

**KETERANGAN
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBIK INDONESIA**

ATAS

PERMOHONAN PENGUJIAN MATERIIL

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

TERHADAP

UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945

DALAM PERKARA NOMOR: 97/PUU-XV/2017

Jakarta, 7 Februari 2018

Kepada Yth:
Ketua Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia
Di Jakarta

Dengan hormat,

Berdasarkan Keputusan Pimpinan DPR RI Nomor 25/PIMP/III/2015-2016 tanggal 18 Januari 2016, telah menugaskan kepada Anggota Komisi III DPR RI yaitu : Drs. H. Kahar Muzakir (No. Anggota 245) ; Trimedya Panjaitan, SH., MH. (No. Anggota A-127) ; Desmon Junaidi Mahesa, SH., MH. (No. Anggota A-376) ; Dr. Benny Kabur Harman, SH., MH. (No. Anggota A-444) ; Mulfachri Harahap, SH. (No. Anggota A-459) ; Dr. Junimart Girsang, SH., MH. (No. Anggota A-128) ; Dr. Ir. H. Adies Kadir, SH., M.Hum. (No. Anggota A-282) ; Dr. Ir. Sufmi Dasco Ahmad, SH., MH., (No. Anggota A-377) ; Didik Mukrianto, SH., MH., (No. Anggota A-437) ; Muslim Ayub, SH.,MM (No. Anggota A-458) ; H. Abdul Kadir Karding, M.Si. (No. Anggota A-55) ; H. Aboe Bakar Al Habsy (No. Anggota A-119) ; H. Arsul Sani, SH., M.Si. (No. Anggota A-528) ; Drs. Taufiqulhadi, M.Si. (No. Anggota A-19) ; H. Sarifuddin Sudding, SH., MH. (No. Anggota A-559) ; Arteria Dahlan, ST., SH (No. Anggota A-197) ; Dr.Ir.H. Adies Kadir, SH., M.Hum (No. Anggota A-55), dalam hal ini baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri bertindak untuk dan atas nama Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, untuk selanjutnya disebut -----**DPR RI.**

Sehubungan dengan surat dari Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia (selanjutnya disebut MK), perihal kepada DPR RI untuk menghadiri dan menyampaikan keterangan di persidangan Mahkamah Konstitusi terkait dengan permohonan pengujian materiil Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945) yang diajukan oleh:

1. Nama : Etty Afiyati Hentihu
Pekerjaan/Jabatan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (Go-Car)
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
No.KTP : 35730541017050026
Alamat : Jalan Mertojoyo G-3, RT.003 RW.10, Merjosari Lowok Waru, Kota Malang – Jawa Timur.

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**Pemohon I**

2. Nama : Agung Prastio Wibowo
Pekerjaan/Jabatan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (Grab-Car)
Agama : Kristen
Kewarganegaraan : Indonesia
No.KTP : 3275021112820037
Alamat : Jl. Pisang Batu I/6, RT.002 RW.009, Kota Baru, Bekasi Barat, Kota Bekasi, Jawa Barat.

Untuk selanjutnya disebut sebagai-----**Pemohon II**

3. Nama : Mahestu Hari Nugroho
Pekerjaan/Jabatan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (Grab-Car)
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
No.KTP : 367112110840001
Alamat : Pondok Bahar Permai B I/11, RT.007 RW.003, Pondok Bahar, Karang Tengah, Kota Tangerang – Provinsi Banten.

Untuk selanjutnya disebut sebagai-----**Pemohon III**

4. Nama : Dodi Ilham
Pekerjaan/Jabatan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (Uber-Car)
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia

No.KTP : 3175082011740003
Alamat : Jl. Pinang Ranti, RT.012 RW.001, Pinang Ranti, Makasar, Kota Jakarta Timur – Provinsi DKI Jakarta.

Untuk selanjutnya disebut sebagai-----**Pemohon IV**

5. Nama : Lucky Rachman Fauzi
Pekerjaan/Jabatan : Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi (Grab-Car)
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
No.KTP : 3173012207740017
Alamat : Jl. Waru VII/18, RT.014, RW.009, Kapuk, Cengkareng, Kota Jakarta Barat, DKI Jakarta.

Untuk selanjutnya disebut sebagai-----**Pemohon V**

Berdasarkan Surat Kuasa Khusus Tanggal 23 November 2017 (terlampir) memberikan kuasa kepada: Ferdian Sutanto, S.H., C.L.A., dkk., para advokat dan kosultan hukum yang tergabung dalam Tim Advokasi Hukum Pengendara Online Nasional “Timah Panas” *Advocates & Legal Consultant*, beralamat di Rawa Kelapa Utama No. 22C, Tomang, Grogol, Petamburan, Jakarta Barat – DKI Jakarta (11440), telp. 021-56968485. Dalam hal ini bertindak baik secara bersama-sama ataupun sendiri-sendiri, untuk selanjutnya disebut sebagai-----**PARA PEMOHON.**

Dengan ini DPR RI menyampaikan keterangan terhadap permohonan pengujian materiil UU LLAJ terhadap UUD NRI Tahun 1945 dalam perkara nomor 97/PUU-XV/2017 sebagai berikut:

A. KETENTUAN UU LLAJ YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD NRI TAHUN 1945

Para Pemohon dalam permohonannya mengajukan pengujian atas Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang dianggap bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Bahwa isi ketentuan Pasal 151 huruf a UU LLAJ adalah sebagai berikut:

“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf b terdiri atas:

a. angkutan orang dengan menggunakan taksi;”

B. HAK DAN/ATAU KEWENANGAN KONSTITUSIONAL YANG DIANGGAP PARA PEMOHON TELAH DIRUGIKAN OLEH BERLAKUNYA PASAL 151 HURUF a UU LLAJ

Para Pemohon dalam permohonannya mengemukakan bahwa hak konstitusionalnya telah dirugikan dan dilanggar oleh berlakunya Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang pada intinya bahwa Para Pemohon adalah pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi dari berbagai aplikasi yang terdiri dari Go-Car, Grab-Car, dan Uber. Para Pemohon merasa dirugikan dengan pasal *a quo* karena Pasal *a quo* belum mengakomodir taksi aplikasi berbasis teknologi. (*Vide* Permohonan, halaman 3 dan halaman 9, nomor IIIA.10)

Bahwa pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 yang berketentuan sebagai berikut:

Pasal 1 ayat (3)

“Negara Indonesia adalah negara hukum.”

Pasal 28D ayat (1)

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

Bahwa berdasarkan uraian-uraian permohonannya, Para Pemohon dalam Petitemnya memohon kepada Majelis Hakim sebagai berikut:

C. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil Para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam perbaikan permohonan, DPR RI dalam penyampaian pandangannya terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Para Pemohon

Kualifikasi yang harus dipenuhi oleh Para Pemohon sebagai Pihak telah diatur dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK yang menyatakan bahwa *“Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*

- a. Perorangan warga Negara Indonesia;*
- 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.*

Hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dimaksud ketentuan Pasal 51 ayat (1) tersebut, dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan “*hak konstitusional*” adalah “*hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*” Ketentuan Penjelasan Pasal 51 ayat (1) ini menegaskan, bahwa hanya hak-hak yang secara eksplisit diatur dalam UUD Tahun 1945 saja yang termasuk “*hak konstitusional*”.

Oleh karena itu, menurut UU MK, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai Para Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud dalam “Penjelasan Pasal 51 ayat (1)” dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang *a quo*.

Mengenai batasan kerugian konstitusional, MK telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang harus memenuhi 5 (lima) syarat (*Vide Putusan Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Perkara Nomor 011/PUU-V/2007*) yaitu sebagai berikut:

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

Jika kelima syarat tersebut tidak dipenuhi oleh Para Pemohon dalam perkara pengujian undang-undang *a quo*, maka Para Pemohon tidak memiliki kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai Pemohon. Menanggapi permohonan Para Pemohon *a quo*, DPR RI berpandangan bahwa Para Pemohon harus dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar Para Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam

mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji.

Dalam permohonan ini, Para Pemohon menjelaskan kedudukan hukumnya bahwa Para Pemohon adalah pengemudi taksi aplikasi berbasis teknologi dari berbagai aplikasi yang terdiri dari Go-Car, Grab-Car, dan Uber. Para Pemohon merasa dirugikan dengan pasal *a quo* karena Pasal *a quo* belum mengakomodir taksi aplikasi berbasis teknologi. (*Vide* Permohonan, halaman 3 dan halaman 9, nomor IIIA.10).

Terhadap dalil-dalil yang dikemukakan Para Pemohon *a quo* mengenai kedudukan hukum (*legal standing*), DPR RI memberikan penjelasan bahwa Pemohon dalam permohonan *a quo* berkedudukan sebagai Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi.

Dalam perkara *a quo*, Para Pemohon mengajukan pengujian pasal 151 huruf a Undang-Undang *a quo* terkait dengan frasa yang mengatur “*angkutan orang dengan menggunakan taksi*”. Sehubungan dengan hal tersebut dipandang perlu untuk memahami ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (selanjutnya disebut PM 108 Tahun 2017), dalam ketentuan Pasal 1 angka 15 didefinisikan bahwa “**angkutan orang dengan menggunakan taksi adalah angkutan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan**”. Bahwa selanjutnya dalam Pasal 7 PM 108 Tahun 2017 menyebutkan **persyaratan angkutan orang dengan menggunakan taksi diantaranya seperti tulisan “TAKSI” yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan**, dan sebagainya.

Bahwa terkait dengan pengaturan Pengemudi Taksi Aplikasi Berbasis Teknologi dapat dilihat pengaturannya dalam Pasal 26 sampai dengan Pasal 29 PM 108 Tahun 2017 yang mengatur tentang angkutan sewa khusus. Dalam ketentuan Pasal 26 PM 108 Tahun 2017 mengatur tentang persyaratan angkutan sewa khusus, maka *Go-Car*, *Grab-Car*, dan *Uber-Car* (Para Pemohon) termasuk dalam angkutan sewa khusus.

Bahwa terdapat perbedaan dalam PM 108 Tahun 2017 tersebut dalam hal antara angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan sewa khusus dalam Lampiran I PM 108 Tahun 2017. **Artinya bahwa Para Pemohon bukan pengemudi angkutan orang dengan menggunakan taksi tetapi berkedudukan sebagai pengemudi angkutan sewa khusus, sehingga** kerugian yang didalilkan Para Pemohon bukan akibat dari berlakunya Pasal *a quo*. Dengan demikian tidak ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang

konstitusional yang didalilkan Para Pemohon dengan berlakunya Undang-Undang *a quo* karenanya Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*).

Berdasarkan pada hal-hal yang telah disampaikan tersebut DPR RI berpandangan bahwa Para Pemohon secara keseluruhan tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) karena tidak memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) dan Penjelasannya UU MK, serta tidak memenuhi persyaratan kerugian konstitusional yang diputuskan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu. Bahwa Para Pemohon dalam permohonan *a quo* tidak menguraikan secara konkret mengenai hak konstitusionalnya yang dianggap dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, utamanya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian hak konstitusionalnya yang dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji tersebut.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) Para Pemohon, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana yang diatur dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK dan Putusan Mahkamah Konstitusi Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan perkara Nomor 011/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional.

2. Pengujian Atas Pasal 151 huruf a UU LLAJ Terhadap UUD Tahun 1945

- 1) Bahwa negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*machsstaat*). Dan jika dikaitkan dengan konsep negara Indonesia adalah negara hukum (Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945), maka undang-undang merupakan hukum yang harus dijunjung tinggi dan dipatuhi oleh setiap komponen masyarakat termasuk didalamnya Pemohon dan juga negara dalam menyelenggarakan negara dan pemerintahan. Gagasan negara hukum yang dianut UUD NRI Tahun 1945 ini menegaskan adanya pengakuan normatif dan empirik akan prinsip supremasi hukum (*Supremacy of Law*) yaitu bahwa semua masalah diselesaikan dengan hukum sebagai pedoman tertinggi. Dalam perspektif supremasi hukum (*Supremacy of Law*) pada hakikatnya pemimpin tertinggi negara yang sesungguhnya adalah konstitusi yang mencerminkan hukum tertinggi.
- 2) Bahwa pada dasarnya undang-undang *a quo* memberikan pengaturan penting mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan lingkup pengaturan meliputi: pembinaan; penyelenggaraan; jaringan lalu lintas dan angkutan jalan; kendaraan, pengemudi; lalu lintas; angkutan; keamanan dan keselamatan lalu lintas dan

angkutan jala; dampak lingkungan; pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; kecelakaan lalu lintas; perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit; sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan; sumber daya manusia; peran serta masyarakat; dan penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

- 3) Bahwa pengangkutan selalu berhubungan dengan kegiatan pengangkutan dan alat angkutnya. Dalam Pasal 1 angka 3 UU LLAJ, “*angkutan didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan*”. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 7 definisi “*kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor*”. Selanjutnya, Pasal 1 angka 10 “*kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran*”.
- 4) Bahwa DPR RI tidak sependapat dengan dalil Para Pemohon yang beranggapan berlakunya Pasal *a quo* telah menimbulkan kerugian berupa tidak mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan serta merasa terganggu keamanan dan kenyamanan hak untuk bekerja mencari mencari nafkah sebagai pengemudi/*driver* angkutan dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi. Bahwa perlu dipahami oleh Para Pemohon terkait frasa “**angkutan orang dengan menggunakan taksi**” dalam ketentuan Pasal *a quo* tidak membatasi dan tidak menghalangi hak Para Pemohon untuk mencari nafkah dengan angkutan yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi, karena justru makna dari kata “*taksi*” secara umum memberi payung hukum untuk angkutan umum taksi. Sedangkan angkutan dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi merupakan **angkutan sewa khusus sebagaimana diatur dalam PM 108 Tahun 2017**.
- 5) Bahwa menurut Para Pemohon berlakunya Pasal *a quo* tidak memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil bagi Para Pemohon. Atas dasar hal tersebut maka DPR RI menyatakan hal tersebut merupakan pernyataan asumtif Para Pemohon. Terhadap dalil Para Pemohon tersebut DPR RI berpandangan bahwa justru Pasal *a quo* memberikan pengakuan, jaminan, dan perlindungan bagi angkutan orang dengan taksi dengan mengatur tarif, wilayah operasi, perusahaan berbadan hukum, dan persyaratan angkutan orang lainnya. Hal ini bertujuan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Pemerintah juga telah merespon angkutan yang menggunakan fasilitas aplikasi berbasis teknologi dengan peraturan lebih teknis seperti PM 108 Tahun 2017. Dalam PM 108 Tahun 2017 tersebut

Pasal 26 sampai dengan Pasal 29 mengatur tentang angkutan sewa khusus. Dengan demikian ketentuan Pasal *a quo* tidak menghalangi Para Pemohon untuk mencari nafkah sebagai pengemudi/*driver* transportasi aplikasi berbasis teknologi. Lebih lanjut, ketentuan Pasal *a quo* memberikan pengaturan umum dan memberikan jaminan kepastian hukum terkait angkutan orang dengan menggunakan taksi. Oleh karena itu, dalil Para Pemohon adalah tidak beralasan hukum apabila Para Pemohon mendalilkan bahwa Pasal *a quo* UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD Tahun 1945.

- 6) Bahwa Pasal *a quo* yang mengatur mengenai angkutan orang dengan menggunakan taksi adalah norma hukum umum. Bahwa norma hukum umum merupakan pengaturan hal-hal yang bersifat umum. Bahwa menurut Marbun dan Mahfud MD, "*Peraturan merupakan hukum yang in abstracto atau general norms yang sifatnya mengikat umum (berlaku umum) dan tugasnya adalah mengatur hal-hal yang bersifat umum (general)*" (Marbun dan Mahfud MD, Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara, 2006: 94).
- 7) Bahwa Pasal *a quo* mengatur tentang angkutan orang dengan menggunakan taksi, bukan mengatur tentang angkutan sewa khusus seperti *Go-car*, *Grab-car*, dan *Uber-car* seperti kategori yang diajukan oleh Para Pemohon. Apabila Pasal *a quo* ditambahkan frasa "*dan taksi aplikasi berbasis teknologi*" seperti yang ditafsirkan oleh Para Pemohon menjadi tidak relevan, karena karakteristik angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan sewa khusus adalah hal yang berbeda jika kita merujuk pada peraturan teknis PM 108 Tahun 2017.

Dalam Pasal 7 PM 108 Tahun 2017 diatur bahwa:

- (1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. kendaraan yang dipergunakan meliputi:
 1. Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan/atau
 2. Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang;
 - b. tulisan "TAKSI" dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan;
 - c. dilengkapi tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan;
 - d. dilengkapi argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- e. nama perusahaan dan/atau merek dagang, serta logo yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah, dengan susunan sebelah atas adalah logo perusahaan dan sebelah bawah adalah nama perusahaan dan/atau merek dagang;
- f. lampu bahaya berwarna kuning ditempatkan di samping kanan tanda taksi; g. identitas pengemudi ditempatkan pada kabin kendaraan, mudah terlihat jelas oleh penumpang, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan taksi; h. alat komunikasi sebagai penghubung antara pengemudi dengan pusat pengendali operasi dan/atau sebaliknya, baik secara audio, visual, atau data;
- g. keterangan tentang biaya awal, kilometer, waktu, dan biaya tambahan yang ditempatkan pada sisi bagian dalam pintu belakang;
- h. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah;
- i. nomor urut kendaraan dari setiap perusahaan Angkutan yang ditempatkan pada sisi kanan atau kiri kendaraan, bagian belakang, dan bagian dalam kendaraan; dan
- j. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat yang diletakkan pada bagian dalam dan/atau bagian luar kendaraan.

Dalam Pasal 26 dan 27 PM 108 Tahun 2017 diatur bahwa:

Pasal 26

- (1) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Pasal 27

- (1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
- a. menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik;
 - b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, tahun penerbitan kartu pengawasan, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;

- e. identitas pengemudi ditempatkan pada dashboard kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
- f. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah; dan
- g. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

(2) Ukuran tulisan dan identitas kendaraan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam contoh 7 Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- 8) Bahwa dalil-dalil kerugian konstitusional yang dikemukakan Para Pemohon sama sekali tidak berhubungan dan bukan sebagai akibat dengan berlakunya pasal *a quo*, karena pasal *a quo* itu berlaku bagi angkutan orang dengan menggunakan taksi, sedangkan para Pemohon bukan termasuk pengemudi taksi tetapi pengemudi angkutan sewa khusus, sehingga persoalan yang didalilkan Para Pemohon bukan persoalan konstitusionalitas norma pasal *a quo* tetapi merupakan persoalan penerapan norma UU *a quo*.
- 9) Bahwa terkait penambahan frasa “*dan taksi aplikasi berbasis teknologi*” sebagaimana diuraikan dalam petitum Para Pemohon, DPR RI berpandangan bahwa penambahan frasa tersebut ialah termasuk perumusan norma baru dalam Pasal 151 huruf a UU LLAJ yang merupakan kewenangan pembentuk undang-undang yaitu DPR-RI dan Presiden. Bahwa seyogyanya para Pemohon mengajukan usul perubahan UU *a quo* kepada DPR RI.
- 10) Untuk merespon perkembangan atau kebutuhan hukum di masyarakat, Komisi V DPR RI saat ini sedang menyusun perubahan UU LLAJ yang diantaranya terkait dengan angkutan sewa khusus dengan aplikasi berbasis teknologi dan pengaturan aturan roda 2 (dua) menjadi kategori angkutan umum. Sehubungan dengan permohonan *a quo* dapat disarankan Para Pemohon dapat menyampaikan aspirasinya kepada Komisi V DPR RI untuk mengkomodir pengaturan angkutan sewa khusus dengan aplikasi berbasis teknologi dalam perubahan UU LLAJ.

3. Bahwa selain pandangan secara konstitusional, teoritis, dan yuridis, sebagaimana telah diuraikan di atas, dipandang perlu untuk melihat latar belakang perumusan dan pembahasan pasal-pasal terkait dalam undang-undang *a quo* sebagai berikut:

- a. Terkait dengan “tujuan pemakaian teknologi pada taksi” Undang-Undang tentang 22 Tahun 2009 dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 4 Mei 2009

Pemerintah/Sekjen Departemen Perhubungan, menyampaikan bahwa:

Kami di laut misalnya untuk kapal-kapal perintis yang kita bayar untuk melayari daerah-daerah tertentu sekarang ini kita pasang dengan teknologi sifiracking, dengan *siftracking* itu real time kita bisa tahu dimana kapal-kapal itu sekarang dan teknologinya murah sekali harganya sehingga kapal-kapal itu mengatakan bahwa kami sudah melayani sana itu akan bisa terbukti ketika kita buka diintemet kelihatan bahwa kapal itu memang saat ini sedang ada di misalnya di Miangas atau dimana itu bisa kita lihat. **Teknologi-teknologi ini tentu sangat bagus misalnya untuk taksi-taksi kita pasang sehingga nanti kalau ada keluhan misalnya seseorang tidak diketahui dimana lalu kalau itu kita buka bisa kita ketahui posisinya. Ini antara lain yang dikaitkan dengan fasilitas keselamatan dan keamanan tadi.** Berbagai contoh ini saya pikir kalau ini bisa kita rangkum didalam pasal-pasal yang lebih sesuai mohon maaf tentu saja kita siap apa yang ditawarkan pemerintah bisa diubah disesuaikan sesuai dengan waktu kita bahas konteks yang lebih jauh dalam Panja sudah mengarah kepada sesuatu yang kita ingin kan bersama demikian pak untuk sementara. **(Vide Risalah Pembahasan Halaman 946-947)**

- b. Terkait dengan pembahasan pasal 151 huruf a Undang-Undang tentang 22 Tahun 2009 dalam Rapat Tim Kecil RUU LLAJ tanggal 4 Mei 2009

Ir. H. Husein Abdul Aziz, MT. (Fraksi Partai Demokrat), menyampaikan bahwa:

Mohon maaf, kalau Bapak tidak keberatan kita tanyakan dengan Ahli Bahasa. Kalau misalnya kita ganti angkutan orang itu dengan angkutan umum dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek, lalu yang Pasal 140 nya itu pelayanan angkutan umum dengan kendaraan bermotor, itu

umumnya diganti, lalu poin a sampai dengan poin c itu diganti angkutan umum dengan **menggunakan taksi**. Karena kita sudah sepakat barangkali **kalau taksi itu pasti mengangkut orang gitu**, jadi untuk itu orangnya itu kami usulkan untuk diganti dengan kata umum jadi kita atau kami mengharapkan dengan seijin Pak Ketua, Ahli Bahasa bisa menjelaskan.” **(Vide Risalah Pembahasan Halaman 958)**

Bahwa berdasarkan dalil-dalil tersebut di atas, DPR RI memohon agar kiranya, Ketua Majelis Hakim Konstitusi memberikan amar putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

- 2) Menolak permohonan *a quo* untuk seluruhnya atau setidaknya permohonan *a quo* tidak dapat diterima;
- 3) Menerima keterangan DPR RI secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan
- 5) Menyatakan Pasal 151 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.

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

Demikian keterangan tertulis dari DPR RI kami sampaikan sebagai bahan pertimbangan bagi Hakim Mahkamah Konstitusi untuk mengambil keputusan.

Hormat Kami
Tim Kuasa Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

Drs. H. Kahar Muzakir
(No. Anggota A-245)

Trimedya Panjaitan, SH., MH.
(No. Anggota A-127)

Desmon Junaidi Mahesa, SH., MH.
(No. Anggota A-376)

Dr. Benny Kabur Harman, SH., MH.
(No. Anggota A-444)

Mulfachri Harahap, SH.
(No. Anggota A-459)

Dr. Junimart Girsang, SH., MH.
(No. Anggota A-128)

Dr. Ir. H. Adies Kadir, SH., M.Hum.
(No. Anggota A-282)

Dr.Ir. Sufmi Dasco Ahmad, SH.,MH
(No. Anggota A-377)

Didik Mukrianto, SH.,MH
(No. Anggota A-437)

Muslim Ayub, SH.,MM
(No. Anggota A-458)

H. Abdul Kadir Karding, M.Si.
(No. Anggota A-55)

H. Aboe Bakar Al Habsy
(No. Anggota A-119)

H. Arsul Sani, SH., M.Si.
(No. Anggota A-528)

Drs. Taufiqulhadi, M.Si.
No. Anggota A-19)

H. Sarifuddin Sudding, SH., MH.
(No. Anggota A-559)

Arteria Dahlan, ST., SH
(No. Anggota A-197)

Dr.Ir.H. Adies Kadir, SH., M.Hum
(No. Anggota A-55),