidak dapat dioperasionalkan secara efektif, sehingga tidak berfungsi sebagai instrumen perlindungan yang nyata bagi masyarakat.

Oleh karena itu, kondisi ini semakin menegaskan urgensi bagi

Mahkamah Konstitusi untuk memberikan penafsiran konstitusional yang tegas dan operasional terhadap frasa “penuh konsentrasi”, atau menyatakan norma tersebut inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian, sehingga mencakup larangan terhadap aktivitas yang secara objektif mengganggu konsentrasi pengemudi, termasuk merokok saat berkendara, guna mencegah terulangnya bahaya yang sama di masa mendatang sebagaimana dimohonkan dalam petitum permohonan *a quo*.

1. Berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas mingguan yang dirilis oleh Korlantas Polri, tercatat perbandingan signifikan antara Periode I (26 Januari – 1 Februari 2026) dan Periode II (2 Februari – 8 Februari 2026). Pada periode pertama terjadi 2.176 kejadian, sedangkan pada periode kedua 1.686 kejadian. Meskipun secara kuantitatif terdapat penurunan 490 kejadian, angka tersebut tetap menunjukkan intensitas kecelakaan yang sangat tinggi dalam rentang waktu yang singkat. Lebih mengkhawatirkan lagi, dalam kurun dua minggu tersebut tercatat 355 orang meninggal dunia, disertai ribuan korban luka berat dan luka ringan.

Data tersebut tidak dapat dipandang sebagai statistik administratif semata, melainkan sebagai indikator kegagalan sistemik dalam pengendalian risiko lalu lintas. Tingginya angka fatalitas menegaskan bahwa kecelakaan lalu lintas bukan lagi persoalan insidental, melainkan persoalan struktural yang berdampak langsung terhadap hak hidup dan hak atas rasa aman warga negara.

Lebih lanjut, data resmi tersebut secara eksplisit menunjukkan bahwa penyebab dominan kecelakaan diduga kuat berasal dari kurangnya konsentrasi pengemudi. Bentuk konkretnya antara lain perpindahan jalur yang tidak terkendali, keterlambatan respons terhadap kondisi jalan, serta kegagalan mengantisipasi kendaraan lain. Pola ini memperlihatkan bahwa gangguan konsentrasi bukan sekadar kelalaian biasa (*ordinary negligence*), melainkan faktor risiko utama yang secara nyata dan objektif menurunkan kemampuan kendali atas kendaraan.

Dalam konteks ini, norma yang mewajibkan pengemudi untuk “mengemudikan kendaraan secara wajar dan penuh konsentrasi” pada dasarnya memiliki urgensi yang tinggi dalam menjamin keselamatan lalu lintas. Namun demikian, frasa “penuh konsentrasi” dalam ketentuan tersebut tidak disertai dengan pemaknaan lebih lanjut, tidak memiliki parameter normatif yang jelas, serta tidak memberikan batasan operasional mengenai perilaku yang termasuk atau tidak termasuk sebagai gangguan konsentrasi.

Ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” tersebut menyebabkan norma *a quo* berpotensi menimbulkan multitafsir dalam praktik penegakan hukum. Tidak adanya batasan objektif mengenai apa yang dimaksud sebagai penurunan konsentrasi yang relevan secara hukum membuka ruang disparitas penegakan, ketidakkonsistenan penerapan norma, bahkan potensi tindakan sewenang-wenang oleh aparat penegak hukum.

Dengan demikian, norma yang seharusnya berfungsi sebagai pedoman perilaku yang jelas justru kehilangan kepastian dan daya operasionalnya, sehingga tidak mampu memberikan perlindungan hukum yang efektif sebagaimana yang dimohonkan untuk diperjelas melalui penafsiran konstitusional dalam petitum permohonan *a quo*.

Secara konstitusional, keadaan tersebut bersentuhan langsung dengan prinsip negara hukum (Pasal 1 ayat (3) UUD 1945) yang menuntut adanya kepastian hukum (*legal certainty*) dan perlindungan terhadap hak asasi manusia. Norma yang kabur (*vague norm*) bertentangan dengan asas *lex certa* dan *lex stricta* dalam hukum pidana, karena tidak memberikan batas yang jelas mengenai perbuatan yang dilarang maupun standar penilaiannya. Di sisi lain, ketidakjelasan tersebut juga melemahkan fungsi preventif negara dalam melindungi hak atas hidup (Pasal 28A UUD 1945) serta hak atas rasa aman (Pasal 28G ayat (1) UUD 1945).

Dengan demikian, problematika ini memiliki dua dimensi konstitusional sekaligus. Pertama, dimensi perlindungan hak warga negara sebagai pengguna jalan dari risiko kecelakaan yang

bersumber pada gangguan konsentrasi pengemudi lain. Kedua, dimensi perlindungan terhadap subjek hukum dari penerapan norma yang tidak memiliki batasan objektif dan terukur.

Oleh karena itu, kebutuhan akan pemaknaan konstitusional (*constitutional interpretation*) terhadap frasa “penuh konsentrasi” menjadi relevan dan mendesak. Pemaknaan tersebut harus memberikan parameter yang objektif, rasional, dan dapat diuji (*objectively verifiable*), sehingga hanya perbuatan yang secara nyata dan signifikan menurunkan kendali atau kewaspadaan yang dapat dikenai konsekuensi hukum. Dengan demikian, norma tersebut tidak hanya memenuhi prinsip kepastian hukum, tetapi juga memperkuat fungsi perlindungan negara terhadap keselamatan publik secara efektif dan proporsional.

Sumber

[https://www.instagram.com/p/DUsWy9WiYEO/?utm\\_source=ig\\_web\\_button\\_share\\_sheet&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/DUsWy9WiYEO/?utm_source=ig_web_button_share_sheet&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

2. Bahwa berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas harian yang dirilis oleh Sistem Informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (IRSMS) Korlantas Polri pada tanggal 15 Maret 2025 (pukul 00.00 s.d. 24.00 WIB), tercatat sebanyak 190 kejadian kecelakaan lalu lintas dalam satu hari, dengan korban meninggal dunia mencapai 20 orang, korban luka berat 31 orang, dan korban luka ringan sebanyak 247 orang. Tingginya jumlah kejadian dan korban tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas telah berada pada tingkat yang mengkhawatirkan dan berdampak langsung terhadap keselamatan publik. Lebih lanjut, data tersebut mengungkap bahwa penyebab kecelakaan di antaranya disebabkan oleh kegagalan menjaga jarak aman serta hilangnya konsentrasi saat mengemudi, dengan 45 kejadian terjadi pada rentang waktu pukul 06.00 hingga 09.00, yaitu jam-jam dengan intensitas mobilitas masyarakat yang tinggi. Fakta ini menegaskan bahwa gangguan konsentrasi dalam berkendara merupakan risiko nyata, dapat diperkirakan, dan berulang, sehingga keberadaan norma hukum yang tidak memberikan batasan dan parameter yang

jelas mengenai makna “penuh konsentrasi” berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum serta melemahkan fungsi pencegahan negara dalam menjamin perlindungan hak atas keselamatan dan rasa aman pengguna jalan sebagaimana dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (vide Bukti P-18)

Sumber:

[https://www.instagram.com/p/DHPT01HBiXV/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/DHPT01HBiXV/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

3. Bahwa berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas harian yang dikeluarkan oleh Sistem Informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (IRSMS) Korlantas Polri pada tanggal 21 Maret 2025 (pukul 00.00 s.d. 24.00 WIB), tercatat sebanyak 119 kejadian kecelakaan lalu lintas dalam satu hari, dengan korban meninggal dunia mencapai 13 orang serta 162 orang mengalami luka-luka. Skala kejadian dan jumlah korban tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas bukan merupakan peristiwa insidental, melainkan persoalan keselamatan publik yang serius dan berulang. Lebih lanjut, data tersebut mencatat bahwa faktor penyebab kecelakaan di antaranya adalah kurangnya kehati-hatian dan tidak berkonsentrasi dalam mengendarai kendaraan, dengan 32% korban berada pada rentang usia 15–24 tahun. Fakta ini menegaskan bahwa gangguan konsentrasi dalam berkendara secara nyata berdampak langsung terhadap kelompok usia muda dan produktif, sehingga memperkuat dalil Pemohon bahwa ketidakjelasan frasa “penuh konsentrasi” dalam norma *a quo* berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum sekaligus melemahkan fungsi preventif negara dalam melindungi hak atas keselamatan dan hak atas rasa aman pengguna jalan sebagaimana dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (vide Bukti P-18)

Sumber:

[https://www.instagram.com/p/DHgTE5yJvFI/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_li nk&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/DHgTE5yJvFI/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

4. Bahwa berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas harian yang dirilis oleh Sistem Informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (IRSMS) Korlantas Polri pada tanggal 30 Maret 2025 (pukul 00.00 s.d. 24.00 WIB), tercatat 52 peristiwa kecelakaan lalu lintas dalam satu hari, dengan 8 orang meninggal dunia dan 80 orang mengalami luka-luka. Meskipun terjadi dalam kurun waktu yang terbatas, data tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tetap menimbulkan konsekuensi serius dan tidak dapat dipandang sebagai peristiwa yang bersifat sporadis. Lebih lanjut, data IRMS secara eksplisit mencatat bahwa penyebab kecelakaan di antaranya berkaitan dengan kurangnya kehati-hatian dan hilangnya konsentrasi pengemudi, dengan korban didominasi oleh kelompok usia 15–24 tahun. Kondisi ini memperlihatkan adanya korelasi langsung antara gangguan

konsentrasi dalam berkendara dan tingginya risiko kecelakaan, khususnya terhadap kelompok usia produktif yang memiliki tingkat mobilitas tinggi. Oleh karena itu, fakta empiris tersebut menegaskan bahwa gangguan konsentrasi bukan sekadar persoalan individual atau teoritis, melainkan risiko nyata yang dapat diperkirakan dan berulang, sehingga ketiadaan batasan dan parameter yang jelas dalam norma hukum mengenai makna “penuh konsentrasi” berpotensi melemahkan fungsi pencegahan negara dan menimbulkan ketidakpastian hukum, yang pada akhirnya mengancam perlindungan hak atas keselamatan dan hak atas rasa aman pengguna jalan sebagaimana dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (vide Bukti P-18)

Sumber:

[https://www.instagram.com/p/DH3Y7FXpMBj/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/DH3Y7FXpMBj/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

5. Bahwa berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas harian yang dirilis oleh Sistem Informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (IRSMS) Korlantas Polri pada tanggal 15 April 2025 (pukul 00.00 s.d. 24.00 WIB), tercatat 223 peristiwa kecelakaan lalu lintas dalam satu hari, dengan rincian korban: 20 orang meninggal dunia,

30 orang luka berat, dan 319 orang luka ringan. Meskipun terjadi dalam kurun waktu yang terbatas, data tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tetap menimbulkan konsekuensi serius dan tidak dapat dipandang sebagai peristiwa yang bersifat sporadis.

Lebih lanjut, data IRSMS secara eksplisit mencatat bahwa penyebab kecelakaan di antaranya berkaitan dengan kurangnya kehati-hatian dan tidak berkonsentrasi dalam mengendarai, di mana sebanyak 37% didominasi oleh kelompok usia korban 15–24 tahun. Kondisi ini memperlihatkan adanya korelasi langsung antara gangguan konsentrasi dalam berkendara dan tingginya risiko kecelakaan, khususnya terhadap kelompok usia produktif yang memiliki tingkat mobilitas tinggi.

Oleh karena itu, fakta empiris tersebut menegaskan bahwa gangguan konsentrasi bukan sekadar persoalan individual atau teoritis, melainkan risiko nyata yang dapat diperkirakan dan berulang, sehingga ketiadaan batasan dan parameter yang jelas dalam norma hukum mengenai makna “penuh konsentrasi” berpotensi melemahkan fungsi pencegahan negara dan menimbulkan ketidakpastian hukum, yang pada akhirnya mengancam perlindungan hak atas keselamatan dan hak atas rasa aman pengguna jalan sebagaimana dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (vide Bukti P-18)

Sumber:

[https://www.instagram.com/p/D1fF7JtSVh5/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/D1fF7JtSVh5/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

6. Bahwa berdasarkan rekapitulasi data kecelakaan lalu lintas mingguan yang dirilis oleh Sistem Informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (IRSMS) Korlantas Polri untuk periode perbandingan antara Minggu ke-1 (22 – 28 September 2025) dan Minggu ke-2 (29 September – 5 Oktober 2025), tercatat total kejadian yang sangat masif yakni 3.139 kejadian pada periode pertama dan 3.040 kejadian pada periode kedua. Secara akumulatif, dalam kurun waktu dua minggu tersebut, fatalitas kecelakaan

mengakibatkan 659 orang meninggal dunia, serta ribuan korban lainnya mengalami luka berat maupun luka ringan. Meskipun terdapat penurunan tipis pada jumlah kejadian di periode kedua, angka tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tetap menimbulkan konsekuensi serius dan tidak dapat dipandang sebagai peristiwa yang bersifat sporadis.

Lebih lanjut, data IRSMS secara eksplisit mencatat bahwa penyebab kecelakaan di antaranya berkaitan dengan gagal menjaga jarak aman dan hilang konsentrasi saat mengemudi, di mana mayoritas kejadian laka tersebut terjadi pada rentang waktu pukul 06.00 – 09.00 WIB. Kondisi ini memperlihatkan adanya korelasi langsung antara gangguan konsentrasi serta perilaku berkendara pada jam-jam sibuk pagi hari dengan tingginya risiko kecelakaan bagi masyarakat yang memiliki tingkat mobilitas tinggi. Oleh karena itu, fakta empiris tersebut menegaskan bahwa gangguan konsentrasi dan kegagalan menjaga jarak aman bukan sekadar persoalan individual atau teoritis, melainkan risiko nyata yang dapat diperkirakan dan berulang, sehingga ketiadaan batasan dan parameter yang jelas dalam norma hukum mengenai makna “penuh konsentrasi” berpotensi melemahkan fungsi pencegahan negara dan menimbulkan ketidakpastian hukum, yang pada akhirnya mengancam perlindungan hak atas keselamatan dan hak atas rasa aman pengguna jalan sebagaimana dijamin oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (vide Bukti P-18)

Sumber:

[https://www.instagram.com/p/DPwBE16iawY/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/p/DPwBE16iawY/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)

Untuk memperkuat dalil mengenai adanya bahaya nyata, aktual, dan berulang akibat praktik merokok saat berkendara, Pemohon melampirkan data kuesioner sederhana yang menggambarkan persepsi sekaligus pengalaman langsung masyarakat pengguna jalan (Bukti P-13). Kuesioner tersebut diisi oleh responden dengan latar belakang beragam—pengendara sepeda motor, pengemudi

mobil, maupun pengguna jalan lainnya— sehingga memberikan gambaran sosial yang cukup representatif mengenai dampak perilaku tersebut di ruang lalu lintas publik.

Hasil kuesioner menunjukkan secara konsisten bahwa mayoritas responden:

- a. merasa terganggu secara fisik dan psikologis serta terancam keselamatannya oleh pengendara yang merokok saat mengemudi;
- b. pernah mengalami atau menyaksikan langsung abu maupun bara rokok mengenai tubuh, kendaraan, atau helm pengguna jalan lain, yang secara nyata berpotensi menyebabkan hilangnya kendali kendaraan;
- c. menilai bahwa ketiadaan larangan yang tegas dan parameter hukum yang jelas menyebabkan perilaku tersebut terus berulang tanpa efek jera. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa praktik merokok saat berkendara bukan sekadar persoalan etika atau preferensi individual, melainkan telah menimbulkan external risk (risiko eksternal) yang berdampak langsung kepada pihak lain. Dalam konteks lalu lintas, ruang jalan adalah ruang publik yang berbasis interaksi simultan berisiko tinggi. Setiap tindakan yang mengurangi kendali fisik atas kendaraan atau memecah konsentrasi pengemudi tidak hanya membahayakan pelaku, tetapi juga menciptakan ancaman terhadap keselamatan kolektif.

Lebih jauh, secara rasional dapat dipahami bahwa aktivitas merokok saat berkendara melibatkan serangkaian tindakan yang berpotensi mengurangi kendali wajar atas kendaraan: melepas salah satu tangan dari kemudi atau setang, mengalihkan pandangan untuk menyalakan atau membuang puntung rokok, serta adanya distraksi akibat asap atau percikan bara. Dalam kecepatan tertentu, pengurangan sepersekian detik respons pengemudi sudah cukup untuk menimbulkan kecelakaan. Oleh karena itu, risiko yang ditimbulkan bersifat objektif dan dapat dijelaskan secara logis maupun empiris.

Pemohon menegaskan bahwa kuesioner tersebut bukanlah dasar tunggal pengujian konstitusional, melainkan bukti pendukung yang menunjukkan bahwa kerugian konstitusional yang didalilkan tidak bersifat hipotetis (*potential loss*) semata, tetapi telah nyata dan dirasakan secara luas oleh masyarakat. Hal ini relevan untuk menegaskan adanya causal link antara norma yang kabur mengenai “penuh konsentrasi” dengan berulangnya praktik berisiko yang tidak memiliki batasan hukum yang tegas.

Dalam perspektif negara hukum, pembentuk undang-undang memang memiliki ruang kebijakan (*open legal policy*), namun ruang tersebut tidak boleh menghasilkan norma yang samar (*vague norm*) sehingga gagal memberikan pedoman perilaku yang jelas bagi warga negara. Ketika suatu norma tidak memberikan parameter objektif, maka fungsi pencegahan hukum (*preventive function of law*) menjadi lemah. Akibatnya, perilaku berisiko terus terjadi karena tidak ada standar yang operasional untuk menilai kapan suatu tindakan dianggap mengurangi konsentrasi secara signifikan. Dengan demikian, data empiris yang diajukan Pemohon menegaskan tiga hal sekaligus:

- (1) adanya risiko nyata dan berulang;
- (2) adanya dampak kolektif terhadap keselamatan publik; dan
- (3) adanya kebutuhan mendesak untuk memberikan pemaknaan konstitusional yang jelas dan terukur terhadap frasa “penuh konsentrasi”. Pemaknaan tersebut bukan bertujuan memperluas kriminalisasi secara berlebihan, melainkan justru untuk menghadirkan kepastian hukum yang proporsional: melindungi hak atas keselamatan dan rasa aman masyarakat pengguna jalan, sekaligus mencegah penerapan norma secara subjektif dan sewenang-wenang.

#### 7. Data Nasional dan Internasional serta Simulasi Risiko sebagai Bukti Kausalitas Norma Kabur terhadap Kerugian Konstitusional

Bahwa dalam konteks keselamatan berlalu lintas, norma yang kabur, khususnya frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, tidak hanya menjadi persoalan yuridis abstrak, tetapi telah menimbulkan dampak nyata terhadap hak konstitusional

warga negara, termasuk Pemohon. Untuk menegaskan hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara ketidakjelasan norma *a quo* dan kerugian konstitusional yang dialami Pemohon, perlu dilihat bukti empiris yang konsisten, baik secara nasional maupun internasional, serta simulasi skenario risiko yang menunjukkan efek preventif pemaknaan norma yang tegas.

Bahwa gangguan konsentrasi pengemudi telah diakui secara luas dalam literatur ilmiah keselamatan jalan, psikologi kognitif, dan biomekanik perilaku manusia, yang terbagi menjadi tiga bentuk utama: gangguan visual, gangguan manual, dan gangguan kognitif. Aktivitas seperti merokok, menggunakan telepon genggam, makan/minum, atau berinteraksi dengan perangkat lain secara simultan terbukti secara ilmiah memenuhi ketiga kategori gangguan ini (*triple distraction*), yang secara empiris meningkatkan risiko kecelakaan secara signifikan.





Bahwa data empiris nasional dari Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya dan Korlantas Polri, serta data internasional dari NHTSA (Amerika Serikat), *Department for Transport UK*, dan *Statistisches Bundesamt* (Jerman) menunjukkan korelasi kuat antara perilaku terdistraksi pengemudi dan tingkat kecelakaan, termasuk kecelakaan fatal. Fakta ini menegaskan bahwa risiko yang ditimbulkan bukan sekadar kemungkinan abstrak, tetapi risiko nyata yang dapat diperkirakan secara rasional (*foreseeable risk*).

Bahwa melalui tabel (gambar) 9.1 dan gambaran simulasi skenario risiko 9.2, dapat diperlihatkan secara jelas bahwa pemaknaan tegas dan limitatif terhadap norma “penuh konsentrasi” memiliki efek preventif langsung: menurunkan proporsi pengemudi berisiko, mengurangi jumlah kecelakaan, dan memperkuat perlindungan hak konstitusional atas rasa aman, keselamatan, dan kepastian hukum bagi seluruh pengguna jalan. Dengan demikian, sub-bab ini tidak hanya menyajikan fakta empiris, tetapi juga membuktikan secara objektif hubungan kausal antara norma kabur, perilaku pengemudi berisiko, dan kerugian konstitusional Pemohon.

#### 8. Menepis Dalil *Open Legal Policy*

Bahwa Pemohon menyadari pembentuk undang-undang memiliki ruang kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*) dalam merumuskan norma hukum, termasuk dalam bidang lalu lintas dan keselamatan jalan.

Namun demikian, Mahkamah Konstitusi secara konsisten menegaskan bahwa *open legal policy* bukanlah kewenangan yang bersifat absolut, melainkan tetap tunduk pada batas-batas konstitusional. Kebijakan hukum dapat dan patut diuji oleh Mahkamah apabila:

- a. tidak rasional dan tidak proporsional terhadap tujuan yang hendak dicapai;
- b. menimbulkan ketidakpastian hukum akibat norma yang kabur atau multitafsir;
- c. mengabaikan kewajiban konstitusional negara untuk melindungi hak asasi warga negara, khususnya hak atas keselamatan dan hak untuk hidup.

Bahwa dalam perkara *a quo*, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang hanya menggunakan frasa “penuh konsentrasi” tanpa standar perilaku yang tegas, telah menciptakan kekaburan norma (*vague norm*) yang berdampak langsung pada keselamatan pengguna jalan.

Bahwa kekaburan norma tersebut bukan sekadar persoalan teknis perumusan, melainkan telah terbukti menimbulkan risiko nyata, berulang, dan dapat diperkirakan, sebagaimana tercermin dalam berbagai peristiwa luka berat, konflik kekerasan, hingga hilangnya nyawa akibat abu rokok saat berkendara.

Bahwa dalam konteks ini, pembiaran aktivitas yang mengganggu kendali mengemudi kendaraan baik mobil maupun motor bukan lagi pilihan kebijakan hukum, melainkan bentuk kelalaian negara (*state omission*) dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya untuk:

- I. menjamin hak atas rasa aman;
- II. melindungi keselamatan jiwa warga negara;
- III. mencegah bahaya yang secara ilmiah dapat diprediksi (*foreseeable harm*).

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam berbagai putusannya telah memberikan batasan yang tegas terhadap doktrin *open legal policy*, dengan menegaskan bahwa kebijakan hukum pembentuk undang-undang tidak bersifat absolut dan tidak dapat dijadikan pembenaran

apabila norma yang dibentuk justru melanggar atau mengabaikan perlindungan hak konstitusional warga negara.

Beberapa putusan Mahkamah Konstitusi yang relevan antara lain:

1. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 34/PUU-XI/2013 Tentang pengujian norma pembatasan upaya hukum Peninjauan Kembali (PK). Dalam putusan ini, Mahkamah menegaskan bahwa meskipun pembentuk undang-undang memiliki kewenangan kebijakan (*open legal policy*), namun kebijakan tersebut tidak boleh meniadakan perlindungan hukum yang adil dan efektif bagi warga negara. Norma yang menutup atau membatasi perlindungan justru bertentangan dengan prinsip negara hukum.
2. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 25/PUU-XIV/2016 Tentang pengujian norma yang multitafsir dan berpotensi disalahgunakan oleh aparat penegak hukum. Mahkamah menegaskan bahwa norma yang kabur (*vague norm*) dan tidak memberikan batasan perilaku yang jelas bertentangan dengan asas kepastian hukum sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, sehingga tidak dapat dilindungi oleh doktrin *open legal policy*.
3. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 91/PUU-XVIII/2020 Tentang pengujian Undang-Undang Cipta Kerja, khususnya terkait kewajiban negara menjamin perlindungan hak warga negara. Mahkamah menegaskan bahwa pembentukan norma harus menjamin perlindungan nyata dan preventif, bukan sekadar formalitas kebijakan. Apabila norma justru menciptakan potensi bahaya dan ketidakpastian, maka negara telah gagal menjalankan kewajiban konstitusionalnya.

Bahwa berdasarkan putusan-putusan tersebut, Mahkamah secara tegas telah memberikan batasan bahwa *open legal policy* tidak dapat dipertahankan apabila norma yang dibentuk:

- a. gagal memberikan perlindungan hukum yang efektif;
- b. menempatkan warga negara dalam kondisi berbahaya di ruang publik; dan
- c. tidak menyediakan mekanisme pencegahan yang memadai

terhadap risiko yang dapat diperkirakan (*foreseeable harm*).

Bahwa oleh karena itu, dalam perkara *a quo*, dalil open legal policy menjadi tidak relevan, karena yang dipersoalkan bukanlah pilihan kebijakan semata, melainkan kegagalan negara menetapkan batas perilaku yang jelas terhadap tindakan berbahaya di ruang publik, khususnya terkait aktivitas merokok saat berkendara yang nyata-nyata mengganggu keselamatan pengguna jalan lain.

#### 9. Kebutuhan Mendesak atas Putusan Inkonstitusional Bersyarat

Bahwa Pemohon tidak memohon pembatalan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, karena pembatalan norma *a quo* justru berpotensi menimbulkan kekosongan hukum (*rechtsvacuum*) yang dapat melemahkan rezim keselamatan lalu lintas dan membuka ruang penyalahgunaan penegakan hukum.

Bahwa yang dimohonkan oleh Pemohon adalah putusan inkonstitusional bersyarat, berupa pemaknaan konstitusional yang mengikat, agar frasa “penuh konsentrasi” dimaknai “mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi”.

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam berbagai putusannya menegaskan bahwa kepastian hukum (*lex certa*) merupakan asas konstitusional yang fundamental. Norma undang-undang yang kabur, multitafsir, atau tidak operasional bukan sekadar masalah pilihan kebijakan (*open legal policy*), tetapi dapat menimbulkan risiko nyata terhadap hak konstitusional warga negara, khususnya hak atas perlindungan hukum, keselamatan, dan keadilan. Dalam praktiknya, Mahkamah kerap menggunakan pendekatan inkonstitusional bersyarat (*conditional constitutionality*) sebagai jalan tengah antara perlindungan hak warga dan keberlakuan norma undang-undang.

#### 1. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 83/PUU-XXII/2024 menguji Pasal

251 KUHD terkait pembatalan pertanggung jawaban asuransi. Pemohon mengajukan uji materi karena norma ini dianggap tidak jelas,

multitafsir, dan rentan menimbulkan ketidakpastian hukum. Norma memungkinkan penafsiran berbeda mengenai kondisi pembatalan pertanggungjawaban, sehingga berpotensi merugikan pihak bertanggung jawab dan menimbulkan risiko hukum yang nyata. Mahkamah memutuskan bahwa norma tetap berlaku, namun hanya sepanjang dimaknai dengan batasan operasional agar tidak merugikan kepastian hukum dan hak konstitusional warga negara. Mahkamah menekankan bahwa norma kabur dapat merusak *lex certa* dan membuka peluang pelanggaran hak konstitusional. Oleh karena itu, pendekatan inkonstitusional bersyarat diterapkan, yaitu norma tidak dibatalkan sepenuhnya tetapi harus ditafsirkan secara sempit dan operasional. Mahkamah menyimpulkan bahwa “Norma yang kabur dapat tetap dipertahankan sepanjang diberikan interpretasi yang membatasi tafsir luas agar hak konstitusional warga negara tidak terganggu.”

2. Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 91/PUU-XVIII/2020 menguji UU Cipta Kerja terkait kewajiban negara menjamin perlindungan hak warga negara. Norma diuji dianggap hanya formalitas dan tidak memberikan perlindungan nyata. Pemohon menekankan bahwa norma yang menimbulkan risiko ketidakpastian dan potensi bahaya adalah inkonstitusional, karena negara gagal menjalankan kewajiban konstitusional untuk melindungi hak warga. Mahkamah menegaskan bahwa norma harus memberikan perlindungan nyata dan preventif, bukan sekadar formalitas. Norma yang menimbulkan potensi bahaya atau ketidakpastian hukum berarti negara gagal menjalankan kewajiban konstitusionalnya. Doktrin *open legal policy* tidak bisa dijadikan tameng untuk mempertahankan norma yang membahayakan warga negara. Mahkamah menyimpulkan, “Norma yang menciptakan risiko nyata terhadap hak konstitusional warga negara tidak dapat dibenarkan hanya atas dasar kebijakan umum.” Bahwa dalam konteks hukum lalu lintas, frasa “**penuh konsentrasi**” tanpa penjelasan perilaku konkret telah menimbulkan ketidakpastian hukum, perbedaan penafsiran aparat penegak hukum, serta kegagalan pencegahan bahaya (*preventive failure*),

padahal bahaya tersebut bersifat ilmiah, dapat diprediksi, dan telah berulang kali terjadi.

#### 10. Norma "Penuh Konsentrasi" dalam Perspektif Hukum Indonesia dan Internasional

- A. Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., M.H., mantan Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, secara tegas menegaskan bahwa norma hukum, terutama yang mengatur perilaku warga negara di ruang publik, harus dirumuskan dengan tingkat kejelasan yang tinggi, baik dari segi tekstual maupun kontekstual. Dalam pandangannya, norma yang bersifat kabur, multitafsir, atau ambigu tidak hanya menimbulkan kesulitan dalam pelaksanaan hukum, tetapi juga berpotensi merusak fondasi kepastian hukum yang menjadi salah satu pilar utama negara hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D UUD 1945.

Menurut Prof Jimly, norma hukum yang tidak jelas memberikan ruang interpretasi yang berbeda-beda bagi aparat penegak hukum, sehingga menimbulkan inkonsistensi dalam penerapan hukum, di mana peristiwa yang secara faktual serupa dapat diperlakukan berbeda tergantung pada subjektivitas aparat. Kondisi ini mengurangi prediktabilitas hukum dan pada akhirnya menimbulkan ketidakadilan bagi warga negara, karena tidak tersedia batasan perilaku yang pasti mengenai apa yang diperbolehkan dan apa yang dilarang.

Lebih lanjut, beliau menegaskan bahwa ketidakjelasan norma bukan sekadar persoalan teknis perumusan undang-undang, melainkan menyentuh fungsi esensial hukum sebagai instrumen perlindungan (*protective function of law*). Dalam konteks lalu lintas, penggunaan frasa "penuh konsentrasi" tanpa penjabaran lebih lanjut dan tanpa pemaknaan operasional setelah frasa tersebut menjadikan standar perilaku pengemudi tidak jelas, tidak terukur, dan tidak dapat diterapkan secara konsisten. Akibatnya, aparat penegak hukum tidak memiliki parameter yang seragam dalam melakukan penegakan, sementara pengguna jalan tidak memperoleh pedoman yang pasti dalam menilai batas perilaku yang aman dan sesuai

hukum.

Kondisi tersebut secara langsung berdampak pada melemahnya fungsi preventif hukum, khususnya dalam menjamin keselamatan publik di ruang lalu lintas. Norma yang tidak memberikan batasan operasional yang jelas setelah frasa “penuh konsentrasi” pada dasarnya gagal menciptakan standar pencegahan risiko yang dapat diperkirakan (*foreseeable risk*), sehingga membuka ruang terjadinya ketidakpastian dalam praktik penegakan hukum dan meningkatnya potensi bahaya di jalan raya.

Oleh karena itu, menurut Prof. Jimly, kejelasan norma merupakan syarat mutlak dalam negara hukum, bukan sekadar aspek teknis legislasi. Norma yang kabur dan tidak memiliki pemaknaan operasional setelah rumusan pokoknya bertentangan dengan prinsip rule of law, karena tidak mampu memberikan kepastian hukum, tidak dapat dilaksanakan secara konsisten, dan tidak efektif dalam melindungi hak-hak konstitusional warga negara.

Dengan demikian, pandangan akademik dan konstitusional tersebut memperkuat dalil Pemohon bahwa kekaburan frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ terutama karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “Penuh Konsentrasi” menimbulkan ketidakpastian hukum yang nyata, sehingga beralasan secara konstitusional untuk dimintakan penafsiran yang tegas atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat.

- B. Prof. Dr. Maria Farida Indrati, S.H., M.H., menekankan bahwa asas kejelasan rumusan merupakan syarat esensial dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Norma yang mengatur perilaku publik dengan risiko keselamatan tinggi, seperti lalu lintas jalan, wajib dilengkapi dengan parameter operasional yang tegas, sehingga tidak hanya berfungsi sebagai pedoman normatif, tetapi juga sebagai instrumen preventif yang efektif. Ketidakjelasan norma, termasuk frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menimbulkan multi-interpretasi baik bagi aparat penegak hukum maupun masyarakat, sehingga mengurangi prediktabilitas perilaku hukum

dan menciptakan ketidakpastian hukum, terlebih karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” yang menjelaskan batas operasionalnya.

Lebih jauh, Prof. Maria Farida menegaskan bahwa norma yang tidak dilengkapi parameter yang jelas akan menimbulkan risiko kegagalan preventif (*preventive failure*). Dalam konteks keselamatan jalan, hal ini berarti norma tidak mampu secara tegas mencegah perilaku pengemudi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan, seperti penggunaan ponsel, merokok, makan/minum saat berkendara, atau gangguan kognitif lain yang termasuk kategori triple distraction. Ketidakjelasan ini berimplikasi langsung pada kerugian konstitusional yang nyata, karena hak atas keselamatan, kesehatan, dan rasa aman sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G dan Pasal 28H UUD 1945 menjadi tidak terlindungi secara efektif.

Secara doktrinal, prinsip *rule of law* menghendaki bahwa setiap norma hukum harus memiliki derajat kepastian yang tinggi agar dapat dipahami, dipatuhi, dan diprediksi akibat hukumnya. Dalam pandangan Prof. Maria Farida, asas kejelasan rumusan bukan sekadar formalitas legislasi, melainkan jembatan antara norma abstrak dan perilaku nyata warga negara. Tanpa kejelasan tersebut, terlebih tanpa adanya pemaknaan operasional setelah frasa “penuh konsentrasi”, norma kehilangan fungsi pengarah perilaku dan berpotensi berubah menjadi instrumen yang arbitrer dalam praktik penegakan hukum.

Selain itu, ketidakjelasan norma juga berdampak pada aspek implementatif, karena membuka ruang perbedaan penafsiran antar aparat penegak hukum. Dalam kondisi tidak adanya parameter yang jelas setelah frasa “penuh konsentrasi”, satu tindakan dapat diperlakukan berbeda antara satu kasus dan kasus lain, yang pada akhirnya menimbulkan ketidakadilan dan menurunkan legitimasi hukum di mata publik. Situasi ini berimplikasi pada melemahnya kepatuhan masyarakat serta terganggunya fungsi hukum sebagai instrumen perlindungan publik.

Dari perspektif keselamatan publik, Prof. Maria Farida

menekankan bahwa norma hukum harus bersifat operasional agar setiap risiko dapat diidentifikasi dan dicegah secara dini. Norma yang hanya menyebut “penuh konsentrasi” tanpa kriteria spesifik dan tanpa pemaknaan lebih lanjut tidak mampu memberikan standar perilaku yang dapat diterapkan secara konsisten, baik oleh pengemudi maupun aparat penegak hukum. Akibatnya, risiko kecelakaan akibat distracted driving tetap tinggi, yang menunjukkan bahwa norma tersebut tidak efektif dalam memberikan perlindungan konstitusional terhadap hak atas keselamatan dan rasa aman.

Lebih lanjut, kondisi tersebut juga berkaitan dengan prinsip *due process of law*, di mana warga negara harus dapat mengetahui secara jelas batas perilaku yang diperbolehkan dan dilarang. Ketika tidak terdapat pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”, maka standar hukum menjadi tidak dapat diprediksi, dan membuka ruang diskresi yang terlalu luas bagi aparat penegak hukum, yang pada akhirnya berpotensi menimbulkan penyalahgunaan kewenangan.

Singkatnya, Prof. Maria Farida Indrati menegaskan bahwa asas kejelasan rumusan tidak dapat dikompromikan dalam norma yang mengatur keselamatan publik. Ketidakjelasan frasa “penuh konsentrasi”, terutama karena tidak adanya pemaknaan operasional setelahnya, tidak hanya menurunkan kepastian hukum dan efektivitas penegakan hukum, tetapi juga secara langsung menimbulkan kerugian konstitusional bagi warga negara. Oleh karena itu, norma *a quo* memerlukan penafsiran konstitusional yang tegas atau pengujian inkonstitusional bersyarat sebagaimana dimohonkan dalam petitum, agar memberikan batasan operasional yang jelas, pasti, dan dapat diterapkan secara konsisten.

C. Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, S.H.

Prof. Dr. Satjipto Rahardjo menegaskan bahwa hukum harus berorientasi pada perlindungan nyata terhadap keselamatan dan martabat manusia. Hukum tidak boleh berhenti sebagai kumpulan norma normatif yang abstrak, melainkan harus hadir sebagai instrumen konkret untuk mencegah kerugian yang nyata dan

melindungi hak-hak fundamental warga negara. Dalam konteks lalu lintas, norma yang bersifat kabur—khususnya frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan—memberikan ruang interpretasi yang terlalu luas bagi aparat penegak hukum, sehingga fungsi preventif norma menjadi tidak efektif.

Lebih jauh, Prof. Satjipto menegaskan bahwa ketidakjelasan norma tidak hanya melemahkan kepastian hukum, tetapi juga menimbulkan risiko nyata bagi masyarakat. Ketika norma tidak menjelaskan secara operasional perilaku apa yang wajib dilakukan atau dilarang, warga negara tidak memiliki pedoman yang jelas untuk menghindari risiko, sementara aparat penegak hukum tidak memiliki instrumen yang seragam dalam melakukan pencegahan maupun penindakan. Kondisi ini menciptakan kesenjangan antara norma dan realitas sosial, yang pada akhirnya membuat risiko kecelakaan lalu lintas menjadi tidak dapat dicegah secara efektif.

Dalam perspektif keadilan substantif, hukum menurut Prof. Satjipto harus menjamin perlindungan efektif bagi keselamatan dan martabat manusia, bukan sekadar menegakkan formalitas normatif. Namun, frasa “penuh konsentrasi” tanpa penjabaran perilaku konkret, indikator objektif, maupun batas operasional yang jelas—dan lebih kuat karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa tersebut dalam norma *a quo*—menyebabkan standar perilaku berkendara menjadi tidak dapat dipastikan. Akibatnya, norma tersebut gagal berfungsi sebagai alat perlindungan, dan justru membuka ruang terjadinya kerugian yang berulang akibat *distracted driving* seperti penggunaan telepon genggam, merokok, atau aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi pengemudi.

Prof. Satjipto juga menekankan pentingnya orientasi pragmatis dalam hukum. Norma yang tidak dapat diterapkan secara nyata dan tidak memberikan parameter operasional yang jelas akan kehilangan efektivitasnya. Dalam konteks ini, ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” memperkuat keadaan bahwa norma tersebut tidak operasional, tidak terukur, dan tidak memberikan batas perilaku

yang dapat dipatuhi secara konsisten oleh masyarakat maupun ditegakkan secara seragam oleh aparat.

Lebih lanjut, pandangan Prof. Satjipto juga menegaskan bahwa hukum yang mengabaikan perlindungan nyata terhadap keselamatan publik bertentangan dengan prinsip *due process of law* serta hak-hak konstitusional warga negara sebagaimana dijamin dalam UUD 1945, antara lain:

- Pasal 28D ayat (1): kepastian hukum yang adil menjadi tidak terpenuhi karena norma tidak memberikan prediktabilitas perilaku hukum;
- Pasal 28G ayat (1): hak atas rasa aman terganggu karena norma tidak mampu mencegah risiko nyata di jalan raya;
- Pasal 28H ayat (1): hak atas keselamatan dan kesehatan terancam oleh perilaku berkendara yang tidak terkontrol secara normatif;
- Pasal 28I ayat (4): negara tidak menjalankan kewajiban perlindungan preventif secara efektif;
- Pasal 28J ayat (2): pembatasan hak tidak memenuhi syarat kejelasan, keterukuran, dan kepastian karena tidak adanya indikator operasional dari “penuh konsentrasi”.

Dengan demikian, pandangan Prof. Satjipto Rahardjo menegaskan bahwa ketidakjelasan norma lalu lintas bukan sekadar persoalan teknis legislasi, melainkan persoalan konstitusional yang berdampak langsung terhadap perlindungan hak warga negara. Norma yang kabur, terlebih karena tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, menghilangkan fungsi hukum sebagai sarana perlindungan masyarakat, sehingga menimbulkan kerugian aktual, berulang, dan dapat diprediksi bagi pengguna jalan.

Oleh karena itu, norma “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ perlu diberikan pemaknaan konstitusional yang tegas dan operasional oleh Mahkamah Konstitusi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai secara jelas dan terukur, agar norma tersebut kembali selaras dengan prinsip kepastian hukum, perlindungan hak asasi manusia, dan fungsi

preventif hukum sebagaimana dijamin dalam UUD 1945.

D. Lon L. Fuller (Amerika Serikat) – Norma Hukum Harus Memiliki Kepastian dan Fungsi Perlindungan Nyata

Lon L. Fuller dalam *The Morality of Law* menegaskan bahwa hukum bukan sekadar tulisan formal, melainkan sistem normatif yang harus memiliki moralitas internal. Salah satu unsur paling fundamental dari moralitas internal ini adalah kejelasan norma (*clarity of law*). Fuller menekankan bahwa setiap norma hukum harus memberikan pedoman yang nyata bagi warga negara agar mereka memahami konsekuensi dari setiap tindakan yang dilakukan. Tanpa kejelasan, hukum justru menjerumuskan warga ke dalam ketidakpastian, membahayakan hak-hak mereka, dan melemahkan legitimasi norma itu sendiri.

Ketika diterapkan pada frasa “*penuh konsentrasi*” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, prinsip Fuller diuji secara kritis. Frasa ini sama sekali tidak menjelaskan perilaku konkret apa yang harus dilakukan atau dihindari oleh pengemudi. Akibatnya, warga negara dan aparat penegak hukum berada pada posisi sama-sama kehilangan pedoman. Warga tidak tahu pasti kapan mereka melanggar atau mematuhi norma, sementara aparat memiliki ruang tafsir yang luas—tidak lagi terbatas pada kriteria yang terukur atau obyektif. Fuller menekankan bahwa situasi seperti ini bukan hanya soal ketidakjelasan teknis, tetapi soal ketidakadilan substantif yang melemahkan fungsi hukum sebagai sarana perlindungan masyarakat.

Fuller juga menekankan bahwa norma hukum harus memungkinkan warga untuk merencanakan perilaku mereka secara rasional. Norma multitafsir atau ambigu, seperti “*penuh konsentrasi*”, memaksa warga untuk berspekulasi, menebak tafsir aparat, dan mengambil risiko hukum yang seharusnya bisa dihindari. Ini bukan sekadar ketidaknyamanan administratif, tetapi sebuah pelanggaran prinsip keadilan substantif: warga negara menanggung risiko hukum dan sosial karena hukum gagal menyediakan kepastian dan panduan yang memadai.

Lebih jauh lagi, ketidakjelasan norma ini berdampak pada praktik

penegakan hukum. Fuller menekankan bahwa hukum harus dapat diterapkan secara konsisten dan prediktabel. Ketika norma kabur, aparat penegak hukum bisa menafsirkan “penuh konsentrasi” berbeda-beda, bahkan secara arbitrer. Akibatnya, hukum menjadi alat yang rentan disalahgunakan, menciptakan ketidakseragaman dan potensi diskriminasi. Bukan lagi menjadi instrumen perlindungan, hukum berubah menjadi sumber risiko tambahan bagi masyarakat, yang pada gilirannya mengikis kepercayaan publik terhadap legitimasi sistem hukum.

Fuller juga menekankan dimensi moral dari kejelasan norma: hukum yang kabur menghalangi warga negara dari pemahaman konsekuensi tindakannya, sehingga menempatkan mereka pada dilema etis yang tidak semestinya. Dalam kasus frasa “penuh konsentrasi”, pengemudi dipaksa menafsirkan sendiri batas kewajiban hukum, memprediksi risiko yang bisa terjadi, dan berharap aparat menafsirkan tindakan mereka secara konsisten—sebuah kondisi yang jelas-jelas bertentangan dengan tujuan hukum sebagai sarana perlindungan dan penegakan keadilan.

Dengan kata lain, ketidakjelasan frasa ini bukan sekadar masalah redaksional atau retorika formal, tetapi menghancurkan fungsi hukum secara fundamental. Fuller menunjukkan bahwa hukum yang kehilangan kejelasan tidak hanya gagal menjadi pedoman moral dan normatif, tetapi juga menimbulkan resiko nyata bagi warga, yang menempatkan prinsip moralitas internal hukum di ambang kegagalan. Kejelasan norma, menurut Fuller, adalah syarat mutlak agar hukum berfungsi sebagai instrumen perlindungan, prediktabilitas, dan keadilan substantif.

Dalam kerangka ini, frasa “penuh konsentrasi” jelas melanggar prinsip universal yang diajarkan Fuller: hukum harus memandu tindakan warga, bukan membingungkan mereka; harus membatasi ruang interpretasi aparat agar adil dan konsisten, bukan memberi keleluasaan yang melemahkan kepastian hukum. Ketidakjelasan ini menuntut intervensi interpretatif—baik melalui penafsiran konstitusional Mahkamah Konstitusi maupun perumusan parameter

operasional yang tegas—agar norma hukum dapat berfungsi sebagaimana mestinya: melindungi, menegakkan, dan memberikan kepastian.

E. H. L. A. Hart (Inggris/Internasional) – *Rule of Recognition* dan Kepastian Hukum dalam Penegakan Norma

Lon L. Fuller dalam *The Morality of Law* menegaskan bahwa hukum bukan sekadar kumpulan norma formal, melainkan suatu sistem normatif yang harus memenuhi internal *morality of law*. Salah satu unsur paling fundamental dari moralitas internal tersebut adalah kejelasan norma (*clarity of law*), yang menuntut agar setiap norma hukum memberikan pedoman perilaku yang dapat dipahami, dipatuhi, dan diprediksi oleh warga negara. Tanpa kejelasan tersebut, hukum kehilangan fungsinya sebagai pedoman tindakan dan justru berpotensi menimbulkan ketidakpastian serta ketidakadilan substantif.

Ketika prinsip ini diterapkan terhadap frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, terlihat secara nyata bahwa norma *a quo* tidak memberikan penjelasan mengenai perilaku konkret, batasan operasional, maupun indikator objektif yang dapat dijadikan pedoman bagi pengemudi maupun aparat penegak hukum. Kondisi ini lebih kuat karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” dalam norma *a quo*, sehingga ruang interpretasi menjadi terbuka secara luas dan tidak terkendali.

Fuller menegaskan bahwa keadaan demikian tidak hanya menimbulkan persoalan teknis, tetapi juga mencederai keadilan substantif. Warga negara tidak dapat mengetahui secara pasti kapan suatu tindakan dianggap melanggar atau tidak melanggar hukum, sehingga mereka dipaksa untuk berspekulasi terhadap tafsir aparat penegak hukum. Akibatnya, hukum tidak lagi berfungsi sebagai pedoman perilaku yang pasti, melainkan berubah menjadi sumber ketidakpastian yang melemahkan perlindungan hukum bagi warga negara.

Lebih lanjut, Fuller juga menekankan bahwa hukum harus memungkinkan warga untuk merencanakan perilakunya secara

rasional. Namun dalam konteks frasa “penuh konsentrasi” yang tidak memiliki parameter operasional dan tidak disertai pemaknaan lebih lanjut setelahnya, warga negara berada dalam situasi di mana standar kepatuhan hukum tidak dapat dipastikan. Hal ini memaksa warga untuk menebak batas hukum, yang secara inheren bertentangan dengan prinsip *rule of law* yang menuntut kepastian dan keterprediksian.

Selain itu, ketidakjelasan norma ini juga berdampak langsung pada praktik penegakan hukum. Fuller menekankan bahwa hukum harus dapat diterapkan secara konsisten. Namun, karena tidak adanya indikator yang jelas dan tidak adanya pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi”, aparat penegak hukum memiliki ruang diskresi yang terlalu luas, yang berpotensi menghasilkan penerapan hukum yang tidak seragam, tidak konsisten, bahkan diskriminatif. Dalam keadaan demikian, hukum kehilangan karakter objektifnya dan berubah menjadi instrumen yang rentan terhadap subjektivitas.

Fuller juga menyoroti bahwa kejelasan norma merupakan bagian dari moralitas hukum itu sendiri. Norma yang kabur tidak hanya gagal memberikan kepastian, tetapi juga menciptakan risiko nyata bagi keselamatan dan hak-hak warga negara. Dalam konteks lalu lintas, ketiadaan batas operasional dari frasa “penuh konsentrasi” menyebabkan perilaku berisiko seperti merokok, penggunaan genggam, atau aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi tidak dapat diatur secara tegas dan konsisten, sehingga tujuan perlindungan hukum menjadi tidak tercapai.

Dengan demikian, berdasarkan teori Fuller, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memenuhi syarat internal *morality of law*, khususnya unsur kejelasan dan keterprediksian. Ketidakjelasan ini yang diperkuat oleh tidak adanya pemaknaan setelah frasa tersebut menunjukkan bahwa norma *a quo* gagal memberikan pedoman yang pasti bagi warga negara dan aparat penegak hukum.

Oleh karena itu, norma tersebut tidak dapat dipertahankan dalam keadaan kabur seperti saat ini, melainkan harus diberikan pemaknaan

konstitusional yang tegas dan operasional oleh Mahkamah Konstitusi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai secara jelas. Hal ini menjadi penting agar norma tersebut kembali berfungsi sebagai instrumen perlindungan, kepastian hukum, dan pencegahan risiko (*preventive function of law*), serta sejalan dengan prinsip negara hukum dalam UUD 1945.

Dengan demikian, pandangan Fuller memperkuat dalil Pemohon bahwa ketidakjelasan frasa “penuh konsentrasi”, terlebih karena tidak adanya pemaknaan setelahnya, telah menimbulkan kerugian konstitusional yang nyata, aktual, dan berkelanjutan, sehingga Pemohon memiliki kedudukan hukum yang sah untuk memohon pengujian konstitusional norma *a quo*.

#### F. OECD & Pemerintah Inggris – Kejelasan Norma Lalu Lintas dan Efektivitas Regulasi

OECD dan Pemerintah Inggris menegaskan bahwa norma hukum di bidang lalu lintas harus bersifat spesifik, terukur, dan operasional (*specific and operational rules*) agar efektif sebagai instrumen perlindungan keselamatan publik. Norma yang kabur tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga menurunkan efektivitas pencegahan kecelakaan serta membuka ruang penegakan hukum yang tidak konsisten.

Dalam praktiknya, *Department for Transport* (DfT) Inggris menunjukkan bahwa kejelasan aturan dan penegakan yang konsisten berkorelasi langsung dengan penurunan signifikan angka kecelakaan akibat distracted driving. Sebaliknya, aturan yang terlalu umum atau multitafsir melemahkan kepatuhan dan efektivitas pengawasan karena tidak adanya standar perilaku yang dapat diukur secara seragam. OECD juga menegaskan bahwa norma yang operasional memungkinkan integrasi dengan pengawasan, edukasi, dan evaluasi kebijakan keselamatan secara berbasis data. Tanpa kejelasan, aparat dan masyarakat tidak memiliki pedoman yang sama, sehingga penegakan hukum menjadi tidak konsisten dan risiko keselamatan tetap tinggi. Dalam konteks ini, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memenuhi

standar tersebut karena tidak memberikan indikator perilaku yang jelas dan lebih kuat karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”, sehingga tetap bersifat abstrak dan tidak operasional dalam penerapannya.

Dengan demikian, standar OECD dan praktik Pemerintah Inggris menegaskan bahwa kejelasan norma merupakan syarat mutlak efektivitas hukum lalu lintas. Norma yang tidak operasional tidak hanya menimbulkan ketidakpastian hukum, tetapi juga gagal melindungi keselamatan publik secara nyata, sehingga perlu diberikan pemaknaan yang tegas dan terukur dalam kerangka konstitusional.

G. *World Health Organization (WHO, 2021 – Global Status Report on Road Safety)*

*World Health Organization (WHO)* menegaskan bahwa *distracted driving*—termasuk penggunaan ponsel, merokok, makan/minum, dan gangguan kognitif saat berkendara—merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas secara global. Risiko ini bersifat sistematis, dapat diprediksi, dan karena itu membutuhkan regulasi yang jelas, tegas, dan operasional.

WHO juga menegaskan bahwa norma hukum yang kabur atau multitafsir tidak mampu memberikan perlindungan preventif yang efektif. Dalam konteks ini, frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ tidak memberikan indikator perilaku yang konkret, dan lebih kuat karena tidak adanya pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi”, sehingga tidak dapat dioperasionalkan secara konsisten oleh aparat maupun dipahami secara pasti oleh masyarakat.

Akibatnya, terjadi ketidakpastian standar perilaku berkendara, ruang diskresi aparat menjadi terlalu luas, dan fungsi pencegahan hukum tidak berjalan optimal. WHO menekankan bahwa kondisi ini secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan yang sebenarnya dapat dicegah melalui norma yang jelas.

Pandangan WHO tersebut memperkuat kesimpulan para ahli nasional dan internasional bahwa hukum lalu lintas harus bersifat

spesifik, terukur, dan dapat ditegakkan secara konsisten agar berfungsi sebagai instrumen perlindungan keselamatan publik, bukan sekadar norma formal.

Dengan demikian, frasa “penuh konsentrasi” dalam UU LLAJ yang tidak dijabarkan secara operasional menunjukkan kegagalan memenuhi standar norma hukum modern. Ketidakjelasan ini berdampak langsung pada terlanggarnya hak konstitusional warga negara atas keselamatan, rasa aman, dan kepastian hukum, sehingga diperlukan pemaknaan konstitusional yang tegas agar norma tersebut dapat berfungsi efektif sesuai tujuan pembentukannya dan sejalan dengan petitum permohonan *a quo*.

11. Perbandingan Pengaturan *Distracted Driving* di Lima Negara dengan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ

Perbandingan pengaturan di berbagai negara menunjukkan secara konsisten bahwa rezim keselamatan lalu lintas modern tidak lagi menggunakan norma yang bersifat umum dan abstrak, melainkan telah berkembang menjadi norma yang spesifik, operasional, dan dapat langsung diterapkan (*operationalizable rules*) terhadap perilaku pengemudi yang mengganggu konsentrasi.

**Pertama, Amerika Serikat (*Wisconsin Statutes § 346.89 tentang Inattentive Driving*)** secara eksplisit tidak berhenti pada konsep “konsentrasi”, tetapi merinci bentuk-bentuk gangguan yang dilarang. Dalam § 346.89(1), dinyatakan: “*No person while driving a motor vehicle may be engaged or occupied with an activity, other than driving the vehicle, that interferes or reasonably appears to interfere with the person's ability to drive the vehicle safely.*” Ketentuan ini kemudian dipertegas dalam § 346.89(3)(a) yang melarang “*composing or sending an electronic text message or an electronic mail message*”, serta § 346.89(4) yang secara khusus melarang penggunaan telepon genggam bagi pengemudi pemula, dan § 346.89(5) yang melarang aktivitas visual seperti menonton perangkat elektronik di dalam kendaraan. Rumusan ini menunjukkan bahwa hukum tidak membiarkan istilah “gangguan konsentrasi” berdiri sendiri, melainkan memecahnya menjadi perilaku konkret

yang dapat diidentifikasi dan ditegakkan.

**Kedua, Kanada (Provinsi Alberta – Traffic Safety Act, Distracted Driving Provisions)** juga mengadopsi pendekatan yang sangat operasional. Section 115.1(1)(a) secara tegas melarang “*drive or operate a motor vehicle while holding/viewing/using cell phone or other communication device.*” Section 115.2(1) melarang penggunaan layar aktif yang terlihat oleh pengemudi (“*display screen active and visible to the driver other than GPS, cell phone, etc.*”). Section 115.4(1) bahkan memperluas larangan hingga aktivitas membaca, menulis, membuat sketsa, serta perawatan diri seperti bercukur atau merias wajah (“*reading/viewing printed material, writing, sketching, or engaged in personal grooming/hygiene*”). Selain itu, Section 115(2)(i) juga melarang gangguan dari orang, hewan, atau benda yang menghambat pengoperasian kendaraan. Norma ini menunjukkan bahwa “*distracted driving*” dipahami sebagai kumpulan perilaku konkret, bukan konsep abstrak.

**Ketiga, Inggris Raya (Road Traffic Act 1988 Section 41D beserta amandemen 2022)** secara tegas melarang penggunaan perangkat komunikasi genggam saat mengemudi, yaitu “*using a hand-held mobile telephone or other hand-held interactive communication device while driving a motor vehicle on a road.*” Dalam praktik dan interpretasi regulasinya, larangan ini mencakup aktivitas rinci seperti melihat layar, mengecek waktu, membaca notifikasi, membuka kunci perangkat, menulis pesan, hingga mengakses aplikasi atau internet. Dengan demikian, Inggris tidak hanya melarang “ketidakfokusan”, tetapi secara eksplisit menguraikan perilaku digital yang dikategorikan sebagai gangguan.

**Keempat, Selandia Baru (Land Transport Act 1998 Section 8 tentang *careless or inconsiderate driving*)** menggunakan pendekatan prinsip umum, namun tetap diturunkan ke aturan operasional oleh otoritas transportasi. Section 8 menyatakan bahwa “*a person may not drive a vehicle carelessly or without reasonable consideration for other persons.*” Norma ini kemudian dipertegas oleh NZ Transport Agency dengan

aturan eksplisit: “*You must not use your phone while riding or driving.*” Artinya, meskipun terdapat norma umum, implementasi operasional tetap diberikan agar tidak terjadi kekaburan dalam penegakan.

**Kelima, Uni Emirat Arab (*Federal Traffic Law Article 32*)** secara konsisten dalam praktik penegakan dan pemberitaan hukum dikonstruksikan sebagai larangan terhadap *distracted driving*, termasuk penggunaan ponsel, pengambilan foto (*selfie*), dan aktivitas lain yang mengalihkan perhatian pengemudi. Pendekatan ini menunjukkan bahwa bahkan dalam sistem hukum yang berbasis prinsip umum, tetap terdapat penjabaran perilaku yang secara tegas dikualifikasikan sebagai gangguan konsentrasi. Dari seluruh perbandingan tersebut, terlihat pola normatif yang seragam: negara-negara tersebut tidak membiarkan konsep “konsentrasi” berdiri sebagai frasa tunggal yang abstrak, melainkan selalu diuraikan menjadi daftar perilaku konkret yang dapat diidentifikasi, diawasi, dan ditegakkan secara konsisten.

Jika dibandingkan dengan Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang hanya menggunakan frasa “penuh konsentrasi” tanpa indikator perilaku, tanpa batasan operasional, dan terlebih tidak disertai pemaknaan lebih lanjut, maka terlihat adanya kesenjangan normatif yang signifikan. Norma *a quo* tidak memberikan standar perilaku yang dapat diprediksi, tidak menyediakan pedoman bagi aparat penegak hukum, dan tidak memberikan kepastian bagi masyarakat mengenai tindakan apa yang termasuk pelanggaran.

Akibatnya, norma tersebut bersifat terbuka (*open-textured*) secara berlebihan, sehingga menimbulkan multitafsir dalam praktik, ketidakkonsistenan penegakan hukum, serta melemahkan fungsi preventif hukum dalam mencegah *distracted driving* yang secara ilmiah telah terbukti menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian, perbandingan internasional ini memperkuat argumentasi bahwa ketidakadaan pemaknaan lebih lanjut setelah frasa “penuh konsentrasi” bukan sekadar kekurangan redaksional, melainkan cacat normatif yang berdampak langsung pada kepastian hukum, efektivitas perlindungan keselamatan, dan hak konstitusional

warga negara. Oleh karena itu, secara konstitusional, Mahkamah perlu memberikan penafsiran yang tegas atau menyatakan norma tersebut inkonstitusional bersyarat sebagaimana dimohonkan dalam petitum.

#### IV. PETITUM

Berdasarkan seluruh uraian dalil Pemohon yang telah disampaikan secara lengkap dalam alasan-alasan permohonan di atas, Pemohon dengan hormat memohon kepada Yang Majelis Hakim Konstitusi untuk memberikan putusan sebagai berikut:

Dalam Pokok Permohonan

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai “mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi”;
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

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

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-25, sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Bukti P-3 : Fotokopi identitas Pemohon atas nama Muhammad Reihan Al Fariziq;

4. Bukti P-4 : Fotokopi Kartu Tanda Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Yogyakarta atas nama Muhammad Reihan Al Fariziq;
5. Bukti P-5 : Surat Keterangan Masih Kuliah Nomor 726/C.6-1/III/2026 Universitas Muhammadiyah Yogyakarta atas nama Muhammad Reihan Alfariziq;
6. Bukti P-6 : *Printout* Surat Keterangan *Law School Debate Community* Nomor 054/SEK/LSDC-UMY/III/2026 Universitas Muhammadiyah Yogyakarta atas nama Muhammad Reihan Alfariziq;
7. Bukti P-7 : Surat Pernyataan Pemohon bertanggal 5 Maret 2026;
8. Bukti P-8 : *Printout* foto luka fisik Pemohon akibat kecelakaan lalu lintas;
9. Bukti P-9 : *Printout* foto kendaraan bermotor roda dua setelah kecelakaan lalu lintas;
10. Bukti P-10 : *Printout* foto STNK kendaraan bermotor roda dua yang digunakan Pemohon;
11. Bukti P-11 : *Printout* foto tangkapan layar lokasi kejadian kecelakaan lalu lintas (Google Maps);
12. Bukti P-12 : *Printout* foto kondisi Pemohon pasca kecelakaan lalu lintas disertai penanda waktu;
13. Bukti P-13 : Fotokopi kuesioner persepsi publik mengenai gangguan konsentrasi pengemudi akibat merokok saat berkendara;
14. Bukti P-14 : Fotokopi jurnal berjudul “*Self Awareness* Perokok saat Berkendara”, Muh Yusrin, Eva Meizara Puspita Dewi, Jurnal Ilmiah Psikomuda *Connectedness*, Volume 3, Nomor 2, 2023;
15. Bukti P-15 : Fotokopi jurnal berjudul “Penanggulangan Budaya Merokok Saat Berkendara Melalui Penegakan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Demi Keselamatan Pengendara”, Arya Panca Laksana, Ahmad Saputra, Aditya Firmansyah, *Journal of Law and Social Change Review (JLSCR)*, Volume I, Number 1,

- 2026;
16. Bukti P-16 : Fotokopi jurnal berjudul “Efek Paparan Asap Rokok Terhadap Kadar *Total Antioxidant Capacity* (TAC)”, Siti Thomas Zulaikhah, Jurnal Penelitian Kesehatan Suara Forikes, Volume 13, Nomor Khusus, Januari 2022;
  17. Bukti P-17 : Fotokopi jurnal berjudul “Pengaruh Nikotin Terhadap Aktivitas dan Fungsi Otak serta Hubungannya dengan Gangguan Psikologis pada Pecandu Rokok”, Adrian Liem, Buletin Psikologi, Volume 18, Nomor 2, 2010;
  18. Bukti P-18 : *Printout* foto rekapitulasi data laka lantas;
  19. Bukti P-19 : Fotokopi jurnal berjudul “Analisis Perilaku Merokok saat Berkendara dalam Kacamata Moderasi Beragama”, Tyas Ayu Farah Dina, Moderatio: Jurnal Moderasi Beragama, Volume 05, Nomor 02, 2025;
  20. Bukti P-20 : *Printout* foto keterlibatan aktif Pemohon dalam berbagai kegiatan akademik dan advokasi;
  21. Bukti P-21 : Fotokopi karya tulis berjudul “Pengaturan Terhadap Pengendara yang Merokok saat Berlalu Lintas”, Putu Ayu Mas Candra Dewi Murti dan Made Gde Subha Karma Resen;
  22. Bukti P-22.1 : Rekaman video yang memperlihatkan polisi merokok saat berkendara dalam mobil dinas;
  23. Bukti P-22.2 : Rekaman video yang memperlihatkan polisi merokok di mobil dinas Brimob;
  24. Bukti P-22.3 : Rekaman video yang memperlihatkan anggota kepolisian yang merokok sambil mengendarai sepeda motor di wilayah Lembang, Kabupaten Bandung Barat;
  25. Bukti P-22.4 : Rekaman video yang memperlihatkan pengendara sepeda motor di kawasan Sudirman, Jakarta Pusat, yang merokok saat berkendara dan terlibat perdebatan setelah ditegur oleh pihak lain;
  26. Bukti P-22.5 : Rekaman video peristiwa di kawasan Palmerah, Jakarta Barat, yang memperlihatkan tindakan kekerasan terhadap seorang pria setelah yang

- bersangkutan menegur pengendara yang merokok saat berkendara;
27. Bukti P-22.6 : Rekaman video yang memperlihatkan anak yang mengalami luka pada mata diduga akibat puntung rokok yang dibuang dari kendaraan di Jalan Raya Narogong, Bogor;
  28. Bukti P-22.7 : Foto dan kronologi kejadian pengendara yang mengalami luka pada mata akibat bara rokok dari pengendara lain di jalan raya;
  29. Bukti P-22.8 : Rekaman video yang memperlihatkan seorang pengendara sepeda motor yang hampir terjatuh di jalan raya setelah terkejut akibat bunyi klakson dari kendaraan lain di sekitarnya.;
  30. Bukti P-22.9 : Rekaman video yang memperlihatkan peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan seorang anggota Satuan Lalu Lintas (Satlantas) dari Kepolisian Resor Klaten meninggal dunia saat sedang melaksanakan tugas pengaturan lalu linta;
  31. Bukti P-22.10 : Rekaman video yang memperlihatkan seorang pengendara sepeda motor yang terjatuh ke dalam aliran kali bersama kendaraannya setelah diduga menggunakan telepon genggam saat berkendara di jalan raya;
  32. Bukti P-23 : Fotokopi Surat Izin Mengemudi atas nama Muhammad Reihan Al Fariziq;
  33. Bukti P-24 : Fotokopi Keterangan Tertulis Saksi I atas nama Maritza Khansa Ulayya;
  34. Bukti P-25 : Fotokopi Keterangan Tertulis Saksi II atas nama Muhammad Zihni Affan.

[2.3] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk 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), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945.

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon *a quo* adalah pengujian konstitusionalitas undang-undang, *in casu* frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4960, selanjutnya disebut UU 22/2009) terhadap UUD NRI Tahun 1945, Mahkamah berwenang mengadili permohonan Pemohon.

#### **Kedudukan Hukum Pemohon**

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasan, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);

- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 harus menjelaskan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. ada tidaknya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam kedudukan sebagaimana dimaksud pada huruf a.

[3.4] Menimbang bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, Mahkamah telah berpendirian bahwa anggapan kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu:

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

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan uraian syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan pada Paragraf [3.3] dan Paragraf [3.4] di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan kedudukan hukum Pemohon yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa permohonan Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas norma frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, yang rumusan selengkapnya adalah sebagai berikut.  
“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.”
2. Bahwa Pemohon adalah warga negara Indonesia dan mahasiswa aktif pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta [vide Bukti P-4 dan Bukti P-5], serta sebagai pengemudi kendaraan bermotor yang dibuktikan dengan kepemilikan surat izin mengemudi (SIM C) [vide Bukti P-23], menjelaskan memiliki hak konstitusional sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), Pasal 28I ayat (4), serta Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945;
3. Bahwa Pemohon juga sebagai pengguna jalan yang setiap hari melakukan aktivitas berlalu lintas, Pemohon berinteraksi langsung dengan risiko-risiko keselamatan di ruang publik. Dalam hal demikian, Pemohon mendalilkan frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 tidak memberikan parameter yang jelas sehingga menimbulkan ruang penafsiran subjektif;
4. Bahwa Pemohon mengalami kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh puntung dan abu rokok. Kecelakaan yang dialami Pemohon tidak hanya membahayakan keselamatan fisik dan nyawa Pemohon, tetapi juga menimbulkan dampak kesehatan yang nyata, baik secara fisik maupun psikologis, akibat ketidakpastian keselamatan di jalan yang seharusnya dijamin oleh norma hukum yang tegas dan operasional. Kerugian ini merupakan konsekuensi langsung dari kekaburan norma dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, khususnya frasa “penuh konsentrasi”, yang tidak dilengkapi dengan indikator perilaku konkret dan batasan yang jelas;
5. Bahwa akibat norma yang tidak operasional dan multitafsir ini, Pemohon mengalami kerugian nyata atas hak konstitusionalnya, antara lain: hak atas rasa

aman terganggu karena Pemohon tidak dapat menghindari risiko akibat perilaku pengemudi lain, hak atas perlindungan hukum tidak terpenuhi karena Pemohon tidak memiliki jaminan perlindungan hukum yang efektif apabila terjadi insiden atau kecelakaan yang melibatkan pengemudi yang melakukan tindakan mengganggu konsentrasi, hak atas keselamatan diri dan integritas fisik terancam karena risiko kecelakaan meningkat akibat norma tidak memberikan standar perilaku konkret bagi pengemudi, dan hak atas perlakuan sama di hadapan hukum terganggu karena multitafsir norma memungkinkan perlakuan berbeda bagi pengemudi lain yang melakukan tindakan serupa.

Berdasarkan uraian dalam menjelaskan kedudukan hukum tersebut di atas, menurut Mahkamah Pemohon telah dapat menjelaskan kualifikasi serta adanya hak konstitusional yang dianggap dirugikan dengan berlakunya frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 yang dimohonkan pengujian. Dalam hal ini, anggapan kerugian hak konstitusional Pemohon tersebut bersifat spesifik dan aktual karena norma yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya menyebabkan Pemohon sebagai pengemudi kendaraan bermotor sekaligus juga sebagai korban kecelakaan lalu lintas menganggap mengalami kerugian hak konstitusional akibat berlakunya norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009.

Berdasarkan uraian tersebut, Pemohon telah dapat menjelaskan adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara anggapan kerugian hak konstitusional dengan berlakunya frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 yang dimohonkan pengujian. Oleh karena itu, apabila permohonan dikabulkan oleh Mahkamah maka anggapan kerugian hak konstitusional tersebut tidak lagi terjadi. Dengan demikian, terlepas dari terbukti atau tidak terbuktinya ihwal konstitusionalitas norma yang dimohonkan pengujian, menurut Mahkamah, Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon dalam mengajukan permohonan *a quo*.

[3.6] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo* dan Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon maka selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan pokok permohonan.

### **Pokok Permohonan**

[3.7] Menimbang bahwa dalam mendalilkan norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), Pasal 28I ayat (4), serta Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, Pemohon mengemukakan dalil-dalil (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara), yang apabila dipahami dan dirumuskan oleh Mahkamah pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa menurut Pemohon, keselamatan lalu lintas sebagai hak konstitusional dan kewajiban positif negara. Dalam konteks pengaturan kewajiban “penuh konsentrasi” dalam berkendara, persoalan utama bukan pada keberadaan norma tersebut, melainkan pada ketiadaan parameter objektif dan standar yang dapat diukur. Tanpa adanya standar yang jelas, frasa “penuh konsentrasi” berpotensi menjadi norma elastis yang bergantung pada subjektivitas aparat penegak hukum. Kondisi ini menimbulkan dua problem konstitusional sekaligus: (1) ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*) dan (2) potensi perlakuan diskriminatif atau sewenang-wenang dalam penegakan hukum.
2. Bahwa menurut Pemohon, pertentangan antara Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 terletak pada kegagalan norma *a quo* dalam memberikan kepastian hukum yang adil, membatasi diskresi aparat secara objektif, serta menjamin keseragaman penerapan hukum. Untuk memulihkan jaminan konstitusional tersebut, frasa “penuh konsentrasi” harus dimaknai secara tegas mencakup larangan terhadap setiap aktivitas yang secara inheren mengganggu konsentrasi pengemudi, atau dinyatakan inkonstitusional bersyarat sepanjang tidak dimaknai demikian, agar kepastian hukum yang adil benar-benar terwujud dalam praktik;
3. Bahwa menurut Pemohon, norma *a quo* tidak memberikan parameter jelas mengenai perilaku yang mengganggu konsentrasi saat berkendara menyebabkan ketidakpastian perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan. Ketidakjelasan ini berpotensi membiarkan praktik-praktik berbahaya seperti merokok, menggunakan telepon genggam, atau melakukan aktivitas lain saat berkendara tanpa pengaturan yang tegas. Kondisi tersebut mengancam hak atas rasa aman bagi pemohon maupun pengguna jalan lainnya sebagaimana dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945;

4. Bahwa menurut Pemohon, apabila norma hukum mengenai kewajiban berkendara dengan penuh konsentrasi tidak memberikan batasan perilaku yang jelas, maka potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat distraksi saat berkendara menjadi lebih besar. Dengan demikian, ketidakjelasan norma tersebut dapat mengancam keselamatan fisik masyarakat, yang pada akhirnya berkaitan langsung dengan pemenuhan hak untuk hidup sejahtera dan aman sebagaimana dijamin Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945;
5. Bahwa menurut Pemohon, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945 karena norma *a quo* bersifat abstrak, terbuka, dan multitafsir dalam praktik penerapannya, sehingga gagal menjalankan fungsi preventifnya dalam melindungi keselamatan publik serta gagal memberikan perlindungan hukum yang efektif sebagaimana dimandatkan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945;
6. Bahwa menurut Pemohon, norma Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 karena ketiadaan pemaknaan setelah frasa “penuh konsentrasi” menjadikan norma *a quo* bersifat terbuka, abstrak, dan multitafsir, sehingga pembatasan terhadap kebebasan bertindak warga negara tidak dilakukan berdasarkan standar yang jelas, terukur, dan dapat diprediksi sebagaimana disyaratkan oleh prinsip negara hukum dan Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa berdasarkan uraian dalil-dalil permohonan tersebut di atas, dalam petitum permohonan Pemohon pada pokoknya memohon kepada Mahkamah untuk menyatakan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai, “mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi”.

[3.8] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-25 yang telah disahkan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 25 April 2026 (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara).

[3.9] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon *a quo* telah jelas, Mahkamah berpendapat tidak terdapat urgensi dan relevansinya untuk meminta keterangan pihak-pihak sebagaimana disebutkan dalam Pasal 54 UU MK.

[3.10] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan dalil-dalil permohonan Pemohon, Mahkamah akan mempertimbangkan perihal dapat atau tidaknya norma frasa “penuh konsentrasi” dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 diajukan pengujian kembali. Berkenaan dengan hal tersebut, Mahkamah terlebih dahulu perlu menilai keterpenuhan syarat dalam Pasal 60 UU MK dan Pasal 72 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025), sehingga terhadap norma *a quo* dapat dimohonkan pengujian kembali. Pasal 60 UU MK dan Pasal 72 PMK 7/2025 menyatakan sebagai berikut.

#### Pasal 60 UU MK

- (1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.

#### Pasal 72 PMK 7/2025

- (1) Terhadap materi muatan, ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang atau Perppu yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam UUD NRI Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda atau terdapat alasan permohonan yang berbeda.

Berdasarkan ketentuan tersebut, terhadap ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah dilakukan pengujian konstitusionalitasnya dan telah diputus oleh Mahkamah hanya dapat dimohonkan pengujian kembali apabila terdapat dasar pengujian dan/atau alasan permohonan yang berbeda. Berkenaan dengan hal tersebut, setelah Mahkamah membaca secara saksama permohonan-permohonan terkait, antara lain:

1. Permohonan Nomor 23/PUU-XVI/2018, yang putusannya diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 30 Januari 2019, menguji norma Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 terhadap Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, dengan amar menolak permohonan Pemohon;

2. Permohonan Nomor 13/PUU-XXIV/2026, yang putusannya diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 2 Maret 2026, menguji norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 terhadap Pasal 28A dan Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, dengan amar menyatakan permohonan tidak dapat diterima;
3. Permohonan Nomor 8/PUU-XXIV/2026, yang putusannya diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 2 Maret 2026, menguji norma Pasal 106 UU 22/2009 terhadap Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, dengan amar menyatakan permohonan tidak dapat diterima;

Berdasarkan uraian fakta hukum di atas, telah ternyata permohonan-permohonan sebagaimana tersebut di atas, belum ada yang melakukan pengujian frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009. Oleh karena itu, tanpa mempertimbangkan ada atau tidaknya perbedaan dasar pengujian, menurut Mahkamah secara formal permohonan *a quo* tidak terhalang dengan ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 72 PMK 7/2025 karena Pemohon mengajukan permohonan pengujian frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 adalah sekaligus sebagai alasan permohonan yang berbeda yang belum pernah dipergunakan dalam permohonan-permohonan sebelumnya. Dengan demikian, permohonan *a quo* dapat dimohonkan pengujian kembali, dan selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan pokok permohonan.

[3.11] Menimbang bahwa setelah Mahkamah memeriksa dan membaca secara saksama permohonan Pemohon, beserta bukti-bukti yang diajukan, menurut Mahkamah, persoalan utama dalam menilai inkonstitusionalitas norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 adalah apakah frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 mengandung ketidakjelasan norma yang bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945, ataukah frasa tersebut telah memiliki makna yang jelas karena dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 telah memberikan batasan mengenai keadaan-keadaan yang dapat mengganggu perhatian dan kemampuan seseorang dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Berkenaan dengan persoalan konstitusionalitas yang didalilkan Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa untuk menilai konstitusionalitas norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, menurut Mahkamah tidak dapat dipisahkan dengan penilaian berkaitan

dengan pengaturan mengenai kewajiban mengemudi dengan penuh konsentrasi, karena terkait dengan penuh konsentrasi dimaksud merupakan unsur esensial bagi pengemudi dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Berkaitan dengan hal tersebut, mengemudi kendaraan dengan penuh konsentrasi adalah aktivitas yang tidak hanya berkaitan dengan kepentingan pengemudi sendiri, tetapi juga menyangkut keselamatan pengguna jalan lainnya. Dalam konteks ini, konsentrasi pengemudi menjadi prasyarat utama (*conditio sine qua non*) untuk memastikan kendaraan dikendalikan secara benar, wajar, hati-hati, dan responsif terhadap kondisi jalan, rambu lalu lintas, pergerakan kendaraan lain, maupun situasi darurat yang dapat terjadi sewaktu-waktu.

Bahwa berkenaan dengan frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 yang menurut Pemohon mengandung makna kekaburan atau tidak memiliki batasan yang jelas, sebelum lebih lanjut Mahkamah mempertimbangkan berkaitan dengan hal tersebut, penting bagi Mahkamah untuk mengutip Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, yang berbunyi 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”.

Berdasarkan kutipan Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 di atas, jika frasa “penuh konsentrasi” dalam norma *a quo* dikaitkan dengan makna “penuh konsentrasi” yang terdapat dalam Penjelasan norma *a quo*, khususnya pada frasa “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 perhatian dan kemampuan dalam mengemudikan kendaraan”, serta dikaitkan pula dengan permohonan Pemohon agar frasa “penuh konsentrasi” juga “mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi”, menurut Mahkamah, sesungguhnya pemaknaan yang dimohonkan Pemohon telah terserap/terabsorpsi dalam uraian Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009. Oleh karena itu, tanpa memasukkan frasa yang diinginkan Pemohon dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 sebagaimana dalam petitumnya, maka hal tersebut sejatinya frasa “penuh

konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 telah memperoleh parameter normatif berupa batasan mengenai kondisi-kondisi yang dapat dianggap mengganggu perhatian dan kemampuan seseorang dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Artinya, ukuran “penuh konsentrasi” tidak diserahkan sepenuhnya pada penilaian subjektif aparat penegak hukum, melainkan telah diarahkan dan ditunjukkan pada keadaan faktual yang dapat dikenali, dinilai, dan dibuktikan, yaitu apakah perhatian atau kemampuan pengemudi terganggu oleh kondisi fisik, kondisi psikis, penggunaan alat komunikasi atau hiburan, maupun pengaruh alkohol atau obat-obatan.

Lebih lanjut, di samping pertimbangan hukum tersebut di atas, berkenaan dengan permohonan Pemohon dalam petitumnya, yaitu agar Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 dimaknai “mencakup perbuatan yang secara nyata dan objektif dapat mengurangi kemampuan dalam mengendalikan kendaraan atau menurunkan tingkat kewaspadaan dalam mengemudi”, menurut Mahkamah, substansi permohonan demikian sesungguhnya di samping telah tercakup dan dijelaskan dalam Penjelasan Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009, sebagaimana yang diuraikan dalam pertimbangan hukum sebelumnya, rumusan norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 juga tidak dimaksudkan sebagai norma yang bersifat deskriptif atau memuat seluruh rincian mengenai bentuk-bentuk gangguan konsentrasi yang dapat dialami oleh pengemudi. Norma dalam batang tubuh pasal tersebut berfungsi menetapkan kewajiban umum bagi setiap pengemudi untuk mengemudikan kendaraan secara benar, wajar, dan penuh konsentrasi, sedangkan uraian lebih lanjut mengenai makna, cakupan, dan contoh keadaan yang dapat mengganggu konsentrasi telah dijelaskan dan ditempatkan secara proporsional dan tepat dalam bagian Penjelasan norma dimaksud.

Ihwal ini sejalan dengan pertimbangan hukum di atas, dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018, yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 30 Januari 2019, Mahkamah pada pokoknya mempertimbangkan sebagai berikut:

“... bahwa esensi pokok yang hendak dijelaskan dalam Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 adalah mengenai wajibnya pengemudi mencurahkan konsentrasinya secara penuh pada saat sedang mengemudikan kendaraan atau berkendara. Oleh karena itu pengemudi tidak boleh melakukan kegiatan lain jika kegiatan lain tersebut dapat mengganggu konsentrasinya dalam mengemudi” [vide Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018, hlm. 157].

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum tersebut di atas, berkaitan dengan frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 sesungguhnya telah pernah mendapat penegasan oleh Mahkamah bahwa makna frasa dimaksud telah memiliki arah pemaknaan yang jelas, yaitu untuk mencegah bentuk gangguan yang berpotensi mengurangi konsentrasi pengemudi dan membahayakan keselamatan berlalu-lintas.

Bahwa berkenaan dengan pertimbangan hukum tersebut di atas, penting bagi Mahkamah untuk menekankan bahwa keselamatan berlalu-lintas perlu terus ditingkatkan dan memerlukan partisipasi aktif dari semua pihak terutama pemerintah, aparat penegak hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, masyarakat pengguna jalan, maupun pihak pengelola jalan. Hal ini penting, mengingat salah satu faktor yang kerap berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan adalah kondisi pengemudi yang lelah, mengantuk atau tidak waspada dalam mengemudi. Dalam keadaan demikian, perhatian atau kemampuan pengemudi untuk menjaga konsentrasi, merespons situasi lalu lintas, serta mengambil keputusan cepat dan tepat dapat menurun yang berakibat terjadinya risiko kecelakaan. Oleh karena itu, seiring dengan meningkatnya kesadaran berkendara yang aman dan baik, serta perkembangan teknologi terkait tertib berlalu-lintas, sudah seharusnya tersedia atau memanfaatkan teknologi perlalulintasan yang mampu mendeteksi tanda-tanda kelelahan, mengantuk atau tidak waspadanya pengemudi ketika sedang mengemudikan kendaraan, misalnya melalui pola gerak mata, ekspresi wajah, posisi kepala, atau durasi mengemudi dengan menggunakan alat pengukur waktu/*timer*. Sistem tersebut diharapkan dapat memberikan peringatan dini kepada pengemudi mulai terindikasinya kehilangan kewaspadaan atau konsentrasi yang dapat membahayakan dalam berlalu-lintas.

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum tersebut di atas, dalil Pemohon yang menyatakan bahwa frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 terdapat kekaburan dan batasan/parameter yang tidak jelas adalah dalil yang tidak berdasar, dan sebaliknya frasa “penuh konsentrasi” tersebut justru masih diperlukan untuk sebagai frasa pengingat dan standar perilaku bagi setiap pengemudi agar tidak menjalankan atau mengemudikan kendaraan dalam keadaan yang dapat mengganggu perhatian atau kemampuan bagi pengemudi yang membahayakan keselamatan pengguna lalu lintas lain dan/atau pengemudi sendiri.

Dengan demikian, dalil Pemohon haruslah dinyatakan tidak beralasan menurut hukum.

[3.12] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, frasa “penuh konsentrasi” dalam norma Pasal 106 ayat (1) UU 22/2009 telah ternyata tidak bertentangan dengan hak atas kepastian hukum, hak atas perlindungan diri dan rasa aman dari ancaman ketakutan, hak atas kehidupan yang sejahtera, tanggung jawab negara dalam pemenuhan hak asasi manusia, dan pengakuan atas hak dan kebebasan setiap orang yang dibatasi oleh undang-undang untuk mengormati hak orang lain, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), Pasal 28I ayat (4), serta Pasal 28J ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, bukan sebagaimana yang didalilkan oleh Pemohon. Dengan demikian, dalil Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

[3.13] 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] Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[4.3] Permohonan Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

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:**

Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Enny Nurbaningsih, Ridwan Mansyur, Arsul Sani, Adies Kadir, dan Liliek Prisbawono Adi masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis** tanggal **enam belas**, bulan **April**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Selasa**, tanggal **dua belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, selesai diucapkan **pukul 15.27 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Enny Nurbaningsih, Ridwan Mansyur, Arsul Sani, Adies Kadir, dan Liliek Prisbawono Adi masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Aqmarina Rasika sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakilinya, dan Presiden atau yang mewakilinya.

**KETUA,**

**ttd.**

**Suhartoyo**

**ANGGOTA-ANGGOTA,**

**ttd.**

**Saldi Isra**

**ttd.**

**M. Guntur Hamzah**

**ttd.**

**Daniel Yusmic P. Foekh**

**ttd.**

**Enny Nurbaningsih**

ttd.

**Ridwan Mansyur**

ttd.

**Arsul Sani**

ttd.

**Adies Kadir**

ttd.

**Lilieq Prisbawono Adi**

**PANITERA PENGGANTI,**

ttd.

**Aqmarina Rasika**



Plt. Panitera  
Wiryanto - NIP 196406051988031001  
*Digital Signature*

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

Keterangan:  
- Salinan sesuai dengan aslinya  
- Surat/dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan basah karena telah ditandatangani secara elektronik (*digital signature*) dengan dilengkapi sertifikat elektronik.