

**PUTUSAN****NOMOR 187/PUU-XXIV/2026****DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,**

[1.1] Yang mengadili permohonan 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:

1. Nama : **Muhammad Farhanudin Ubaidillah**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Rejosari RT05/RW03 Niomor 30, Benowo, Pakal,
Kota Surabaya

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

2. Nama : **Aditya Dwi Ramadhan**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jalan Babatan Pratama 15/L-7 RT.03/RW.08
Kelurahan Babatan, Kecamatan Wiyung, Surabaya,
Jawa Timur

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

3. Nama : **Ananda Romzul Hilmi Argi**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Blimbingan, RT12/RW03, Kecamatan Sooko,
Kabupaten Mojokerto, Jawa Timur

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

4. Nama : **Muhammad Hifmi Maulana**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jalan Randu Barat III/27, RT 04/RW12,
Kelurahan Sidotopo Wetan, Kecamatan Kenjeran,
Surabaya, Jawa Timur

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

Selanjutnya Pemohon I sampai dengan Pemohon IV disebut sebagai-----
-----**para Pemohon;**

- [1.2] Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon.

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 30 April 2026, yang diterima Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 22 Mei 2026 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 185/PUU/PAN.MK/AP3/05/2026 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 187/PUU-XXIV/2026 pada tanggal 22 Mei 2026, yang telah diperbaiki dengan perbaikan permohonan bertanggal 30 April 2026 dan diterima Mahkamah pada tanggal 23 Juni 2026, pukul 14.46 WIB, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. Kewenangan Mahkamah Konstitusi

1. Bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 menegaskan:
"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 Mahkamah Konstitusi memiliki kewenangan untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 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 kewenangan Mahkamah Konstitusi tersebut juga dipertegas dalam 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) yang menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

4. Bahwa kewenangan Mahkamah Konstitusi turut diatur pula dalam 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, yang menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
5. Bahwa Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyebutkan bahwa dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.
6. Bahwa objek permohonan Pengujian Undang-Undang (PUU) oleh Mahkamah Konstitusi mencakup Undang-Undang dan Perppu sebagaimana ditentukan dalam Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang menyatakan bahwa "Objek Permohonan PUU adalah Undang-Undang dan Perppu."
7. Bahwa Para Pemohon mengajukan permohonan pengujian materiil atas Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disebut "UU LLAJ", yang bunyi pasal-pasal tersebut adalah sebagai berikut:
Pasal 47 ayat (1): "Kendaraan terdiri atas: a. Kendaraan Bermotor; dan b. Kendaraan Tidak Bermotor".
8. Bahwa objek pengujian dalam permohonan ini adalah norma dalam UU LLAJ

yang masuk dalam ruang lingkup kewenangan Mahkamah Konstitusi sebagaimana diatur dalam Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, Pasal 29 ayat (1) UU Kekuasaan Kehakiman, Pasal 10 ayat (1) huruf a UU MK, Pasal 9 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025).

9. Bahwa permohonan para Pemohon adalah mengenai Pengujian Materiil Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, maka Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili permohonan ini.

Bahwa dalam pengujian materi Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar di Mahkamah Konstitusi, terdapat ketentuan yang mengatur agar muatan norma dalam pengujian tidak dilakukan berulang kali (*ne bis in idem*). Hal ini dinyatakan dalam Pasal 60 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011, yang menyatakan bahwa terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji tidak dapat dimohonkan pengujian kembali, kecuali jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.

10. Bahwa permohonan *a quo* memiliki objek pengujian yang baru pertama kali diajukan, khususnya dalam kaitannya dengan kekosongan hukum sepeda listrik berdasarkan batu uji Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Belum pernah ada putusan Mahkamah Konstitusi yang secara spesifik memeriksa konstitusionalitas Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ dalam konteks perkembangan teknologi kendaraan elektrik, sehingga permohonan ini tidak memenuhi unsur *ne bis in idem* dan berwenang untuk dipertimbangkan oleh Mahkamah.
11. Bahwa dengan demikian, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa dan memutus permohonan pengujian materiil yang diajukan oleh para Pemohon dalam perkara ini.

II. Kedudukan Hukum (*Legal standing*) Para Pemohon

1. Kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) merupakan syarat yang wajib dipenuhi oleh setiap pemohon dalam mengajukan permohonan

pengujian undang-undang ke Mahkamah Konstitusi, sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU Mahkamah Konstitusi juncto Pasal 4 ayat (1) PMK 7/2025, yang menyatakan bahwa pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan yang sama;
 - b. kesatuan hukum masyarakat adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 - c. badan hukum publik atau badan hukum privat; atau
 - d. lembaga negara.
2. Berdasarkan ketentuan tersebut, Pemohon haruslah memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam perkara pengujian Undang-Undang dengan terpenuhinya kualifikasi untuk bertindak sebagai Pemohon, serta adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dirugikan dengan berlakunya suatu Undang-Undang.
3. Bahwa setelah memenuhi kualifikasi dalam kedudukan hukum sebagai Pemohon, perlu pula diuraikan syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana ditentukan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, yaitu:
- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. hak konstitusional tersebut dianggap dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;
 - c. kerugian konstitusional tersebut bersifat spesifik dan aktual atau setidak-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; serta
 - e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

4. Oleh sebab itu para Pemohon menguraikan kedudukan hukum (*legal standing*) dalam mengajukan permohonan sebagai berikut:

4.1 Kualifikasi sebagai para Pemohon

Bahwa para Pemohon berkualifikasi sebagai perorangan Warga Negara Indonesia yang berstatus sebagai mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, sebagaimana dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk dan Kartu Tanda Mahasiswa masing-masing Pemohon. Para Pemohon merupakan pengguna aktif kendaraan bermotor di jalan raya yang dalam kesehariannya secara langsung berinteraksi dengan kondisi lalu lintas yang melibatkan penggunaan sepeda listrik

Bahwa selain kualifikasi sebagai warga negara dan pengguna jalan raya, para Pemohon adalah mahasiswa di bidang ilmu hukum yang secara akademis memiliki kepentingan terhadap terjaganya kepastian hukum dan konstusionalitas norma-norma yang berlaku di Indonesia. Sebagai calon penegak dan pembela hukum, para Pemohon berkepentingan secara langsung untuk memastikan bahwa setiap produk legislasi yang mengatur kehidupan bermasyarakat telah memenuhi standar konstusional yang menjamin perlindungan hak warga negara.

Bahwa para Pemohon aktif mengkaji isu-isu hukum yang berkembang di masyarakat, termasuk persoalan ketidakpastian hukum akibat kekosongan norma tentang sepeda listrik. Keaktifan ini ditunjukkan melalui penulisan karya ilmiah dan diskusi akademik yang secara khusus membahas kesenjangan antara perkembangan teknologi transportasi elektrik dan ketiadaan payung hukum yang memadai dalam UU LLAJ.

4.2 Kerugian Konstusional Para Pemohon

Bahwa para Pemohon memiliki hak konstusional yang dijamin oleh Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yakni hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum. Hak konstusional ini dirugikan oleh berlakunya Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ karena ketentuan tersebut tidak mengatur status hukum sepeda listrik, baik sebagai kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, sehingga menimbulkan kekosongan hukum yang berdampak langsung pada kepastian hukum yang seharusnya dapat dinikmati Para Pemohon selaku warga negara.

5. Bahwa secara lebih konkret, kerugian konstusional para Pemohon dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Bahwa Pemohon I adalah seorang Warga Negara Indonesia yang berstatus sebagai mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya yang dalam kegiatan sehari-hari menggunakan sepeda listrik sebagai sarana mobilitas utama untuk berpergian ke Universitas, mengikuti kegiatan perkuliahan akademik, melakukan aktivitas organisasi kemahasiswaan, dan memenuhi serta menunjang kegiatan Pendidikan lainnya. Pemohon I memilih menggunakan sepeda Listrik karena dinilai lebih ekonomis, ramah lingkungan dan sesuai dengan kondisi keuangan Mahasiswa. Dalam praktiknya, Pemohon I mengalami ketidakpastian hukum akibat tidak dimasukkan atau dikategorikannya sepeda listrik sebagai kategori kendaraan dalam Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Pasal 47 ayat (1) tersebut hanya mengatur klasifikasi kendaraan berupa kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor tanpa memberikan kejelasan mengenai kedudukan hukum sepeda listrik yang secara faktual memiliki karakteristik berbeda dari sepeda konvensional maupun kendaraan bermotor berbahan bakar, yakni sepeda Listrik memiliki 2 sumber tenaga penggerak yaitu menggunakan tenaga mesin ataupun pedal kayuh.
- b. Akibat kekosongan norma tersebut, Pemohon I kerap mengalami perlakuan yang berbeda-beda dari aparat penegak hukum di lapangan. Dalam beberapa keadaan, sepeda listrik yang digunakan Pemohon I diperlakukan sebagai kendaraan bermotor sehingga Pemohon diminta memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), tanda nomor kendaraan, serta kewajiban registrasi kendaraan. Namun di tempat lain yang berbeda, sepeda listrik justru dianggap sebagai sepeda biasa yang tidak memerlukan persyaratan tersebut. Perbedaan perlakuan hukum tersebut menimbulkan ketidakpastian hukum yang nyata dan aktual bagi Pemohon I.
- c. Kerugian konstitusional Pemohon I terletak pada terlanggarnya hak atas kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Ketidakjelasan norma menyebabkan Pemohon I tidak dapat mengetahui secara pasti hak

dan kewajibannya sebagai pengguna jalan. Kondisi demikian menciptakan potensi tindakan sewenang-wenang dari aparat karena tidak terdapat standar pengaturan yang jelas mengenai penggunaan sepeda listrik dalam sistem lalu lintas nasional.

- d. Selain itu, ketidakjelasan pengaturan juga mengakibatkan Pemohon I berada dalam posisi rentan terhadap sanksi administratif maupun tilang yang dasar hukumnya tidak memiliki kepastian. Dengan demikian, norma Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ telah menimbulkan kerugian konstitusional yang bersifat spesifik, aktual, dan memiliki hubungan sebab akibat langsung (*causal verband*) dengan tidak diaturinya sepeda listrik dalam ketentuan *a quo*.
- e. Bahwa, Pemohon II adalah seorang Warga Negara Indonesia yang berstatus sebagai mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya yang dalam kegiatan sehari - hari menggunakan sepeda motor sebagai sarana mobilitas utama untuk berpergian ke Universitas, mengikuti kegiatan perkuliahan akademik, melakukan aktivitas organisasi kemahasiswaan, dan memenuhi serta menunjang kegiatan Pendidikan lainnya. Dalam praktiknya di lapangan, Pemohon II mengalami ketidakpastian hukum akibat tidak dimasukkan atau dikategorikannya sepeda listrik sebagai kategori kendaraan dalam Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Pasal 47 ayat (1) tersebut hanya mengatur klasifikasi kendaraan berupa kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor tanpa memberikan kejelasan mengenai kedudukan hukum sepeda Listrik.
- f. Dampak dari ketidakjelasan pengaturan norma tersebut, Pemohon II secara langsung mengalami musibah berupa kecelakaan lalu lintas di jalan raya dengan melibatkan seorang anak di bawah umur yang sedang mengendarai sepeda Listrik di jalan raya umum. Peristiwa tersebut bermula ketika Pemohon sedang mengendarai sepeda motor di jalan umum sesuai dan telah mematuhi ketentuan dan kewajiban lalu lintas. Pada saat bersamaan, seorang anak yang tanpa aba-aba sen secara mendadak menyeberang dari pertigaan jalan menuju jalan raya menggunakan sepeda listrik tanpa pengawasan orang tua dan

tanpa adanya kepastian mengenai kelayakan penggunaan sepeda listrik di ruang lalu lintas jalan umum dan tanpa mengenakan. Karena tidak adanya pengaturan yang jelas mengenai posisi, jalur penggunaan, batas usia pengguna, serta standar keselamatan sepeda listrik dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas tersebut tidak dapat dihindari.

- g. Akibat kecelakaan tersebut, Pemohon II mengalami kerugian materiil berupa kerusakan kendaraan, dan ketidakpastian hukum dalam proses penyelesaian perkara. Pemohon juga mengalami hambatan dalam aktivitas akademik karena harus menjalani perawatan di klinik dan kehilangan waktu perkuliahan. Kerugian konstitusional semakin dirasakan oleh Pemohon II karena ketika dalam proses penyelesaian kecelakaan tersebut menimbulkan ketidakjelasan hukum mengenai status sepeda listrik yang digunakan oleh anak tersebut. Dalam praktiknya, aparat penegak hukum mengalami kesulitan menentukan klasifikasi hukum sepeda listrik karena Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ tidak secara tegas mengatur sepeda listrik sebagai bagian dari jenis kendaraan dalam sistem lalu lintas nasional. Ketidakjelasan norma tersebut akhirnya memunculkan suatu pertanyaan mendasar yakni apakah sepeda listrik dapat digunakan di jalan raya umum?, berapa batasan umur yang diperbolehkan untuk mengendarai sepeda listrik?, apakah sepeda listrik tunduk pada aturan Pasal 47 Ayat (1) UU LLAJ yang mengatur mengenai kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Dengan munculnya pertanyaan mendasar ini aparat penegak hukum khususnya pihak kepolisian mengalami permasalahan dan hambatan dalam menangani kasus kecelakaan sepeda listrik ini, sehingga pihak kepolisian meminta agar permasalahan ini diselesaikan secara damai.
- h. Akibat kekaburan norma tersebut, Pemohon II mengalami ketidakpastian hukum dalam memperoleh perlindungan dan penyelesaian hukum yang adil atas kecelakaan yang dialaminya, karena sepeda listrik belum diklasifikasikan secara jelas dalam UU LLAJ, khususnya dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ, maka

penanganannya tidak dapat sepenuhnya menggunakan aturan hukum lalu lintas, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, norma Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ telah menimbulkan kerugian konstitusional yang bersifat spesifik, aktual, dan memiliki hubungan sebab akibat langsung (*causal verband*) dengan tidak diaturnya sepeda listrik dalam ketentuan *a quo*.

- i. Bahwa, Pemohon III adalah seorang Warga Negara Indonesia dan mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya yang tinggal di kawasan padat penduduk di Surabaya, di mana penggunaan sepeda listrik oleh berbagai kalangan usia termasuk anak-anak dan remaja di bawah umur sudah sangat masif. Pemohon III secara rutin menyaksikan pengendara sepeda listrik tanpa helm, tanpa lampu, dan bahkan melawan arus di jalan yang sama dengan kendaraan bermotor konvensional. Pemohon III pernah secara aktif mempertanyakan kepada aparat kepolisian setempat mengenai mekanisme penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda listrik, namun tidak mendapatkan jawaban yang memuaskan karena petugas sendiri mengakui ketiadaan dasar hukum yang tegas. Sebagai mahasiswa hukum, Pemohon III menderita kerugian konstitusional berupa ketidakmampuan untuk mendapatkan kepastian hukum yang adil atas situasi yang secara nyata membahayakan keselamatannya setiap hari.
- j. Bahwa, Pemohon IV adalah seorang Warga Negara Indonesia dan mahasiswa aktif Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya yang dalam kesehariannya menggunakan angkutan umum dan berjalan kaki sehingga sangat rentan berhadapan langsung dengan pengendara sepeda listrik di trotoar, jalur pejalan kaki, dan persimpangan jalan. Pemohon IV pernah mengalami situasi di mana seorang pengendara sepeda listrik melaju dengan kecepatan tinggi di atas trotoar dan hampir menabrak Pemohon IV yang sedang berjalan menuju halte. Pemohon IV tidak dapat mengambil tindakan hukum apapun atas kejadian tersebut karena tidak ada norma dalam UU LLAJ yang melarang secara eksplisit penggunaan sepeda listrik di

trottoar dengan sanksi pidana yang jelas. Kerugian konstitusional Pemohon IV terletak pada hilangnya jaminan perlindungan hukum sebagai pejalan kaki yang seharusnya mendapatkan rasa aman dan kepastian bahwa setiap ancaman terhadap keselamatannya di ruang publik dapat ditangani secara hukum.

- k. Bahwa akibat tidak adanya klasifikasi yang tegas dalam UU LLAJ, para Pemohon, menghadapi kondisi di mana pelanggar lalu lintas yang mengendarai sepeda listrik tidak dapat dipidana berdasarkan prinsip *nullum crimen sine lege*. Ketiadaan norma inilah yang menjadi kerugian konstitusional nyata karena hak Para Pemohon atas perlindungan dan kepastian hukum yang adil menjadi tidak dapat diwujudkan.
6. Bahwa kerugian konstitusional para Pemohon sebagaimana diuraikan di atas memiliki hubungan kausal yang langsung dengan berlakunya Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ yang tidak mengatur sepeda listrik. Apabila permohonan ini dikabulkan dan Mahkamah memberikan tafsir konstitusional atas pasal-pasal tersebut, maka kerugian konstitusional Para Pemohon tidak akan terjadi lagi.
 7. Bahwa berdasarkan uraian di atas, Para Pemohon telah memenuhi syarat kualifikasi sebagai Pemohon dalam perkara Pengujian Undang-Undang, sehingga Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) yang sah untuk mengajukan permohonan ini.

III. ALASAN PERMOHONAN

A. Permohonan Dapat Diajukan Kembali (*Tidak Ne Bis In Idem*)

1. Tinjauan Normatif Asas *Ne Bis In Idem* dalam Perkara Konstitusi

Bahwa secara fundamental, prinsip *ne bis in idem* dalam hukum acara Mahkamah Konstitusi hadir untuk menjaga wibawa dan kepastian putusan Mahkamah yang bersifat final dan mengikat. Norma ini termaktub dalam Pasal 60 ayat (1) UU MK yang menyatakan bahwa materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji tidak dapat dimohonkan pengujian kembali. Namun pembentuk undang-undang menyadari bahwa dinamika hukum dan perkembangan rasa keadilan masyarakat menuntut adanya ruang bagi pengujian ulang selama terdapat dasar atau alasan hukum yang baru dan berbeda.

Oleh karena itu, Pasal 60 ayat (2) UU MK dan Pasal 72 ayat (2) PMK

Nomor 7 Tahun 2025 memberikan pengecualian konstitusional yang menyatakan bahwa pengujian dapat dilakukan kembali apabila materi muatan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda, atau terdapat alasan permohonan yang berbeda dari permohonan sebelumnya.

2. Orisinalitas Objek dan Dalil Konstitusionalitas dalam Permohonan a Quo

Bahwa para Pemohon menegaskan bahwa meskipun Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ merupakan bagian dari norma klasifikasi kendaraan, pengujian yang dilakukan kali ini memiliki orisinalitas argumen yang belum pernah diputus oleh Mahkamah dalam perkara-perkara terdahulu. Dalam perkara sebelumnya yang berkaitan dengan UU LLAJ, fokus pengujian umumnya berkisar pada isu angkutan berbasis aplikasi dan kewenangan kepolisian dalam penerbitan SIM. Belum pernah ada putusan Mahkamah yang secara spesifik membedah konstitusionalitas Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ dalam kaitannya dengan kekosongan hukum sepeda listrik yang berdampak pada ketidakpastian hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa ketidakhadiran klasifikasi sepeda listrik dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ merupakan isu baru yang lahir seiring dengan ledakan teknologi transportasi elektrik dalam satu dekade terakhir. Hal ini menciptakan kondisi kekosongan hukum yang tidak dapat diselesaikan hanya dengan merujuk pada putusan-putusan terdahulu. Dengan demikian, permohonan ini membawa alasan yang berbeda secara substansial, yakni mengenai kegagalan negara dalam memberikan kepastian hukum yang adil atas kategori kendaraan baru yang memiliki energi kinetik menyerupai kendaraan bermotor.

3. Adanya Perubahan Keadaan dan Fakta Sosiologis yang Fundament

Bahwa selain perbedaan dasar pengujian, Mahkamah Konstitusi dalam yurisprudensinya seringkali mempertimbangkan adanya perubahan keadaan yang mendasar sebagai dasar untuk menyampingkan asas *ne bis in idem*. Secara empiris, pada saat UU LLAJ disahkan pada tahun 2009, eksistensi sepeda listrik belum menjadi fenomena transportasi massa yang masif di jalan raya Indonesia.

Bahwa saat ini, fakta sosiologis menunjukkan pertumbuhan jumlah sepeda listrik yang mencapai jutaan unit di seluruh Indonesia. Tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik mencapai 647 kasus hanya dalam

periode Januari hingga Juni 2024 menunjukkan adanya ancaman nyata terhadap keselamatan jiwa. Selain itu, ketidakkonsistenan regulasi di bawah undang-undang berupa Permenhub dan Perpol justru menambah kebingungan hukum di masyarakat karena sanksi pidana tidak memiliki landasan undang-undang yang kuat.

Bahwa fakta-fakta sosiologis tersebut merupakan alasan permohonan yang berbeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (2) PMK 7/2025. Permohonan ini diajukan untuk merespons realitas hukum yang tidak terbayangkan pada saat undang-undang dibentuk, sehingga Mahkamah memiliki kewajiban konstitusional untuk memeriksa kembali norma Pasal 47 ayat (1) tersebut demi menjaga agar konstitusi tetap mampu memberikan jawaban atas problematika hukum terkini.

4. Pentingnya Tafsir Konstitusional Baru demi Menjamin Hak Konstitusional

Bahwa permohonan ini tidak dimaksudkan untuk mengganggu stabilitas putusan Mahkamah yang sudah ada, melainkan untuk melengkapi dan memberikan tafsir konstitusional baru yang sangat dibutuhkan oleh jutaan warga negara pengguna jalan. Tanpa adanya pemeriksaan kembali terhadap Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ, hak para Pemohon atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil akan terus terlanggar akibat kekosongan norma primer.

Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, para Pemohon berkeyakinan bahwa permohonan *a quo* telah memenuhi syarat formal pengecualian *ne bis in idem*. Permohonan ini membawa dasar pengujian yang spesifik berupa Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, alasan permohonan yang baru berupa fenomena sepeda listrik, dan fakta empiris yang belum pernah diajukan sebelumnya. Oleh karenanya, Mahkamah Konstitusi secara yuridis berwenang dan patut secara hukum untuk menerima, memeriksa, dan memutus permohonan ini.

B. Kaitan Kerugian Konstitusional (*Causal Verband*)

1. Analisis Dogmatik Kekosongan Norma dalam Klasifikasi Kendaraan

Bahwa hubungan sebab-akibat antara norma yang diuji dengan kerugian hak konstitusional Para Pemohon berakar pada ketidakmampuan Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ dalam merespons evolusi teknologi transportasi elektrik, khususnya sepeda listrik. Secara dogmatik, Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ membangun sebuah

dikotomi kaku yang memisahkan kendaraan menjadi dua kutub, yaitu kendaraan bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik dan kendaraan tidak bermotor yang semata-mata digerakkan oleh tenaga orang atau hewan.

Bahwa sepeda listrik hadir sebagai anomali teknis yang memiliki karakteristik hibrida karena memiliki pedal kayuh sebagaimana kendaraan tenaga orang, namun dilengkapi motor elektrik yang menghasilkan daya dorong signifikan. Ketidakmampuan norma *a quo* untuk mengklasifikasikan karakteristik hibrida ini mengakibatkan sepeda listrik terjebak dalam ruang vakum hukum atau *legal vacuum*. Bagi para Pemohon yang merupakan pengguna jalan raya aktif, kekosongan ini bukan sekadar masalah teoretis, melainkan ancaman nyata terhadap kepastian hukum yang adil. Kerugian ini bersifat spesifik dan aktual karena setiap kali Para Pemohon berada di jalan raya, mereka dipaksa berinteraksi dengan moda transportasi yang status hukumnya tidak terdefinisi secara eksplisit oleh undang-undang, sehingga hak Para Pemohon untuk mendapatkan perlindungan hukum yang terukur sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menjadi terabaikan.

2. Ketidakadilan Relatif dan Pelanggaran Prinsip *Equality Before the Law*

Bahwa kaitan kerugian konstitusional para Pemohon semakin nyata apabila ditinjau dari aspek keadilan perlakuan di hadapan hukum. Terdapat hubungan kausalitas langsung antara ketidakjelasan Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ dengan munculnya diskriminasi hukum di jalan raya. Pengendara sepeda motor konvensional diwajibkan oleh undang-undang untuk memiliki Surat Izin Mengemudi sebagai bukti kompetensi, mendaftarkan kendaraan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan, serta tunduk pada sanksi pidana jika melanggar aturan lalu lintas.

Bahwa sebaliknya, pengendara sepeda listrik yang dalam banyak varian memiliki kecepatan dan massa yang mampu menimbulkan fatalitas serupa justru bebas dari segala beban kewajiban dan tanggung jawab hukum tersebut semata-mata karena ketiadaan norma klasifikasi dalam UU LLAJ. Kerugian konstitusional para Pemohon terjadi karena negara secara tidak langsung menciptakan ketimpangan hukum di jalan raya, di mana satu kelompok pengguna jalan dibebani aturan ketat sementara kelompok lain mendapatkan impunitas tanpa dasar rasional yang jelas. Ketimpangan ini secara langsung mencederai hak Para Pemohon atas perlakuan yang sama di hadapan hukum,

yang kerugian tersebut tidak akan terjadi apabila Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ memberikan klasifikasi yang setara dan adil terhadap sepeda listrik.

3. Hilangnya Perlindungan Hukum dalam Penegakan Hukum Pidana

Bahwa kaitan sebab-akibat ini juga termanifestasi dalam hilangnya jaminan perlindungan hukum pascaterjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu dari para Pemohon telah mengalami kerugian aktual berupa kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda listrik, di mana pelaku tidak dapat dikenakan sanksi hukum yang jelas. Hal ini terjadi karena dalam hukum pidana berlaku asas legalitas berupa *nullum crimen sine lege* yang menyatakan bahwa sanksi pidana hanya dapat dijatuhkan berdasarkan undang-undang.

Bahwa karena Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ tidak mencantumkan sepeda listrik dalam klasifikasinya, tindakan membahayakan yang dilakukan pengendaranya tidak dapat dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan lalu lintas sebagaimana diatur dalam ketentuan pidana UU LLAJ. Kekosongan norma primer ini menyebabkan para Pemohon tidak dapat menuntut hak hukumnya secara efektif untuk mendapatkan rasa aman di jalan raya. Tanpa adanya tafsir konstitusional dari Mahkamah Konstitusi, para Pemohon akan terus berada dalam kondisi tanpa perlindungan hukum yang memadai setiap kali beraktivitas di ruang publik.

4. Fragmentasi Regulasi dan Kegagalan Jaminan Kepastian Hukum

Bahwa kerugian konstitusional para Pemohon juga berpangkal pada kegagalan negara dalam memenuhi standar kepastian hukum yang dapat diprediksi. Hak atas kepastian hukum menuntut agar setiap norma hukum harus jelas, dapat dipahami, dan tidak tumpang tindih. Akibat Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ tidak mengatur sepeda listrik, muncul regulasi di bawah undang-undang seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 dan Peraturan Kepolisian Nomor 5 Tahun 2021 yang mencoba mengisi kekosongan tersebut, namun justru menciptakan ambiguitas baru karena tidak memiliki landasan sanksi pidana yang kuat.

Bahwa situasi ini menciptakan kebingungan hukum masif bagi para Pemohon selaku warga negara. Di satu sisi sepeda listrik beroperasi secara masif, namun di sisi lain tidak ada standar kompetensi pengendara atau kelaikan kendaraan yang diatur secara integratif dalam undang-undang. Berdasarkan seluruh uraian tersebut, terdapat hubungan sebab-akibat yang nyata, spesifik, dan tidak

terbantahkan antara berlakunya Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ yang multitafsir dengan kerugian hak konstitusional para Pemohon atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil.

C. Sejarah Legislasi Dan Niat Pembentuk UU LLAJ (*Legal Intent*)

1. Bahwa dalam penyusunan setiap undang-undang, niat atau tujuan pembentuk undang-undang menjadi pijakan penting untuk memahami ruang lingkup dan batas keberlakuan suatu norma. Penelusuran niat tersebut dapat dilakukan melalui Naskah Akademik yang memuat landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis dibentuknya suatu undang-undang. Berkaitan dengan UU LLAJ, Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang pada tahun 2009 merumuskan klasifikasi kendaraan berdasarkan realitas transportasi yang ada pada saat itu.
2. Bahwa pada tahun 2009, sepeda listrik belum menjadi moda transportasi yang digunakan secara massal oleh masyarakat Indonesia. Kendaraan yang dikenal masyarakat pada masa itu hanyalah sepeda motor konvensional berbahan bakar bensin, mobil, bus, truk, serta kendaraan tidak bermotor berupa sepeda dan becak. Ketika pembentuk undang-undang merumuskan Pasal 47 ayat (1), mereka tidak membayangkan hadirnya kendaraan yang memiliki dua sumber tenaga penggerak sekaligus, yaitu tenaga manusia melalui pedal dan tenaga listrik melalui motor elektrik.
3. Bahwa kekosongan hukum yang ada bukan merupakan keputusan yang disengaja oleh pembentuk undang-undang, melainkan konsekuensi dari keterbatasan pandang legislatif pada saat UU LLAJ disahkan. Kondisi ini dikenal dalam teori hukum sebagai kekosongan hukum yang tidak disengaja atau unintentional legislative gap, yaitu situasi di mana pembentuk undang-undang tidak mengatur sesuatu hal bukan karena bermaksud membebaskannya dari pengaturan, melainkan karena hal tersebut belum terbayangkan pada saat legislasi berlangsung.
4. Bahwa dalam konteks teori hukum, kekosongan semacam ini tidak dapat dibiarkan berlarut-larut karena hukum harus mampu merespons perubahan masyarakat. Satjipto Rahardjo dalam pemikirannya tentang hukum progresif menegaskan bahwa hukum seharusnya hadir untuk

manusia, bukan manusia yang tunduk pada keterbatasan hukum. Artinya, ketika realitas sosial berkembang jauh melampaui apa yang dibayangkan oleh pembentuk undang-undang, institusi hukum termasuk Mahkamah Konstitusi memiliki tanggung jawab untuk mengisi kekosongan tersebut melalui tafsir yang responsif.

5. Bahwa pengujian konstiusional yang dimohonkan para Pemohon adalah bentuk konkret dari tanggung jawab konstiusional tersebut. Mahkamah Konstitusi, sebagai penafsir tunggal konstitusi (the sole interpreter of the constitution), memiliki kewenangan sekaligus kewajiban untuk memberikan tafsir yang mengisi kekosongan norma Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ agar sejalan dengan jaminan hak konstiusional warga negara sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

D. Ketidacukupan Regulasi Di Bawah Undang-Undang Dalam Mengisi Kekosongan Hukum

1. Bahwa dalam upaya mengisi kekosongan hukum akibat tidak diaturnya sepeda listrik dalam UU LLAJ, pemerintah telah menerbitkan beberapa regulasi di bawah undang-undang. Namun sebagaimana akan diuraikan di bawah ini, regulasi-regulasi tersebut tidak dapat secara efektif menggantikan kebutuhan akan norma setingkat undang-undang, dan bahkan dalam beberapa hal justru saling bertentangan satu sama lain.
2. Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik merupakan regulasi pertama yang mengatur sepeda listrik di Indonesia. Namun ruang lingkupnya sangat terbatas karena hanya mengizinkan penggunaan sepeda listrik pada jalur sepeda yang tersedia, kawasan perumahan, kawasan wisata, dan tempat-tempat tertentu yang ditetapkan. Permenhub ini sama sekali tidak mengatur penggunaan sepeda listrik di jalan raya umum, sehingga dalam praktiknya tidak menjawab kondisi nyata di mana jutaan pengguna sepeda listrik menggunakan jalan raya karena infrastruktur jalur sepeda yang masih sangat terbatas.
3. Bahwa Peraturan Kepolisian Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi mencoba mengklasifikasikan sepeda listrik berdasarkan spesifikasi teknisnya, yaitu bahwa sepeda

listrik dengan kecepatan lebih dari 35 km/jam dan daya motor lebih dari 350 watt dikategorikan sebagai kendaraan bermotor yang wajib menggunakan SIM C. Namun ketentuan ini menimbulkan setidaknya tiga permasalahan hukum yang mendasar.

- a. Peraturan Kepolisian tersebut tidak memiliki landasan norma di atas yang kuat karena UU LLAJ sendiri tidak mengatur sepeda listrik, sehingga Perpol ini seolah mendefinisikan sesuatu yang tidak diakui keberadaannya oleh undang-undang yang lebih tinggi.
 - b. Sanksi pidana berupa tilang dan denda tidak dapat dikenakan kepada pengendara sepeda listrik yang melanggar aturan lalu lintas karena berdasarkan asas legalitas, sanksi pidana hanya dapat lahir dari undang-undang, bukan dari peraturan di bawah undang-undang.
 - c. Terdapat tumpang tindih antara Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 yang mengatur penggunaan sepeda listrik hanya di jalur tertentu dengan Perpol Nomor 5 Tahun 2021 yang secara implisit mengakui penggunaan sepeda listrik di jalan raya umum, sehingga aparat penegak hukum menghadapi kebingungan dalam menjalankan tugasnya.
4. Bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, hierarki norma hukum di Indonesia menempatkan undang-undang di atas peraturan pemerintah, peraturan menteri, dan peraturan lembaga negara lainnya. Norma yang mengatur hak dan kewajiban warga negara secara langsung, termasuk kewajiban memiliki SIM dan kewajiban mendaftarkan kendaraan, serta pemberian sanksi pidana, hanya dapat secara sah diatur dalam undang-undang. Regulasi di bawah undang-undang hanya dapat mengatur pelaksanaan teknis dari norma yang sudah ada di undang-undang.
 5. Bahwa dengan demikian, upaya pemerintah melalui Permenhub dan Perpol untuk mengisi kekosongan hukum tentang sepeda listrik tidak dapat menggantikan kebutuhan fundamental akan norma setingkat undang-undang. Hanya melalui undang-undanglah kepastian hukum yang sesungguhnya dapat terwujud, karena undang-undanglah yang memberikan landasan bagi seluruh regulasi di bawahnya dan yang memberikan kewenangan kepada aparat penegak hukum untuk bertindak

secara sah.

6. Bahwa kondisi ini menciptakan apa yang oleh para ahli hukum disebut sebagai hukum yang fragmentaris, yaitu keadaan di mana suatu objek yang seharusnya diatur oleh satu norma yang koheren justru diatur secara terpisah-pisah oleh berbagai regulasi yang berbeda level, berbeda cakupan, dan tidak saling melengkapi. Hukum yang fragmentaris adalah hukum yang tidak memberikan kepastian, dan kepastian hukum yang adil itulah yang dijamin oleh Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

E. Ketentuan Dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ Bertentangan Dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

1. Bahwa Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menyatakan: "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum." Hak atas kepastian hukum yang dimuat dalam pasal tersebut mengandung makna bahwa setiap norma hukum harus jelas, dapat dipahami, dan dapat diprediksi oleh setiap warga negara.
2. Bahwa Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ nyata-nyata tidak memberikan kepastian hukum tersebut karena tidak memasukkan sepeda listrik ke dalam klasifikasi kendaraan yang diaturinya. Akibatnya, jutaan pengguna sepeda listrik di Indonesia dan warga negara yang berinteraksi dengan mereka di jalan raya tidak dapat mengetahui secara pasti apakah sepeda listrik wajib didaftarkan, apakah pengendaranya wajib memiliki SIM, dan apakah pelanggar yang mengendarai sepeda listrik dapat dikenakan sanksi pidana.
3. Bahwa ketidakpastian hukum tersebut mengakibatkan adanya kesenjangan perlakuan yang tidak adil di jalan raya. Pengendara sepeda motor konvensional wajib memiliki SIM, mendaftarkan kendaraannya, dan dapat dipidana apabila melanggar aturan. Sementara itu, pengendara sepeda listrik yang dalam banyak kasus memiliki kecepatan dan massa yang sebanding dengan sepeda motor justru bebas dari kewajiban dan sanksi yang sama, bukan karena ada alasan yang rasional, melainkan semata karena ketiadaan norma. Kondisi ini jelas bertentangan dengan prinsip perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

4. Bahwa kekosongan hukum ini juga bertentangan dengan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, khususnya asas kejelasan rumusan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011. Setiap peraturan perundang-undangan, termasuk undang-undang di bidang lalu lintas, seharusnya merumuskan substansi hukum secara tepat dan jelas sehingga dapat dipahami oleh seluruh masyarakat.
5. Bahwa kekosongan hukum yang terjadi dapat dibagi menjadi tiga dimensi yang saling berkaitan. Pertama, kekosongan hukum materiel, yaitu tidak tersedianya norma dalam UU LLAJ yang secara eksplisit mengatur dan mengklasifikasikan sepeda listrik, sehingga kendaraan ini berada di luar jangkauan hukum lalu lintas. Kedua, kekosongan hukum pidana, yaitu berdasarkan prinsip legalitas yang dijamin secara konstitusional, sanksi pidana hanya dapat dijatuhkan berdasarkan undang-undang, sehingga pelanggar yang mengendarai sepeda listrik tidak dapat dipidana meskipun tindakannya membahayakan keselamatan umum. Ketiga, kekosongan hukum daerah, yaitu pemerintah daerah tidak dapat mengisi kekosongan ini melalui peraturan daerah karena materi pidana merupakan kewenangan eksklusif pemerintah pusat dan hanya dapat diatur melalui undang-undang.

F. Analisis *Living Constitution* Dan Kewajiban Negara (*State Obligation*)

1. Prinsip *Living Constitution* dalam Yurisprudensi Mahkamah Konstitusi

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam berbagai putusannya telah mengakui dan menerapkan prinsip *living constitution*, yaitu pandangan bahwa konstitusi harus dibaca dan ditafsirkan secara dinamis sesuai dengan perkembangan zaman, bukan secara kaku berdasarkan maksud literal pembentuknya pada saat konstitusi itu dibuat. Prinsip ini menjadi fondasi penting dalam menjawab persoalan-persoalan hukum yang muncul akibat perkembangan teknologi dan perubahan sosial yang tidak terbayangkan pada masa pembentukan undang-undang.

Bahwa dalam perkara *a quo*, prinsip *living constitution* memiliki relevansi yang sangat kuat. UU LLAJ dibentuk pada tahun 2009 dalam konteks

teknologi transportasi yang terbatas, sehingga klasifikasi kendaraan dalam Pasal 47 ayat (1) mencerminkan kondisi yang ada pada masa itu. Namun Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menjamin hak atas kepastian hukum adalah norma konstitusional yang harus selalu mampu melindungi warga negara, termasuk dari kekosongan hukum yang muncul akibat perubahan teknologi. Mahkamah karenanya berwenang dan bahkan berkewajiban untuk menafsirkan Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ secara konstitusional agar sejalan dengan tuntutan zaman.

2. Kewajiban Konstitusional Negara dalam Pemenuhan Hak Warga Negara

Bahwa dalam konteks hak konstitusional, negara memiliki tiga lapisan kewajiban yang dikenal dalam hukum hak asasi manusia, yaitu kewajiban untuk menghormati (to respect), kewajiban untuk melindungi (to protect), dan kewajiban untuk memenuhi (to fulfill). Ketiga kewajiban ini berlaku pula dalam konteks hak atas kepastian hukum sebagaimana dijamin Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Bahwa kewajiban negara untuk menghormati hak atas kepastian hukum berarti negara tidak boleh secara aktif menciptakan norma yang menimbulkan ketidakpastian hukum. Kewajiban untuk melindungi berarti negara harus memastikan tersedianya norma yang melindungi warga negara dari kondisi ketidakpastian hukum yang merugikan. Kewajiban untuk memenuhi berarti negara harus secara aktif mengambil langkah-langkah legislatif, administratif, dan yudisial yang diperlukan untuk mewujudkan hak atas kepastian hukum bagi setiap warga negara.

Bahwa dengan membiarkan Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ tetap tidak mengatur sepeda listrik, negara telah melalaikan ketiga kewajiban konstitusional tersebut. Negara gagal melindungi warga negara dari ketidakpastian hukum yang timbul, dan negara gagal memenuhi hak warga negara atas kepastian hukum yang adil. Mahkamah Konstitusi sebagai lembaga penjaga konstitusi memiliki tanggung jawab untuk memastikan kewajiban-kewajiban konstitusional tersebut dapat dipenuhi oleh negara melalui mekanisme pengujian undang-undang.

G. Kesenjangan Penegakan Hukum (*Law Enforcement Gap*) Dan Dampaknya

1. Bahwa salah satu dampak paling nyata dari kekosongan norma Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ adalah terciptanya kesenjangan penegakan hukum yang masif dan tidak konsisten di seluruh wilayah Indonesia. Aparat Kepolisian Republik Indonesia sebagai lembaga penegak hukum lalu lintas menghadapi dilema yang serius, karena di satu sisi mereka menyaksikan pelanggaran aturan lalu lintas oleh pengendara sepeda listrik, namun di sisi lain mereka tidak memiliki dasar hukum yang kuat untuk menindak pelanggaran tersebut.
2. Bahwa kondisi ini menghasilkan penegakan hukum yang tidak konsisten antara satu daerah dengan daerah lainnya, bahkan antara satu petugas dengan petugas lainnya di tempat yang sama. Di beberapa daerah, pengendara sepeda listrik yang melanggar aturan lalu lintas ditilang oleh petugas kepolisian dengan mengacu pada Perpol Nomor 5 Tahun 2021. Di daerah lain, petugas memilih untuk membiarkan pelanggaran serupa karena menyadari tidak ada dasar hukum yang kuat di tingkat undang-undang. Ketidakkonsistenan ini merupakan bukti konkret bahwa kekosongan norma Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ telah merusak integritas sistem penegakan hukum lalu lintas secara keseluruhan.
3. Bahwa inkonsistensi penegakan hukum ini sendiri merupakan bentuk pelanggaran terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Hak atas perlakuan yang sama di hadapan hukum mengharuskan setiap warga negara diperlakukan secara setara oleh aparat penegak hukum, terlepas dari di daerah mana mereka berada. Ketika seorang pengendara sepeda listrik di Surabaya dikenakan tilang sementara pengendara dengan perilaku identik di kota lain tidak dikenakan sanksi apapun, maka hak atas perlakuan yang sama di hadapan hukum telah dilanggar.
4. Bahwa selain menimbulkan ketidakkonsistenan penegakan hukum, kekosongan norma ini juga menciptakan ruang abu-abu yang berpotensi disalahgunakan. Tanpa standar hukum yang jelas di tingkat undang-undang, baik pengendara sepeda listrik maupun korban kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik sama-sama tidak memiliki kepastian tentang hak dan kewajiban hukum mereka. Pengendara tidak tahu apakah mereka wajib mematuhi rambu lalu lintas secara penuh, sementara korban tidak tahu apakah mereka dapat menuntut ganti rugi secara

hukum atas kerugian yang dialami.

5. Bahwa data kecelakaan yang mencapai 647 kasus dalam enam bulan pertama tahun 2024 saja menunjukkan betapa seriusnya dampak dari kesenjangan penegakan hukum ini terhadap keselamatan jiwa. Jika kondisi ini terus dibiarkan tanpa adanya norma yang jelas di tingkat undang-undang, angka kecelakaan tersebut dapat terus meningkat seiring dengan semakin maraknya penggunaan sepeda listrik di jalan raya Indonesia.

H. Perbandingan Dengan Negara Lain Sebagai Landasan Progresif

Bahwa dalam melakukan pengujian konstiusionalitas norma UU LLAJ, Mahkamah Konstitusi perlu mempertimbangkan perkembangan hukum di negara-negara lain sebagai pendekatan perbandingan yang mengkristalkan kebutuhan hukum global dalam merespons kemajuan teknologi transportasi. Hal ini penting untuk membuktikan bahwa kekosongan hukum di Indonesia bukan sekadar masalah administratif, melainkan ketertinggalan dalam memberikan perlindungan hak konstiusional warga negara.

1. Komprehensivitas Regulasi di Amerika Serikat: Klasifikasi Berdasarkan Karakteristik Fungsional

Bahwa di Amerika Serikat, pengaturan sepeda listrik tidak diserahkan pada zona abu-abu, melainkan didefinisikan secara terperinci melalui hukum federal dan diadopsi oleh mayoritas negara bagian melalui model tiga kelas sepeda listrik. Hukum federal melalui Consumer Product Safety Act mendefinisikan sepeda listrik sebagai kendaraan dengan pedal yang berfungsi penuh, memiliki motor listrik dengan daya kurang dari 750 Watt, dan kecepatan maksimal 32 km/jam.

Bahwa secara khusus, progresivitas hukum di Amerika Serikat terlihat pada pembagian kelas yang spesifik untuk menjamin kepastian hukum. Kelas pertama disebut Pedal-Assist, di mana motor hanya memberikan bantuan saat pengendara mengayuh dan berhenti saat kecepatan mencapai 32 km/jam. Kelas kedua disebut Throttle-Actuated, di mana motor dapat menggerakkan sepeda tanpa kayuhan namun dibatasi pada kecepatan 32 km/jam. Kelas ketiga disebut Speed Pedelec, di mana motor membantu saat mengayuh dengan batas kecepatan hingga 45 km/jam dan wajib dilengkapi speedometer.

Bahwa pembagian ini memberikan kepastian hukum yang adil karena

setiap kelas memiliki aturan penggunaan jalur yang berbeda. Kelas ketiga misalnya dilarang di jalur sepeda biasa dan pengendaranya wajib menggunakan helm. Hal ini berbanding terbalik dengan kondisi di Indonesia, di mana sepeda listrik dengan kecepatan tinggi tetap dianggap berada di luar klasifikasi manapun, sehingga menciptakan risiko kecelakaan tanpa adanya standar keselamatan yang proporsional.

2. Rigiditas Pengaturan di Singapura: Integrasi Keselamatan dan Registrasi

Bahwa Singapura melalui Land Transport Authority menerapkan standar yang sangat ketat terhadap sepeda listrik atau Power-Assisted Bicycles guna menjaga ketertiban ruang publik. Singapura tidak hanya mengatur spesifikasi teknis, tetapi juga status hukum pengendara secara mendalam.

Bahwa beberapa ketentuan progresif yang diterapkan Singapura meliputi kewajiban registrasi dan pemasangan plat nomor, di mana setiap sepeda listrik wajib didaftarkan dan dipasang plat nomor registrasi. Hal ini memungkinkan penegakan hukum secara elektronik apabila terjadi pelanggaran lalu lintas. Selain itu, pengendara sepeda listrik wajib lulus ujian teori sebelum diizinkan berkendara di jalur publik, guna memastikan pengendara memahami aturan prioritas jalan dan keselamatan. Sepeda listrik di Singapura juga dilarang memiliki tuas gas manual karena tenaga motor hanya boleh aktif apabila ada input kayuhan dari pengendara.

Bahwa pendekatan Singapura menunjukkan bahwa sepeda listrik diperlakukan sebagai objek hukum yang memiliki dampak terhadap keselamatan umum. Di Indonesia, ketiadaan kewajiban registrasi dan uji kompetensi bagi pengguna sepeda listrik yang beroperasi di jalan raya mengakibatkan timbulnya kecenderungan pengabaian aturan lalu lintas, yang secara langsung melanggar hak warga negara lain atas pengakuan dan jaminan perlindungan hukum yang adil.

3. Standar Uni Eropa: Harmonisasi Teknis sebagai Dasar Hukum

Bahwa di Uni Eropa, sepeda listrik dikategorikan dalam standar Electrically Power Assisted Cycles (EPAC). Standar EN 15194 menetapkan bahwa motor listrik tidak boleh melebihi 250 Watt dan bantuan motor harus diputus secara otomatis saat sepeda mencapai kecepatan 25 km/jam. Apabila sebuah sepeda listrik melebihi batas tersebut, secara otomatis ia diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor ringan yang wajib memiliki asuransi, plat nomor, dan SIM.

Bahwa filosofi hukum di Uni Eropa sangat jelas, yaitu spesifikasi teknis menentukan yurisdiksi hukum. Apabila tenaga yang dihasilkan mendekati kendaraan bermotor, maka beban kewajiban hukumnya pun harus setara dengan kendaraan bermotor. Hal ini selaras dengan dalil para Pemohon bahwa ketiadaan klasifikasi dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ menyebabkan ketidakadilan bagi pengendara motor konvensional yang wajib memiliki SIM dan STNK, sementara pengendara sepeda listrik dengan massa dan kecepatan serupa bebas dari segala kewajiban tersebut.

4. Urgensi Adopsi Landasan Progresif dalam UU LLAJ

Bahwa perbandingan dengan Amerika Serikat, Singapura, dan Uni Eropa menunjukkan fakta hukum bahwa negara-negara tersebut telah meninggalkan dikotomi kaku antara kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor sebagaimana yang masih dipertahankan dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ. Mereka telah beralih pada pendekatan karakteristik teknis dan tingkat risiko yang lebih proporsional.

Bahwa pengalaman negara-negara tersebut juga membuktikan bahwa pengaturan sepeda listrik dalam undang-undang bukan sesuatu yang terlalu teknis untuk dilakukan pada tingkat legislasi primer. Sebaliknya, ketiadaan pengaturan tersebut dalam UU LLAJ merupakan suatu kekurangan normatif yang perlu dikoreksi agar hak konstitusional warga negara atas kepastian hukum dapat terpenuhi. Oleh karena itu, sudah sepatutnya Mahkamah Konstitusi melihat bahwa tren hukum global telah menempatkan sepeda listrik sebagai kategori kendaraan tersendiri atau bagian dari kendaraan bermotor dengan spesifikasi khusus.

I. DUKUNGAN AKADEMIS DAN EMPIRIS

1. Bahwa berbagai penelitian akademik yang telah diterbitkan mendukung fakta bahwa penggunaan sepeda listrik di Indonesia belum mendapat pengaturan yang memadai dalam hukum positif. Hendra Lesmana dalam kajiannya yang berjudul "Pengaturan dan Perlindungan Hukum Terhadap Penggunaan Sepeda Listrik di Jalan Raya Indonesia" menyimpulkan bahwa penggunaan sepeda listrik di Indonesia masih menimbulkan ketidakpastian hukum yang serius, diperparah oleh infrastruktur jalur sepeda yang belum merata sehingga pengendara sepeda listrik terpaksa menggunakan jalan raya, serta tidak adanya sanksi yang tegas bagi

pelanggar.

2. Bahwa Nurrisqa Salsabila dalam kajiannya tentang pengaturan penggunaan sepeda listrik berdasarkan Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 menegaskan bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ belum mengatur dan menggolongkan sepeda listrik secara jelas karena kendaraan tersebut memiliki dua sumber tenaga penggerak, sehingga statusnya tidak dapat secara tegas masuk ke dalam satu kategori pun yang tersedia dalam Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ. Kajian ini secara akademis memperkuat dalil Para Pemohon bahwa kekosongan hukum yang ada bukan sekadar penafsiran yang berbeda, melainkan ketiadaan norma yang nyata.
3. Bahwa Teguh Rama Prasja dan Esy Kurniasih juga menyimpulkan bahwa pengaturan sepeda listrik di Indonesia masih belum lengkap karena hanya diatur secara terbatas dalam Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 dan belum diatur secara khusus dalam undang-undang lalu lintas, yang mengakibatkan perlindungan hukum terhadap pengendara sepeda listrik belum optimal terutama apabila terjadi kecelakaan di jalan raya. Senada dengan itu, Ahmad Umar Faruq dan Lutfian Ubaidillah dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa status hukum sepeda listrik di jalan raya menjadi tidak pasti dan berpotensi menimbulkan pelanggaran serta kecelakaan lalu lintas yang tidak dapat ditindak secara hukum.
4. Bahwa data empiris juga mendukung urgensi permohonan ini. Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat sedikitnya 647 kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik dalam periode Januari hingga Juni 2024 saja. Angka ini menunjukkan bahwa kekosongan hukum yang ada bukan sekadar persoalan teoritis, melainkan berdampak langsung pada keselamatan jiwa dan kesejahteraan masyarakat. Apabila tren ini berlanjut tanpa adanya norma yang memadai, angka kecelakaan tersebut dapat terus meningkat seiring dengan pertumbuhan penggunaan sepeda listrik yang semakin masif.
5. Bahwa data dan kajian akademis tersebut semakin memperkuat dalil para Pemohon bahwa kondisi hukum yang ada saat ini bertentangan dengan jaminan konstitusional yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, sehingga sudah sepatutnya Mahkamah memberikan

tafsir konstitusional yang menyelesaikan kekosongan hukum ini.

J. Simulasi Tafsir Konstitusional dan Usulan Klasifikasi Sepeda Listrik

1. Bahwa kendatipun segala ketentuan teknis dalam peraturan perundang-undangan merupakan kewenangan pembentuk Undang-Undang, para Pemohon memandang penting untuk memberikan gambaran singkat mengenai klasifikasi yang dapat diterapkan sebagai bahan pertimbangan bagi Mahkamah dalam memutus permohonan *a quo*. Gambaran ini dimaksudkan untuk menunjukkan bahwa pengaturan sepeda listrik dalam undang-undang adalah sesuatu yang tidak hanya diperlukan, tetapi juga sangat mungkin untuk dilakukan.
2. Bahwa merujuk pada pengaturan yang telah ada dalam Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 dan Perpol Nomor 5 Tahun 2021, serta mengacu pada praktik terbaik dari negara-negara yang telah memiliki regulasi komprehensif, Para Pemohon mengusulkan agar Mahkamah dalam putusannya memberikan tafsir konstitusional yang memerintahkan pembentuk undang-undang untuk mengatur sepeda listrik dalam UU LLAJ berdasarkan spesifikasi teknis kecepatan maksimal dan daya motor.
3. Bahwa secara garis besar, klasifikasi yang dapat dijadikan acuan meliputi dua kelompok utama. Pertama, sepeda listrik dengan daya motor tidak melebihi 250 Watt dan kecepatan maksimal tidak melebihi 25 km/jam dapat diklasifikasikan sebagai kendaraan tertentu bertenaga listrik yang penggunaannya dibatasi pada jalur-jalur tertentu, dengan kewajiban penggunaan alat pelindung diri dan pembatasan usia pengendara minimal 12 Tahun. Kedua, sepeda listrik dengan daya motor melebihi 250 Watt atau kecepatan maksimal melebihi 25 km/jam diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor ringan yang wajib didaftarkan, pengendaranya wajib memiliki SIM, dan tunduk pada seluruh ketentuan lalu lintas sebagaimana berlaku bagi kendaraan bermotor lainnya.
4. Bahwa dengan adanya klasifikasi tersebut, beberapa permasalahan hukum yang selama ini timbul dapat diselesaikan secara tuntas. Pertama, aparat penegak hukum memiliki dasar hukum yang jelas untuk menindak pelanggaran lalu lintas yang melibatkan sepeda listrik. Kedua,

korban kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik memiliki landasan hukum yang kuat untuk menuntut pertanggungjawaban hukum pelaku. Ketiga, masyarakat pengguna jalan raya memiliki kepastian tentang hak dan kewajiban hukum yang berlaku, sehingga dapat menyesuaikan perilakunya secara sadar dan bertanggung jawab.

5. Bahwa para Pemohon menyadari bahwa penentuan batas-batas teknis secara spesifik adalah kewenangan pembentuk undang-undang. Namun Mahkamah Konstitusi, dalam kapasitasnya sebagai penafsir konstitusi yang tertinggi, memiliki kewenangan untuk menyatakan bahwa Pasal 47 ayat (1) UU LLAJ bertentangan dengan konstitusi sepanjang tidak dimaknai mencakup sepeda listrik sebagai kategori kendaraan tersendiri, dan memerintahkan kepada pembentuk undang-undang untuk segera mengisi kekosongan hukum tersebut dalam jangka waktu yang ditentukan.

IV. PETITUM

Berdasarkan fakta-fakta, uraian, dan alasan hukum yang telah disampaikan di atas, para Pemohon memohon kepada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia untuk menjatuhkan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai bahwa sepeda listrik merupakan kendaraan yang dikategorikan tersendiri berdasarkan spesifikasi teknis kecepatan dan daya motor, dan wajib mendapat pengaturan yang proporsional dengan tingkat risiko yang dihasilkannya.
3. Memerintahkan kepada pembentuk undang-undang untuk segera mengatur klasifikasi sepeda listrik dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau dalam undang-undang tersendiri dalam jangka waktu paling lama dua tahun sejak putusan ini diucapkan.
4. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik

Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

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

[2.2] Menimbang bahwa para Pemohon tidak mengajukan alat bukti untuk membuktikan dalil-dalil permohonannya.

[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, selanjutnya disebut UU 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945.

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan *a quo* adalah pengujian konstitusionalitas undang-undang, *in casu* norma Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor

5025, selanjutnya disebut UU 22/2009) terhadap UUD NRI Tahun 1945 maka Mahkamah berwenang untuk mengadili permohonan *a quo*.

[3.3] Menimbang bahwa meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*, namun sebelum mempertimbangkan lebih lanjut permohonan para Pemohon, Mahkamah mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut.

[3.3.1] Bahwa para Pemohon mengajukan permohonan awal bertanggal 30 April 2026 secara daring (*online*). Berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 185/PUU/PAN.MK/AP3/05/2026 permohonan diterima oleh Mahkamah pada tanggal 22 Mei 2026. Berdasarkan Daftar Kelengkapan Pengajuan Permohonan Pemohon (DKP3) para Pemohon hanya mengajukan *softcopy* permohonan dalam bentuk .pdf dan dalam bentuk .doc/.docx, serta tidak mengajukan daftar alat bukti dan alat bukti untuk mendukung permohonan;

[3.3.2] Bahwa Mahkamah telah menyelenggarakan sidang pemeriksaan pendahuluan pada tanggal 10 Juni 2026 dengan agenda mendengar pokok-pokok permohonan para Pemohon, serta memeriksa kelengkapan dan kejelasan materi permohonan. Berdasarkan ketentuan Pasal 39 UU MK dan Pasal 36 ayat (3) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (selanjutnya disebut PMK 7/2025), dalam sidang pemeriksaan pendahuluan dimaksud Mahkamah telah memberikan nasihat kepada para Pemohon berkenaan dengan permohonannya, di antaranya mengenai tidak disampaikannya alat bukti sebagai syarat formil permohonan [vide Risalah Sidang tanggal 10 Juni 2026, hlm. 15 dan hlm. 28]. Selanjutnya, para Pemohon telah diberi kesempatan untuk memperbaiki permohonan sekaligus melengkapi permohonan paling lambat hari Selasa, tanggal 23 Juni 2026, pukul 12.00 WIB, dengan melampirkan alat bukti yang dibubuhi meterai yang cukup sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan [vide Risalah Sidang, tanggal 10 Juni 2026, hlm. 28]. Berkenaan dengan hal tersebut, para Pemohon telah menyampaikan perbaikan permohonan bertanggal 30 April 2026 secara daring (*online*), diterima Mahkamah pada tanggal 23 Juni 2026 pada pukul 14.46 WIB, namun tidak disertai dengan alat bukti.

[3.3.3] Bahwa pada tanggal 23 Juni 2026, Mahkamah menyelenggarakan sidang pendahuluan dengan agenda mendengarkan pokok-pokok perbaikan permohonan dan pengesahan alat bukti. Pada sidang dimaksud, Mahkamah mengonfirmasi

kepada para Pemohon perihal tidak adanya alat bukti yang dilampirkan baik dalam permohonan awal maupun dalam perbaikan permohonan. Dalam hal ini, para Pemohon membenarkan perihal tidak dilampirkannya alat bukti dalam permohonan, maka Mahkamah tidak mengesahkan alat bukti dalam persidangan dimaksud. Selain itu, disebabkan oleh perbaikan permohonan disampaikan pada hari Selasa tanggal 23 Juni 2026 pada pukul 14.46 WIB, Mahkamah juga mengonfirmasi perihal perbaikan permohonan yang disampaikan telah melewati batas waktu pada tanggal 23 Juni 2026, pukul 12.00 WIB. Ihwal ini, para Pemohon juga membenarkan telah mengajukan perbaikan permohonan melewati batas waktu dimaksud [vide Risalah Sidang, tanggal 23 Juni 2026, hlm. 4 dan hlm. 6].

[3.4] Menimbang bahwa berdasarkan uraian fakta hukum di atas, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa berkenaan dengan pengajuan alat bukti yang dilakukan melalui permohonan secara daring (*online*) atau media elektronik lainnya, ketentuan Pasal 12 ayat (3) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025) menyatakan, “Pengajuan Permohonan secara daring (*online*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disertai dengan penyampaian berkas alat bukti kepada Mahkamah sebanyak 1 (satu) eksemplar yang telah dibubuhi meterai sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan”. Namun, ketika mengajukan permohonan awal maupun pada waktu menyampaikan perbaikan permohonan, para Pemohon tidak menyertakan alat bukti yang mendukung permohonan. Berkenaan dengan hal tersebut, terlepas dari penyampaian perbaikan permohonan yang telah melewati batas waktu, oleh karena permohonan para Pemohon tidak disertai alat bukti maka tidak terdapat keraguan bagi Mahkamah untuk menyatakan permohonan para Pemohon tidak memenuhi syarat formil pengajuan permohonan pengujian undang-undang.

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*, namun oleh karena permohonan tidak memenuhi persyaratan formil pengajuan permohonan pengujian undang-undang, yaitu karena tidak disertai alat bukti maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut permohonan para Pemohon.

[3.6] 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 para Pemohon;
- [4.2] Permohonan para Pemohon tidak memenuhi syarat formil pengajuan permohonan;
- [4.3] Permohonan para Pemohon tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

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

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Adies Kadir, Liliek Prisbawono Adi, Enny Nurbaningsih, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Arsul Sani, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **dua puluh tiga**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Senin**, tanggal **dua puluh sembilan**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu dua puluh enam** selesai diucapkan **pukul 14.33 WIB** oleh sembilan

Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Adies Kadir, Liliek Prisbawono Adi, Enny Nurbaningsih, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Arsul Sani, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Ida Ria Tambunan sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Suhartoyo

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Liliek Prisbawono Adi

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

Ridwan Mansyur

ttd.

Adies Kadir

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

M. Guntur Hamzah

ttd.

Arsul Sani

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Ida Ria Tambunan



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