



PUTUSAN

Nomor 249/PUU-XXIII/2025

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,

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

1 Nama : **Wahyu Nuur Sa'diyah**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jalan Tumapel No. 11A RT 018 RW 006 Desa
Winongo, Kecamatan Manguharjo, Kota
Madiun, Jawa Timur

Sebagai ----- **Pemohon I;**

2 Nama : **Anggun Febrianti**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Lingkungan I RT 002 RW 001 Desa
Sumberingin Kidul, Kecamatan Ngunut,
Kabupaten Tulungagung, Jawa Timur

Sebagai ----- **Pemohon II;**

3 Nama : **Lena Dea Pitrianingsih**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Dusun Dwi Wibowo RT 002 RW 001 Desa
Ngujang, Kecamatan Kedungwaru, Kabupaten
Tulungagung, Jawa Timur

Sebagai ----- **Pemohon III;**

Selanjutnya Pemohon I sampai dengan Pemohon III disebut sebagai -----
----- para Pemohon;

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

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan yang diterima Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 10 Desember 2025 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 254/PUU/PAN.MK/AP3/12/2025 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi pada 11 Desember 2025 dengan Nomor 249/PUU-XXIII/2025, yang telah diperbaiki dan diterima Mahkamah pada tanggal 29 Desember 2025, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. Kewenangan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia

1. Bahwa, Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945) menyatakan: "Kekuasaan Kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi."
2. Bahwa, Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 memberikan sejumlah kewenangan kepada Mahkamah Konstitusi antara lain wewenang untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, yang menyatakan: "Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum."
3. Bahwa, berdasarkan ketentuan 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) (untuk selanjutnya disebut UU Kekuasaan Kehakiman) menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

4. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4316) sebagaimana terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) (untuk selanjutnya disebut UU MK), menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
5. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801) (untuk selanjutnya disebut UU PPP), menyatakan bahwa “Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.”
6. Bahwa, berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-undang, menyatakan, “Objek Permohonan PUU adalah Undang-undang dan Perppu.” Bahwa objek pengujian *a quo* yang dimohonkan oleh para pemohon merupakan Undang-undang yang menjadi ruang lingkup kewenangan Mahkamah Konstitusi. Sehingga Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara *a quo*.

7. Bahwa, berdasarkan seluruh uraian tersebut di atas, Permohonan para Pemohon adalah pengujian materiil Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ).
8. Secara spesifik, para Pemohon akan menguji Pasal;
 - a. Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi “Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas”, Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi “Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.” dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi “Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (Dua Belas Juta Rupiah)”
 - b. Pengujian Pasal *a quo* dilakukan terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”. Selanjutnya Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, harta dan benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.” Kemudian, Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan”. Serta, Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “Perlindungan, pemajuan, penegakkan, dan

pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah.”

II. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon Dan Kepentingan Para Pemohon

II.1 Kedudukan Hukum Para Pemohon

1. Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan: “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.
2. Bahwa, dalam penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK dinyatakan bahwa “Yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945”. Selanjutnya, dalam penjelasan huruf a bahwa: “Yang dimaksud dengan “Perorangan” termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan yang sama.
3. Bahwa, selanjutnya untuk memenuhi syarat kedudukan hukum sebagaimana dimaksud Pasal 51 ayat (1) UU MK tersebut diatas, perlu dijelaskan mengenai kualifikasi dan kerugian konstitusional dari masing-masing pemohon.
4. Bahwa, Pemohon I adalah:
 - Perseorangan Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP); (**Bukti P-3**).
 - Bahwa berdasarkan fakta di atas, dapat disimpulkan bahwa Pemohon I merupakan subjek hukum orang-perorangan yang telah sesuai dengan Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK.
5. Bahwa, Pemohon II adalah:
 - Perseorangan Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP); (**Bukti P-4**)

- Bahwa berdasarkan fakta di atas, dapat disimpulkan bahwa Pemohon II merupakan subjek hukum orang-perorangan yang telah sesuai dengan Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK.
6. Bahwa, Pemohon III adalah:
- Perseorangan Warga Negara Indonesia yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP); **(Bukti P-5)**
 - Bahwa berdasarkan fakta di atas, dapat disimpulkan bahwa Pemohon III merupakan subjek hukum orang-perorangan yang telah sesuai dengan Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK.
7. Bahwa, Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III merupakan perseorangan warga negara Indonesia selaku pengguna jalan yang telah mengalami kerugian konstitusional secara nyata (*actual loss*) berupa kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang tidak kunjung diperbaiki. Kerugian berupa cedera fisik dan kerusakan kendaraan yang dialami Para Pemohon tersebut merupakan akibat langsung (*direct causal*) dari berlakunya kaata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ yang multitafsir. Ketidadaan tolok ukur waktu yang tegas menyebabkan Penyelenggara Jalan dapat menunda-nunda perbaikan tanpa sanksi, sehingga membiarkan lubang/kerusakan jalan tetap ada dalam waktu lama dan akhirnya mencelakakan para Pemohon.

II.2 Kerugian Konstitusional Para Pemohon

1. Bahwa, berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 Juncto Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 dan Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025) terdapat beberapa syarat agar dapat dianggap sebagai kerugian konstitusional, antara lain:
 - a. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. Hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian;
 - c. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi lagi;

- d. Ada hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya Undang-Undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian; dan-
 - e. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi.
2. Bahwa, untuk memenuhi kualifikasi para Pemohon yang memiliki hak konstitusional untuk mengajukan Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 sebagaimana dijelaskan pada dalil sebelumnya, maka perlu diuraikan kerugian konstitusional para Pemohon, sebagai berikut:
- 1) Bahwa, terdapat hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, namun dilanggar dengan ketentuan yang ada dalam Pasal *a quo*. Adapun hak konstitusional para Pemohon yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945 telah diatur dalam beberapa Pasal yang digunakan sebagai dasar pengujian dalam perkara *a quo*, yakni:
 - Pasal 28D ayat (1) yang berbunyi: "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum."
 - Pasal 28G ayat (1): "Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi."
 - Pasal 28H ayat (1) yang berbunyi: "Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan."
 - Pasal 28I ayat (4) yang berbunyi: "Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah."
 - 2) Hak dan/atau kewenangan konstitusional para Pemohon dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian.

- Bahwa, kondisi infrastruktur jalan di banyak titik wilayah di Indonesia banyak ditemukan kerusakan. Bentuk kerusakan tersebut berupa lubang-lubang besar yang tersebar tidak merata, yang seringkali tidak terlihat tertutup genangan air ketika musim hujan. Bukan hanya lubang, banyak juga ditemukan permukaan aspal yang berada di pinggir jalan sudah keropos dan rapuh. Kondisi ini diperburuk oleh jalan lalu lintas yang padat. Aspal yang rapuh tidak mampu menahan tekanan berulang, sehingga setiap injakan roda di atasnya akan mengikis lebih dalam dan melebar.
- Bahwa, kerusakan parah pada jalan di banyak wilayah Indonesia telah berlangsung dalam waktu yang tidak singkat tanpa adanya perbaikan yang memadai dan berkelanjutan dari pihak penyelenggara jalan. Kelalaian dalam perawatan dan perbaikan jalan tersebut secara langsung telah meningkatkan angka kecelakaan di beberapa wilayah Indonesia, yang mana menyebabkan kerugian materiil dan imateriil.
- Bahwa, dalam konteks ini, di mana penyelenggara jalan tidak dengan segera melaksanakan perbaikan dan perawatan jalan yang rusak **mengingat Pasal a quo tidak memberikan penjelasan yang pasti terkait standar ketepatan waktu, sehingga tidak mengatur secara limitatif.** Akibatnya para penyelenggara jalan **memiliki celah hukum untuk tidak memprioritaskan dan menunda, bahkan mengabaikan melakukan perawatan dan perbaikan jalan yang rusak,** yang mana jalan merupakan bentuk fasilitas umum.
- Bahwa, kondisi hukum yang seperti ini jelas bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang secara eksplisit menjamin hak warga negara untuk mendapatkan kepastian hukum yang adil. Di mana para Pemohon tidak memiliki dasar hukum yang pasti untuk menuntut pelaksanaan perbaikan jalan dalam standar waktu yang terukur dan bertanggung jawab. Hal ini juga bertentangan dengan Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang mengatur setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah

kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi. Hal ini juga bertentangan dengan Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang mengatur setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Jalan yang rusak mengancam keselamatan fisik dan keamanan lingkungan transportasi. Selain itu juga melanggar ketentuan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, yang mengatur mengenai perlindungan, pemajuan, penegakkan dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah. Penyelenggara jalan secara konstitusional diwajibkan untuk melaksanakan perlindungan untuk warga negara Indonesia dari ancaman kecelakaan akibat infrastruktur yang tidak terurus. Penyelenggara jalan juga diwajibkan dalam pemenuhan hak asasi manusia, termasuk dalam membangun sekaligus merawat infrastruktur publik khususnya jalan yang baik.

- Bahwa, kerugian yang dialami para pemohon ini merupakan kerugian konstitusional, yang mana para Pemohon tidak mendapatkan kepastian hukum sebagaimana yang dicantumkan pada Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Para pemohon juga tidak dipenuhi haknya dalam pembangunan infrastruktur umum dan Perlindungan sebagaimana yang dicantumkan pada Pasal 28G ayat (1), 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945.
- Bahwa, jalan yang dimaksud para Pemohon tercantum pada Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) yaitu jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200

(empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton. Jalan Kelas II tersebut memiliki fungsi strategis karena menjadi jalur utama perlintasan masyarakat dan kendaraan bermotor dalam jumlah besar, baik untuk mobilitas distribusi barang dan jasa, sehingga keberadaan dan kondisi jalan yang layak sangat menentukan keselamatan, kenyamanan, serta kelancaran lalu lintas **(Bukti P-11)**.

3. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, antara lain:
 - Bahwa, ketidakpastian hukum dalam Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2) UU UU LLAJ telah memakan korban nyata. Ketidadaan tolak ukur waktu yang tegas ("segera") menyebabkan Penyelenggara Jalan abai memperbaiki kerusakan jalan di Kabupaten Tulungagung, yang secara langsung mengakibatkan kecelakaan. Fakta Pemohon I: Pada tanggal 14 Mei 2025, Pemohon I mengalami kecelakaan tunggal akibat jalan berlubang di daerah Plosokandang masuk desa Tunggulsari, Kecamatan Kedungwaru, Kabupaten Tulungagung. Kecelakaan ini terjadi karena lubang jalan tersebut dibiarkan menganga tanpa perbaikan dan tanpa rambu peringatan yang memadai. Akibatnya, Pemohon I harus dirawat inap di RSUD Dr. Iskak Tulungagung selama 3 hari dan rawat jalan 7 hari **(Bukti P-6)**, serta mengalami kerusakan kendaraan **(Bukti P-7)**. Fakta Pemohon II: Pada tanggal 4 Oktober 2025, Pemohon II mengalami insiden pecah ban dan hampir terjatuh di daerah Sumbergempol, Tulungagung, akibat jalan rusak yang tidak kunjung diperbaiki **(Bukti P-8)**.
 - Bahwa kejadian tersebut membuktikan norma a quo gagal memberikan "Rasa Aman" dan perlindungan terhadap keselamatan jiwa dan harta benda sebagaimana dijamin Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Kegagalan Pemohon I mendapatkan santunan Jasa Raharja karena status kecelakaan tunggal **(Bukti P-12)** semakin mempertegas posisi Pemohon I sebagai korban dari sistem hukum yang lemah: Negara lalai menyediakan jalan selamat, dan negara juga tidak menanggung dampaknya.

- Bahwa, Para Pemohon telah berupaya menempuh jalur prosedur yang tersedia untuk menuntut perbaikan, namun upaya tersebut menjadi sia-sia (*futile*) akibat lemahnya daya ikat Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ. Fakta Upaya Pemohon: Pemohon I telah melapor via ulasan Google Maps Dinas PUPR. Pemohon II melapor via email PUPR. Pemohon III melapor via Lapor.go.id dan Aplikasi Jalan Kita untuk kerusakan di daerah Tapan-Kedungwaru (**Bukti P-13**). Sebagian besar laporan tidak mendapatkan tanggapan. Khusus laporan di Aplikasi Jalan Kita, meskipun ditanggapi, perbaikan yang dilakukan hanya berupa "penangan sementara" yang tidak rata dan kembali rusak (**Bukti P-14**). Status "penanganan sementara" dalam aplikasi tersebut membuktikan bahwa Penyelenggara Jalan merasa cukup dengan tindakan minimalis karena UU LLAJ memang tidak mewajibkan perbaikan tuntas dalam batas waktu tertentu. Fakta ini menegaskan bahwa tanpa tafsir Mahkamah yang memberikan batasan waktu tegas (limitatif), hak Pemohon atas kepastian hukum yang adil (Pasal 28D ayat 1 UUD NRI Tahun 1945) akan terus terlanggar karena laporan masyarakat tidak memiliki kekuatan hukum untuk "memaksa" pemerintah bertindak segera.
- Bahwa Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ mewajibkan pemasangan tanda atau rambu jika perbaikan belum bisa dilakukan. Namun, karena kata "segera" dalam pasal ini juga multitafsir, Penyelenggara Jalan seringkali lalai memasang rambu peringatan yang layak. Fakta Lapangan: Di Kecamatan Ngunut, Kabupaten Tulungagung, warga yang frustrasi akibat jalan rusak sepanjang 1 KM yang tak kunjung diperbaiki (dan tanpa rambu peringatan resmi) akhirnya menanam pohon pisang di tengah jalan sebagai bentuk protes sekaligus penanda bahaya darurat. (Lihat: Berita Jalan Rusak Parah, Warga Ngunut Tanami Pohon Pisang). Fenomena penanaman pohon pisang ini adalah bukti nyata hilangnya wibawa negara dan kegagalan fungsi Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ. Masyarakat terpaksa menciptakan "rambu" mereka sendiri demi menyelamatkan nyawa sesama pengguna jalan, karena negara gagal hadir memberikan rasa aman (Pasal 28G UUD NRI Tahun 1945) dan gagal menyediakan infrastruktur yang baik

(Pasal 28H UUD NRI Tahun 1945). Hal ini menunjukkan kerugian konstitusional yang meluas, tidak hanya bagi Pemohon tetapi juga bagi masyarakat umum.

- Bahwa, berbeda dengan Pemohon I dan II yang mengalami kerugian fisik (kecelakaan), Pemohon III mengalami kerugian konstitusional yang bersifat sistemik dan ekonomis akibat ketidakpastian hukum norma *a quo*. Sebagai pelaku usaha grosir yang kegiatan utamanya adalah pendistribusian barang dalam frekuensi tinggi (intensitas rutin), Pemohon III sangat bergantung pada infrastruktur jalan sebagai "alat produksi" utama dalam menjalankan usahanya. Namun, akibat kata "segera" dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ yang tidak memiliki batas waktu (limitasi) yang jelas. Pemohon III tidak mendapatkan jaminan kepastian hukum kapan jalan rusak yang menjadi jalur distribusi utamanya akan diperbaiki. Kerusakan jalan yang dibiarkan berlarut-larut tanpa kejelasan waktu perbaikan ("segera" yang bisa dimaknai berbulan-bulan) memaksa Pemohon III menanggung risiko keterlambatan pengiriman barang (*distribution delay*) yang merusak kredibilitas usaha. Jalan rusak yang tidak kunjung diperbaiki menyebabkan depresiasi (penyusutan nilai) kendaraan operasional Pemohon III terjadi jauh lebih cepat dari standar wajar. Pemohon III dipaksa menanggung biaya perawatan ekstra (*maintenance cost overrun*) untuk *shockbreaker*, ban, dan kaki-kaki kendaraan niaga yang rusak akibat infrastruktur buruk. Kerugian ini adalah akibat langsung dari negara yang "lepas tangan" menunda perbaikan jalan dengan berlindung di balik tafsir karet kata "segera". Kondisi ini menghambat hak Pemohon III untuk "memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya" (Pasal 28C ayat 2 UUD NRI Tahun 1945) serta menghambat hak untuk "hidup sejahtera" (Pasal 28H ayat 1 UUD NRI Tahun 1945). Ketika negara membiarkan infrastruktur rusak tanpa batas waktu perbaikan yang mengikat, negara secara tidak langsung sedang memiskinkan pelaku usaha rakyat melalui beban biaya transportasi yang tidak perlu.

- Bahwa, Pemohon III selaku pelaku usaha distribusi dan masyarakat luas lainnya kini berada dalam posisi terancam (*imminent threat*). Selama Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2) serta Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ belum diberikan tafsir konstitusional bersyarat mengenai batas waktu perbaikan yang mengikat, maka potensi kecelakaan sebagaimana dialami Pemohon I dan II dapat menimpa siapa saja, kapan saja, termasuk Pemohon III, tanpa adanya jaminan perlindungan dari negara.
4. Ada hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian.
- Bahwa, Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ yang hanya menyebutkan kata "segera" tanpa batas waktu yang jelas (*limitless*) adalah penyebab utama (*causal proxima*) dari pembiaran kerusakan jalan yang berlarut-larut. Ketiadaan tolak ukur waktu yang tegas menyebabkan Penyelenggara Jalan tidak memiliki beban hukum untuk menuntaskan perbaikan seketika, sehingga kondisi jalan rusak dibiarkan menganga selama berbulan-bulan.
 - Bahwa, akibat pembiaran yang dilegitimasi oleh tafsir karet kata "segera" tersebut, jalan rusak di wilayah Plosokandang berubah menjadi sumber bahaya permanen yang memakan korban secara berulang. Kecelakaan yang menimpa Pemohon I bukanlah kejadian tunggal atau kebetulan semata, melainkan bukti nyata dari bahaya yang persisten. Hal ini diperkuat dengan fakta bahwa di lokasi yang sama, rekan dari Pemohon I juga hampir mengalami nasib serupa (tergelincir) akibat menghindari lubang yang sama. Fakta adanya korban atau potensi korban lebih dari satu orang di titik yang sama membuktikan bahwa norma Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ telah gagal total memberikan perlindungan. Jika kata "segera" dimaknai tegas (misalnya wajib diperbaiki dalam hitungan hari), niscaya lubang tersebut sudah tertutup sebelum Pemohon I atau rekannya melintas, dan kerugian konstitusional tidak akan terjadi.
 - Bahwa, hubungan sebab-akibat ini semakin nyata dengan kegagalan Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ. Karena Undang-Undang memberikan ruang (kewenangan diskresioner) yang terlalu luas melalui kata

"segera", sehingga melegalkan kelalaian tersebut secara sistemik. Akibatnya, baik Pemohon I, Pemohon II (yang mengalami pecah ban), maupun pengguna jalan lain seperti rekan Pemohon I, tidak mendapatkan peringatan dini (*early warning*) akan adanya bahaya. Hal ini melanggar hak konstitusional atas rasa aman (Pasal 28G UUD NRI Tahun 1945).

- Bahwa, kerugian konstitusional Para Pemohon juga merupakan akibat langsung dari ketidakpastian kata "segera" dalam Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ. Secara logika hukum, jika perbaikan jalan (ayat 1) tertunda, maka Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ seharusnya berfungsi sebagai "jaring pengaman" (*safety net*) dengan kewajiban memasang rambu. Namun, fakta di lapangan menunjukkan sebaliknya. Karena kata "segera" pada ayat (2) juga tidak memiliki batasan waktu (apakah 1 jam setelah rusak? atau 1 bulan?), Penyelenggara Jalan merasa tidak memiliki urgensi untuk memasang rambu peringatan. Akibatnya, jalan rusak yang dialami Pemohon I, II, dan rekan Pemohon I menjadi "jebakan tersembunyi" (*hidden trap*) karena tidak ada rambu peringatan dini. Munculnya aksi warga menanam pohon pisang adalah bukti konkret bahwa kausalitas ini terjadi: Warga bergerak sendiri karena Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ gagal bekerja akibat norma yang kabur. Jika Pasal ini tegas, maka rambu resmi pasti sudah terpasang, dan para Pemohon tidak akan celaka.
- Bahwa, kerugian yang dialami para Pemohon menjadi "abadi" dan tak terpulihkan karena Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ yang mengatur sanksi pidana menjadi lumpuh total akibat ketidakjelasan Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ. Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ mensyaratkan adanya unsur "tidak dengan segera memperbaiki". Karena kata "segera" di Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ bersifat karet/multitafsir, maka aparat penegak hukum tidak memiliki tolok ukur untuk menentukan kapan seorang pejabat dianggap "telat" atau "lalai". Akibatnya, meskipun Pemohon I dan II sudah jatuh korban, Penyelenggara Jalan tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana karena mereka selalu bisa berlindung di balik dalih "sedang proses" atau "belum ada anggaran", yang mana dalih tersebut dimungkinkan oleh kata "segera". Kondisi ini

menciptakan impunitas (kekebalan hukum) bagi penyelenggara jalan, yang secara langsung melanggar hak Pemohon atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil (Pasal 28D ayat 1 UUD NRI Tahun 1945).

5. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan ini, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi.
 - Bahwa, kerugian konstitusional Para Pemohon berupa ancaman terhadap hak atas rasa aman dan hak untuk hidup akibat infrastruktur jalan yang buruk terjadi karena adanya ketidakpastian hukum dalam pasal *a quo* yang memberikan celah impunitas (kekebalan) bagi Penyelenggara Jalan untuk berlindung di balik alasan administratif atau efisiensi anggaran ketika terjadi kelalaian yang merenggut nyawa.
 - Bahwa, apabila Mahkamah Konstitusi mengabulkan permohonan ini dan menyatakan norma tersebut inkonstitusional (atau inkonstitusional bersyarat), maka seketika itu juga landasan hukum yang membenarkan kelalaian Penyelenggara Jalan menjadi gugur. Hal ini mewajibkan Penyelenggara Jalan untuk menempatkan keselamatan warga negara sebagai prioritas utama di atas pertimbangan birokrasi.
 - Bahwa, dalil ini sejalan dengan *ratio decidendi* Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 15/PUU-XVI/2018, yang menegaskan paradigma bahwa rakyat tidak boleh lagi ditempatkan sebagai objek penderita demi efisiensi anggaran, melainkan harus diposisikan sebagai subjek pemegang hak konstitusional yang wajib dilindungi keselamatannya oleh negara melalui penyelenggaraan jalan yang bertanggung jawab.

III. Alasan Permohonan/Pokok-Pokok Permohonan

Permohonan dapat diajukan kembali (Tidak *Ne bis in idem*) dan Terdapat Perbedaan *Ratio Decidendi* dan Fokus Pengujian

1. Bahwa, dalam pengujian materi Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 di Mahkamah Konstitusi, terdapat ketentuan yang mengatur agar muatan norma dalam pengujian tidak dilakukan berulang kali. Sebagaimana dinyatakan dalam ketentuan Pasal 60 UU MK *jo.* Pasal 72 ayat (2) PMK Nomor 7 Tahun 2025 memungkinkan Pemohon mengajukan kembali pengujian materi muatan

ayat, pasal, dan/atau bagian dalam Undang-Undang yang telah diuji oleh Mahkamah, yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 60 ayat (1) UU MK

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

Pasal 60 ayat (2) UU MK

“Ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.”

Pasal 72 ayat (2) PMK Nomor 7 Tahun 2025

“Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda atau terdapat alasan permohonan yang berbeda.”

2. Bahwa, berkenaan dengan prinsip *ne bis in idem* Pasal 60 UU MK terdapat klausul pengecualian bagi materi muatan dasar pengujian yang berbeda. *In casu* permohonan *a quo* memiliki kombinasi dalil pengujian yang berbeda dari pengujian Pasal *a quo* sebelumnya. Bahwa terdapat pengujian konstiusionalitas ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan 273 ayat (1) UU LLAJ telah dilakukan 1 kali pengujian ke Mahkamah Konstitusi dan telah diputus sebanyak 1 kali yakni dalam perkara Nomor 98/PUU-XX/2022. Pemohon terdahulu beranggapan bahwa ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan 273 ayat (1) yakni pada frasa “penyelenggara jalan” bertentangan dengan prinsip negara hukum sebagaimana diatur pada Pasal 1 ayat (3) dan bertentangan dengan jaminan kepastian hukum yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Dalam pokok permohonan, pemohon memohon kepada Mahkamah agar memaknai frasa “penyelenggara jalan” menjadi “Bahwa Penyelenggara Jalan antara lain Penyelenggara Jalan Nasional adalah Presiden dan/atau Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Jalan Provinsi adalah Pemerintah Daerah yang dilaksanakan oleh Gubernur, Penyelenggara Jalan Kabupaten/Kota adalah Bupati/Walikota.” Dalam amar putusannya Mahkamah menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya karena menurut Mahkamah

pemaknaan demikian justru akan mempersempit subjek hukum dari ketentuan Pasal 24 ayat (1) yang mengatur kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki kerusakan jalan, dan juga ancaman sanksi yang diatur dalam Pasal 273 ayat (1).

3. Bahwa, meskipun Pasal yang diuji memiliki beberapa kesamaan, yaitu Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ, namun terdapat perbedaan fundamental antara Permohonan *a quo* dengan Perkara Nomor 98/PUU-XX/2022, yaitu:
 - 1) Bahwa, dalam putusan tersebut, Pemohon terdahulu memfokuskan pengujian pada ketidakjelasan frasa “Penyelenggara Jalan.” Pemohon terdahulu mendalilkan ketidakpastian mengenai siapa saja pejabat atau instansi yang harus bertanggung jawab pidana. Mahkamah menolak permohonan tersebut karena menganggap definisi penyelenggara jalan sudah jelas diatur secara hierarkis (Pusat, Provinsi, Kabupaten/Kota) dalam Peraturan Perundang-Undangan terkait.
 - 2) Bahwa, Pemohon saat ini tidak mempersoalkan siapa penyelenggara jalannya. Pemohon memfokuskan pengujian konstiusionalitas pada kata “segera” (dan patut) dalam Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ. Kata “segera” adalah norma yang bersifat kualitatif, abstrak, dan karet (*rubber article*). Ketidadaan batasan waktu yang terukur dalam kata “segera” menyebabkan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*) yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
4. Bahwa, Pasal 273 ayat (1) adalah ketentuan pidana. Dalam hukum pidana berlaku asas *lex certa* (hukum harus jelas) dan *lex stricta* (hukum harus ketat). Dalam Perkara Nomor 98/PUU-XX/2022, Mahkamah menilai subjek hukum dapat ditelusuri lewat SK penetapan status jalan. Namun, dalam Permohonan ini, Pemohon mendalilkan bahwa kata “segera” tidak memiliki tolok ukur objektif. Penyelenggara jalan dapat berlindung di balik tafsir subjektif kata “segera”. Hal ini menciptakan celah impunitas bagi penyelenggara jalan dan ketidakadilan bagi korban kecelakaan, karena tidak adanya standar waktu baku kapan suatu kelalaian penyelenggara jalan terhadap perbaikan dianggap telah memenuhi unsur pidana.

5. Bahwa, dengan demikian, isu konstitusional (*constitutional issue*) yang diajukan Pemohon saat ini adalah mengenai standar waktu pemenuhan kewajiban yang kabur, bukan mengenai ketidakjelasan subjek hukum. Oleh karena itu, kekuatan hukum tetap (*res judicata*) dari Putusan Nomor 98/PUU-XX/2022 tidak berlaku bagi permohonan ini karena alasan permohonan yang sama sekali baru (*nova*).

Ketentuan Pasal 24 ayat (1) Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Limitatif Menimbulkan Tidak Adanya Kepastian Hukum dan Menimbulkan Celah Dalam Pelaksanaan Perbaikan Jalan

6. Bahwa, jalan merupakan infrastruktur umum yang setiap hari digunakan oleh seluruh warga negara. Perbaikan jalan yang rusak merupakan salah satu prioritas yang wajib diupayakan oleh negara. Jalan rusak yang tidak dengan segera diperbaiki dapat menjadi penghalang kepentingan masyarakat yang dapat menghambat mobilitas Lalu Lintas. Jalan sebagai infrastruktur penting yang membutuhkan kondisi yang layak untuk dilewati, bahkan dalam implementasinya diperlukan perawatan jalan dan harus melewati uji kelayakan.
7. Bahwa, Pasal 24 ayat (1) dan (2) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pada Pasal 24 ayat (1) tidak mempunyai kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Penyelenggara Jalan wajib segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran tahun berjalan) dan patut untuk segera memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan Lalu lintas,” Pasal 24 ayat (2) tidak mempunyai kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Wajib dilakukan seketika saat kerusakan diketahui atau diterima laporannya, dengan memasang tanda atau rambu yang sesuai standar teknis keselamatan, terlihat jelas pada siang dan malam hari, serta bersifat sampai selesainya perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)” dan pada Pasal 273 ayat (1) tidak mempunyai kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala

prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran tahun berjalan) dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu lintas sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”

8. Bahwa, dalam praktiknya Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) dinilai dapat dijadikan sebagai celah dalam penundaan pelaksanaan perbaikan jalan. Kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) tidak memberikan kepastian hukum terkait tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak, di mana dapat menciptakan celah hukum bagi penyelenggara jalan. Akibatnya penyelenggara jalan dapat menunda kewajiban untuk perbaikan jalan, sehingga berpotensi meningkatkan risiko keselamatan bagi pengguna jalan.
9. Bahwa, para Pemohon mengajukan penafsiran pada Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ untuk menambah kejelasan dari kata “segera” yang tidak memiliki kepastian hukum. Para Pemohon memaknai kata tersebut sebagai kewajiban melakukan perbaikan jalan yang rusak secepatnya. Biaya untuk pemeliharaan jalan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional (APBN) atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yang dialokasikan setiap satu tahun sekali. Biaya untuk pemeliharaan ini, seharusnya sudah disiapkan sejak awal tahun dan harus tersedia secara berkelanjutan agar aktivitas pemeliharaan tetap berjalan, sehingga Penyelenggara Jalan memiliki kecukupan anggaran untuk segera melakukan perbaikan. Dengan begitu, Penyelenggara Jalan tidak mempunyai alasan untuk menunda penanganan jalan yang rusak, terlebih ketika penundaan tersebut mengancam keselamatan pengguna jalan dan berpotensi menimbulkan korban jiwa. Penundaan perbaikan jalan dengan alasan administrasi anggaran justru bertentangan dengan kewajiban pemerintah untuk melindungi warga negara.
10. Bahwa, para Pemohon mengajukan penafsiran pada Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ untuk menambah kejelasan dari kata “segera” yang tidak memiliki

kepastian hukum. Para pemohon mengajukan batasan waktu perbaikan jalan rusak agar diselesaikan selambat-lambatnya pada tahun anggaran berjalan atau menggunakan mekanisme dana taktis, guna menjamin kepastian hukum. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 (Berita Negara Nomor 612), Pasal 3 ayat (1) mewajibkan Penyelenggara Jalan untuk menyusun rencana pemeliharaan jalan, hal tersebut menunjukkan bahwa perencanaan tersebut disusun secara berkala setiap tahun. Perencanaan pemeliharaan setiap satu tahun sekali ini mengharuskan adanya evaluasi, penyesuaian, dan rancangan baru setiap tahunnya berdasarkan kondisi aktual jalan, sehingga wajar apabila perbaikan jalan diberi batasan waktu maksimal satu tahun. Pasal tersebut sejalan dengan Pasal 7 ayat (7) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 yang menyatakan bahwa kegiatan pemeliharaan jalan dituangkan dalam dokumen rencana penanganan bangunan pelengkap jalan setiap satu tahun sekali, hal tersebut mengharuskan adanya perkembangan perbaikan setiap tahun atas kondisi jalan yang rusak. Sehingga siklus satu tahun merupakan tenggat waktu yang wajar dan terukur untuk memastikan perbaikan telah dilakukan. (Bukti P-9).

11. Bahwa, berkenaan dengan kasus-kasus kecelakaan lalu lintas hingga merenggut nyawa pengguna jalan akibat jalan yang rusak karena ketidakjelasan kata “segera” dalam Pasal *a quo* menjadikan hal ini dapat dikategorikan sebagai keadaan darurat (*force majeure*). Para Pemohon mengajukan penafsiran pada Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ untuk menambah kejelasan dari kata “segera” yang tidak memiliki kepastian hukum. Para Pemohon mengajukan batasan waktu perbaikan jalan rusak agar diselesaikan selambat-lambatnya pada tahun anggaran berjalan atau menggunakan mekanisme dana taktis, guna menjamin kepastian hukum. Dana taktis yang dimaksud terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Negara Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6322) pada Pasal 55 ayat (1) huruf c menjelaskan bahwa klasifikasi Belanja Daerah termasuk belanja tidak terduga. Belanja tidak terduga sebagaimana dimaksud dalam Pasal *a quo* merupakan pengeluaran anggaran atas beban APBD untuk keadaan darurat termasuk keperluan mendesak serta pengembalian atas

kelebihan pembayaran atas Penerimaan Daerah tahun-tahun sebelumnya. (Bukti P-15).

12. Bahwa, keadaan darurat yang dimaksud dalam Pasal *a quo* meliputi kerusakan sarana/prasarana yang dapat mengganggu kegiatan pelayanan publik. Pelayanan publik yang dimaksud dapat berupa kegiatan pendidikan, ekonomi, kesehatan, yang di mana membutuhkan akses jalan yang baik, dan apabila akses jalan tersebut mengalami kerusakan maka akan mengganggu kegiatan, bahkan berpotensi menghambat akses pengajar dan peserta didik menuju ke lokasi pembelajaran, gangguan logistik dan distribusi barang dagangan, dan keterlambatan ambulans dan pasien rawat darurat ke rumah sakit. Sehingga urgensi perbaikan jalan yang rusak termasuk keadaan darurat sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal *a quo*. Kekhawatiran mengenai ketiadaan dana di akhir tahun anggaran dapat diberlakukan dengan mekanisme Belanja Tidak Terduga (BTT) atau Dana Darurat yang wajib ada dalam setiap APBD sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah. Penggunaan belanja tidak terduga ini pernah digunakan untuk perbaikan jalan yang rusak seperti yang dilakukan oleh Agus Fatoni Plt. Gubernur Sumatra Utara. Menurutnya, kerusakan jalan yang belum dianggarkan dapat segera ditangani melalui pergeseran anggaran dari Belanja tidak terduga tanpa menunggu perubahan. Sebagai contoh, jika sekolah roboh, perbaikannya tidak boleh ditunda hingga anggaran tahun depan karena dapat memperparah kerusakan, membahayakan pengguna, serta memakan biaya lebih besar (Lihat: *Pi Gubernur Sumut Agus Fatoni Dorong Pemda Gunakan Belanja Tidak Terduga untuk Hal Darurat* - Diskominfo Provsu)
13. Bahwa, menurut Pasal 59 ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengaduan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Nomor 67) menyatakan bahwa "Penanganan keadaan darurat dilakukan untuk keselamatan/perlindungan masyarakat atau warga negara Indonesia yang berada di dalam negeri dan/atau luar negeri yang pelaksanaannya tidak dapat ditunda dan harus dilakukan segera." Sehingga dapat dimaknai bahwa perbaikan jalan yang rusak merupakan

bentuk penanganan keadaan darurat sebagai pemenuhan perlindungan dan keselamatan warga negara. Dengan keadaan darurat tersebut, menjadikan perbaikan jalan harus dilakukan dengan menunjuk Penyedia terdekat yang sedang melaksanakan perbaikan sejenis atau yang dinilai mampu untuk melaksanakan perbaikan tersebut dengan kata lain, mengesampingkan prosedur pelelangan sebagaimana diatur pada Pasal 59 ayat (5) Peraturan Presiden *a quo* (Bukti P-16).

14. Bahwa, Indonesia sebagai Negara Kesatuan (*Unitary State*) sebagaimana yang dinyatakan dalam Pasal 1 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menerapkan konsep “keadilan geografis” (*spatial justice*). Di mana konsep ini menjelaskan bahwa keberagaman kondisi sosial dan ekonomi di wilayah Indonesia tidak dapat dijadikan alasan untuk tidak memenuhi hak warga negara atas jalan yang baik. Suatu daerah yang tidak dapat melakukan pemenuhan perbaikan jalan akibat ketidakadaan dana di daerah tersebut tidak dapat dijadikan sebagai alasan pemaaf untuk eksistensi jalan rusak yang mematikan. Kondisi ini merupakan bentuk diskriminasi geografis yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 (*equality before the law*). Warga negara di daerah dengan kapasitas fiskal rendah juga membayar Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB) sama halnya dengan warga di daerah fiskal tinggi. Sehingga, seluruh warga negara Indonesia berhak mendapatkan standar keselamatan minimal yang sama. Ketidakmampuan daerah dalam mengelola anggaran tidak boleh dibebankan risikonya kepada nyawa pengguna jalan.
15. Bahwa, perbaikan jalan yang dimaksud oleh para Pemohon tidak harus berupa pengaspalan ulang (*overlay*) yang mahal atau melalui proses lelang, melainkan cukup penanganan darurat berupa penutupan lubang atau agregat untuk menghilangkan potensi bahaya maut, yang biayanya relatif kecil dan bisa dilakukan secara swakelola oleh Dinas terkait kapan saja, termasuk di akhir tahun. Dengan catatan penanganan darurat tersebut dilakukan dengan meratakan permukaan jalan dan tidak menimbulkan bahaya baru bagi pengguna jalan.
16. Bahwa, hak atas nyawa dan keselamatan adalah *Non-Derogable Right* dan berada di puncak hierarki Norma. UUD NRI Tahun 1945

menempatkan hak untuk hidup dan mempertahankan kehidupan (Pasal 28A) serta hak atas rasa aman (Pasal 28G ayat 1) sebagai hak konstitusional yang fundamental. Dalam doktrin hukum berlaku adagium “*Salus Populi Suprema Lex Esto*” (Keselamatan rakyat adalah hukum tertinggi). Namun penganggaran perbaikan jalan yang dilakukan di tahun setelahnya karena “ketiadaan anggaran” atau “siklus tutup buku akhir taun” tidak dapat dijadikan pembenar (*justification*) untuk menoleransi hilangnya nyawa warga negara akibat kecelakaan jalan yang berlubang. Jika Mahkamah memaklumi alasan anggaran sebagai dasar penundaan perbaikan jalan rusak yang mematikan, maka Mahkamah secara tidak langsung menempatkan prosedur administratif di atas hak hidup manusia (*human rights*). Oleh karena itu, tafsir kata “segera” harus dimaknai sebagai tindakan penyelamatan nyawa (*emergency response*), yang wajib didahulukan di atas pos belanja lainnya.

17. Bahwa, kerusakan jalan bukan sekadar gangguan kenyamanan, melainkan faktor pembunuh yang signifikan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan yang tercatat pada BPS Lampung Tahun 2022 menunjukkan bahwa 30% peningkatan kecelakaan lalu lintas dalam dua tahun terakhir disebabkan oleh kondisi jalan yang rusak. Berdasarkan literatur kecelakaan per tahun, dengan 50% di antaranya terkait langsung dengan jalan berlubang. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung tahun 2022, kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas di Bandar Lampung mencapai Rp12 miliar per tahun, termasuk biaya perbaikan kendaraan, perawatan medis, dan kehilangan produktivitas. Angka tersebut sudah cukup menjadi beban anggaran negara, di mana biaya tersebut jika dialokasikan ke dana perbaikan jalan maka kecelakaan faktor jalan berlubang dapat diatasi. Sebab jika tidak demikian, maka anggaran ekonomi untuk perawatan akibat kecelakaan berpotensi meningkat, dan nilainya bisa melebihi Rp12 miliar. Sehingga faktor jalan (infrastruktur) secara konsisten menjadi salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia selain faktor manusia dan kendaraan. Korban kecelakaan akibat jalan rusak sering kali adalah pengendara sepeda motor (*vulnerable road users*) yang merupakan tulang punggung keluarga. Ketika mereka cacat atau meninggal, negara menanggung beban sosial jangka

panjang berupa kemiskinan baru bagi keluarga yang ditinggalkan. Dengan demikian, biaya sosial dan ekonomi yang ditanggung negara akibat pembiaran jalan rusak jauh lebih mahal dari pada biaya perbaikannya. (Lihat: Analisis Struktural Fungsional atas Respons Pemerintah).

Transformasi Pasal 24 ayat (2) dari "Pasal Pelarian" Menjadi "Pasal Penyangga Keselamatan"

18. Bahwa, permohonan ini bersifat rekonstruktif, bukan destruktif. Pemohon menegaskan secara *expressis verbis* (terang dan jelas) tidak berniat membatalkan keberlakuan Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ. Justru, permohonan ini diajukan untuk menyelamatkan Pasal 24 ayat (2) dari praktik "Penyalahgunaan Norma". Karena secara filosofis, Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ seharusnya berfungsi sebagai norma "transisi" atau "darurat" (provisional measure), yakni tindakan sementara sambil menunggu perbaikan di ayat (1). Namun, tanpa adanya batasan waktu yang mengikat pada ayat (1) dan (2), norma ini bermetamorfosis menjadi "norma permanen". Penyelenggara Jalan merasa telah gugur kewajiban hukumnya hanya dengan memasang rambu "Hati-Hati Jalan Rusak", tanpa melakukan perbaikan fisik selama berbulan-bulan bahkan bertahun-tahun. Konstruksi hukum ini mengakibatkan **peralihan beban risiko** (*shifting of risk*). Negara (Penyelenggara Jalan) memindahkan tanggung jawab keselamatan sepenuhnya kepada Warga Negara (Pengguna Jalan). Dengan memasang rambu, negara seolah berkata: "Kami sudah memperingatkan, jika Anda celaka, itu salah Anda sendiri." Hal ini bertentangan dengan prinsip keadilan dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, karena negara menggunakan instrumen hukum (pemasangan rambu) untuk melepaskan diri dari tanggung jawab utamanya (perbaikan jalan), yang berujung pada impunitas abadi bagi penyelenggara jalan.
19. Bahwa, berkenaan dengan Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi "Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas." Hal ini dapat dimaknai bahwa Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2) merupakan satu kesatuan norma yang utuh. Sehingga apabila Penyelenggara Jalan tidak bisa dengan segera memperbaiki jalan

wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak. Namun, kenyataannya pemberian tanda atau rambu pada jalan yang rusak tidak bisa menjadi solusi untuk mengatasi permasalahan jalan rusak di Indonesia. Pasal 24 ayat (2) bukan merupakan pasal pelarian namun dapat dikategorikan sebagai pasal penyangga keselamatan. Permohonan bersifat rekonstruktif bukan dekonstruktif, di mana para Pemohon menegaskan secara terang dan jelas (*expressis verbis*) yang tidak berniat membatalkan keberlakuan Pasal 24 ayat (2).

20. Bahwa, selama ini Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ seringkali dijadikan sebagai “bunker pelindung” atau alasan pemaaf (*excuse*) bagi Penyelenggara Jalan untuk lari dari kewajiban utamanya di ayat (1). Dengan dalih “sudah memasang rambu,” kewajiban perbaikan jalan diabaikan hingga bertahun-tahun. Permohonan ini bertujuan mengembalikan “roh” Pasal 24 ayat (2) sebagai norma sementara (transisi), bukan norma permanen. Ketentuan pada Pasal 24 ayat (2) ini dapat dijadikan celah oleh Penyelenggara Jalan untuk mengulur waktu perbaikan jalan dan dijadikan tameng bagi Penyelenggara Jalan agar terbebas dari ketentuan pidana sebagaimana yang diatur dalam Pasal 273 ayat (1). Sehingga keadaan ini menyebabkan pengguna jalan yang melewati jalan tersebut tidak mengetahui terdapat jalan yang rusak dan berpotensi mengalami kecelakaan lalu lintas atau kerugian lainnya.
21. Bahwa, memberikan kepastian durasi (*temporal certainty*) tanpa penafsiran konstitusional yang para Pemohon ajukan, Pasal 24 ayat (2) UU LLAJ saat ini memiliki cacat logika hukum berupa ketiadaan batas waktu, yang di mana Penyelenggara Jalan bisa saja memasang rambu peringatan untuk jalan rusak selama 1 bulan, 1 tahun, bahkan beberapa tahun tanpa melanggar Undang-Undang. Hal ini, berpotensi menciptakan ketidakpastian hukum yang merugikan masyarakat. Pasal ini hanya berlaku selama masa tunggu perbaikan, apabila batas waktu perbaikan pada Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ telah memiliki kepastian, maka kekebalan hukum dari pasal 24 ayat (2) gugur.
22. Bahwa, Pasal 24 ayat (1) dan (2) UU LLAJ memiliki hubungan sebab-akibat atau kausalitas, dan bukan merupakan pilihan atau alternatif. Ayat (1) merupakan dasar pelaksanaan tujuan akhir yakni perbaikan,

sedangkan ayat (2) merupakan prosedur antara yang digunakan sebagai dasar pelaksanaan mitigasi sementara. Jika para Pemohon hanya melakukan pengujian ayat (1) tanpa mempertegas ayat (2), maka ayat (2) hanya akan menjadi celah hukum (*loopholes*). Sebaliknya, dengan melakukan pengujian kedua ayat dalam Pasal *a quo*, Permohonan pemohon akan menciptakan perlindungan hukum yang komprehensif.

23. Bahwa, harmonisasi antara Pasal 24 Ayat (1) dan (2) UU LLAJ, dapat digambarkan apabila terdapat Jalan rusak, maka Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan proses perbaikan dengan maksimal sampai dengan akhir tahun anggaran, namun apabila terdapat ketidakmungkinan untuk Penyelenggara Jalan dapat melakukan perbaikan jalan, maka mereka diwajibkan untuk memasang tanda atau rambu yang memenuhi standar seketika itu juga. Pemasangan tanda atau rambu tersebut hanya berjalan sampai jalan rusak tersebut diperbaiki atau maksimal sampai akhir tahun anggaran selesai, apabila sampai batas waktu anggaran tahun berjalan, jalan tidak kunjung diperbaiki dan hanya mengandalkan pemasangan tanda atau rambu jalan sebagai pemenuhan ketentuan hukum, maka tidak ada alasan lagi bagi Penyelenggara Jalan untuk dikenakan sanksi pidana, sebagaimana ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ.

Pasal *a quo* Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Secara Limitatif Telah Melanggar Prinsip Kepastian Hukum Sehingga Bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

24. Bahwa, tujuan dari UU LLAJ adalah memberikan kepastian hukum dalam pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertib. Menurut para Pemohon, ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ bertentangan dengan prinsip kepastian hukum.
25. Bahwa, dengan konsep negara Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana yang ditegaskan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, kepastian hukum merupakan prinsip yang wajib untuk dijamin oleh negara, sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.”

26. Bahwa, kata “segera” dalam ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ yang tidak memiliki kepastian hukum terkait tenggat waktu penyelenggaraan jalan dan perbaikan jalan yang rusak. Ketidakpastian kata “segera” dalam ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ dapat menimbulkan celah bagi penyelenggara jalan untuk menunda pelaksanaan perbaikan maupun pemeliharaan jalan yang rusak.
27. Bahwa, para Pemohon yang merupakan pengguna jalan harus terpenuhi hak konstitusionalnya dalam infrastruktur jalan yang baik dan layak. Kerusakan jalan yang tidak segera diperbaiki mendorong para Pemohon untuk mengajukan pengujian UU LLAJ untuk mencapai kepastian hukum sebagaimana yang tertera dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.
28. Bahwa, berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan (2) UU LLAJ yang merupakan kesatuan norma yang di mana apabila Penyelenggara Jalan tidak bisa dengan segera memperbaiki jalan yang rusak wajib memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak. Namun menurut para Pemohon pemberian tanda atau rambu pada jalan yang rusak tidak memberikan kepastian hukum terkait waktu perbaikan yang di mana kata “segera” pada ketentuan Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ harus tetap dimaknai secara limitatif terkait tenggat waktu. Sehingga hal ini bertentangan pada prinsip kepastian hukum yang diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Apabila Penyelenggara Jalan memberikan tanda atau rambu sebagai alternatif akibat belum bisa melakukan perbaikan jalan rusak maka harus tetap diberikan batasan waktu yang jelas terkait perbaikan jalan yang rusak. Sehingga Penyelenggara Jalan tidak akan menunda-nunda perbaikan jalan yang rusak dengan alasan telah diberikan tanda ataupun rambu.

Pasal *a quo* Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Secara Limitatif Telah Melanggar Hak Atas Rasa Aman dan Perlindungan Diri Sehingga Bertentangan dengan Pasal 28G Ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

29. Bahwa, Pasal 28G ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 memberikan mandat kepada negara untuk memberikan perlindungan aktif terhadap keselamatan jiwa dan harta benda warganya. Jalan raya adalah ruang

publik yang wajib disediakan negara dengan standar keselamatan (*safety standards*), bukan sekadar standar ketersediaan.

30. Bahwa, kata "segera" dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ yang tidak dimaknai secara limitatif (memiliki batas waktu tegas) telah mereduksi kewajiban negara dari "kewajiban menjamin keselamatan" (*obligation of result*) menjadi sekadar "kewajiban berupaya" (*obligation of conduct*) yang bergantung pada diskresi administratif.
31. Bahwa, ketidakjelasan kata "segera" menciptakan kondisi di mana warga negara dipaksa memasuki "zona bahaya" (jalan rusak) tanpa jaminan kapan bahaya tersebut akan dihilangkan. Hal ini merupakan bentuk pembiaran negara (*state omission*) yang dilegalkan oleh undang-undang.
32. Bahwa, sepanjang kata "segera" tidak dimaknai dengan tenggat waktu konkret (misalnya: 7 hari untuk penanganan darurat), maka norma *a quo* telah gagal memberikan perlindungan (*protection*) dan rasa aman (*security*) yang dijamin konstitusi, karena membiarkan ancaman maut (*death trap*) mengintai pengguna jalan tanpa batas waktu yang jelas.

Pasal *a quo* Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Secara Limitatif Telah Melanggar Hak Warga Negara untuk Hidup Sejahtera, Bertempat Tinggal, dan Mendapatkan Lingkungan Hidup yang Baik dan Sehat Sehingga Bertentangan Dengan Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

33. Bahwa, tujuan dari UU LLAJ adalah memberikan kepastian hukum dalam pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. Menurut para Pemohon, Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ bertentangan dengan prinsip pemenuhan hak konstitusionalitas warga dalam mendapatkan lingkungan hidup yang sehat dan baik.
34. Bahwa, dengan konsep negara Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana ditegaskan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, negara menjamin hak-hak dasar setiap individu dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat, sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan bahwa “Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.”

35. Bahwa, kata “segera” dalam ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ yang tidak memiliki kepastian hukum terkait tenggat waktu Penyelenggara jalan dalam memperbaiki jalan akan mengakibatkan banyak jalan yang rusak tidak kunjung diperbaiki. Hal itu menyebabkan ketidaknyamanan dalam beraktivitas, yang warga negara akan kehilangan hak konstitusionalnya untuk hidup sejahtera dan mendapatkan lingkungan hidup yang sehat.
36. Bahwa, berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan (2) UU LLAJ yang merupakan kesatuan norma yang di mana apabila Penyelenggara Jalan tidak bisa dengan segera memperbaiki jalan yang rusak wajib memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak. Pemberian tanda atau rambu pada jalan yang rusak tidak bisa menjadi solusi untuk mengatasi problematika jalan rusak di Indonesia, sehingga norma Pasal 24 ayat (2) tetap harus diberikan pemaknaan limitatif terkait pemberian tanda atau rambu hingga dilakukan perbaikan. Pemberian tanda atau rambu pada jalan yang rusak tetap tidak mengubah status jalan yang rusak untuk aman dilewati. Jalan merupakan salah satu lingkungan yang menjadi salah satu unsur yang tidak terpisahkan dari aktivitas masyarakat. Sehingga perawatan jalan wajib menjadi prioritas bagi Penyelenggara Jalan untuk menjamin hak warga negara hidup sejahtera, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat sebagaimana yang diatur dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

Inkonstitusionalitas Frasa "Tidak Dengan Segera" dalam Pasal 273 ayat (1) Akibat Pelanggaran Asas *Lex Certa* dan Ketiadaan Rujukan Waktu yang Jelas

37. Bahwa, Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ adalah ketentuan pidana. Dalam hukum pidana, berlaku asas fundamental *Nullum crimen, nulla poena sine lege certa* (tidak ada pidana tanpa aturan undang-undang yang jelas). Frasa "tidak dengan segera" dalam pasal *a quo* adalah norma yang kabur (*vague norm*) dan sangat subjektif. Tidak ada ukuran baku dalam UU LLAJ mengenai apa yang dimaksud dengan "segera" dalam konteks pemidanaan. Kekaburan ini membuka ruang tafsir yang sewenang-wenang bagi aparat penegak hukum. Seorang penyelenggara jalan bisa saja dipidana karena baru memperbaiki jalan setelah 3 hari (dianggap tidak

- segera), sementara di daerah lain baru dipidana setelah 1 tahun. Ketidakpastian ini bertentangan dengan jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.
38. Bahwa, Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ sejatinya adalah "sanksi pamungkas" (*ultimum remedium*) atas kelalaian kewajiban yang diatur dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ. Oleh karena itu, niat jahat (*mens rea*) dan perbuatan pidana (*actus reus*) dalam Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ harus digantungkan pada batasan waktu kewajiban dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ. Tanpa mengaitkan "segera" dengan batas waktu perbaikan di Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ, maka Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ menjadi pasal karet yang dapat menyasar siapa saja tanpa tolak ukur kesalahan yang jelas.
39. Bahwa, agar Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ menjadi konstitusional dan memiliki kepastian hukum, maka unsur waktu "segera" harus dimaknai secara tegas merujuk pada telah lewatnya tenggat waktu kewajiban yang diatur dalam Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ. Dengan demikian, konstruksi hukumnya menjadi jelas: Apabila Penyelenggara Jalan belum memperbaiki jalan sampai batas waktu yang ditentukan (misalnya: akhir tahun anggaran atau batas waktu dana taktis sesuai tafsir yang dimohonkan pada Pasal 24 ayat 1) UU LLAJ, maka seketika itu juga unsur "tidak dengan segera" terpenuhi, dan sanksi pidana dapat dijatuhkan. Tafsir ini memberikan kepastian ganda: 1) Bagi Korban/Masyarakat: Ada kepastian kapan mereka bisa menuntut pertanggungjawaban pidana pejabat (yakni saat batas waktu perbaikan terlampaui). 2) Bagi Penyelenggara Jalan: Ada kepastian hukum (*due process*) bahwa mereka tidak akan dipidana selama masih dalam kurun waktu perbaikan yang wajar sesuai Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ.
40. Bahwa ketidakjelasan kata "segera" tersebut nyata-nyata bertentangan dengan Pasal 5 huruf f Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang mewajibkan adanya 'kejelasan rumusan'. Pembentuk Undang-Undang telah lalai dalam memilih diksi yang terukur, sehingga melahirkan norma yang multitafsir. Dalam doktrin ilmu perundang-undangan, ketidakjelasan norma sanksi ini mengakibatkan ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*) yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Oleh

karena itu, intervensi Mahkamah diperlukan untuk memberikan batasan tafsir yang konstitusional.

Pasal *a quo* Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Secara Limitatif Telah Melanggar Pemenuhan Perlindungan Warga Negara Sebagai Bentuk Hak Asasi Manusia Sehingga Bertentangan dengan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945

41. Bahwa, tujuan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) adalah memberikan kepastian hukum dalam pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertib. Menurut para Pemohon, Pasal 24 ayat (1) dan (2) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan prinsip pemenuhan hak konstitusional warga negara terkait fasilitas jalan.
42. Bahwa, dengan konsep negara Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana yang ditegaskan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, negara menjamin perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia, sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan bahwa “Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara terutama pemerintah.”
43. Bahwa, kata “segera” dalam ketentuan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) yang tidak memiliki kepastian hukum terkait tenggat waktu penyelenggaraan jalan dan perbaikan jalan yang rusak yang dapat mengancam keselamatan warga negara untuk mendapatkan perlindungan dari rasa aman sebagai bentuk hak asasi manusia.
44. Bahwa, berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan (2) UU LLAJ yang merupakan kesatuan norma yang dimana apabila Penyelenggara Jalan

tidak bisa dengan segera memperbaiki jalan yang rusak wajib memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak. Namun norma ini tidak memberikan pemenuhan hak akan jaminan perlindungan dan keselamatan, sebab dengan pemberian tanda atau rambu tersebut pengguna jalan dan masyarakat tetap merasakan was-was dan khawatir ketika melalui jalan yang rusak. Kondisi ini melanggar hak konstitusional yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 terhadap pemenuhan perlindungan warga negara sebagai bentuk hak asasi manusia.

45. Bahwa, di berbagai negara demokratis modern, dalil "keterbatasan anggaran" (*budgetary constraints*) tidak lagi diterima sebagai alasan pemaaf (*defense*) dalam kasus kelalaian negara merawat infrastruktur publik yang membahayakan nyawa. Di negara India memiliki karakteristik demografi dan ekonomi yang mirip dengan Indonesia, Mahkamah Agung India telah menetapkan standar yurisprudensi yang sangat tinggi terkait kewajiban negara. Dalam kasus Ratlam, Hakim V.R. Krishna Iyer menegaskan prinsip monumental "*The plea of financial inability cannot be an excuse for disregarding statutory duties.*" (Dalil ketidakmampuan finansial tidak bisa menjadi alasan untuk mengabaikan kewajiban undang-undang). Mahkamah Agung India menafsirkan Article 21 Constitution of India (Hak Hidup/*Right to Life*) mencakup hak atas jalan yang aman. Jika negara lalai memperbaiki jalan dan menyebabkan kematian, hal itu bukan sekadar kecelakaan biasa, melainkan pelanggaran HAM (*Constitutional Tort*). Jika India sebagai negara berkembang bisa menerapkan standar ini demi nyawa warganya, maka Indonesia melalui UUD NRI Tahun 1945 dalam Pasal 28A juga wajib menerapkan standar yang setara. (Lihat: Municipal Council, Ratlam v. Shri Vardhichand & Ors.)
46. Bahwa, resolusi keselamatan jalan standar global yang telah ditetapkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) saat ini tidak lagi menoleransi kematian di jalan raya sebagai "takdir", melainkan sebagai kegagalan sistem. PBB mendeklarasikan bahwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas dapat dicegah. Prinsip *Safe System* menekankan bahwa manusia bisa berbuat salah (*human error*), tetapi infrastruktur jalan harus toleran terhadap kesalahan (*forgiving roads*). Jalan yang berlubang dan tidak diperbaiki adalah bentuk infrastruktur yang tidak memaafkan dan

bertentangan dengan target Sustainable Development Goals (SDG) 3.6. Indonesia sebagai anggota PBB telah meratifikasi berbagai komitmen keselamatan global. Membiarkan Pasal 24 ayat (1) dan (2) dan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ menjadi pasal karet yang tidak efektif adalah bentuk pengingkaran terhadap komitmen internasional dan pengabaian terhadap standar keselamatan modern. (Lihat: Road Safety: Considerations in Support of the 2030).

Kerugian dan Dampak Yang Ditimbulkan Apabila Pasal *a quo* Tetap Diberlakukan Sepanjang Kata “Segera” Tidak Dimaknai Dengan Tenggat Waktu

47. Bahwa, internal yang lebih ketat dan terukur, termasuk target waktu penanganan lubang. Hal ini tertuang dalam kontrak konsesi dan prosedur operasional standar (SOP) internal operator di Pekerjaan Umum Republik Indonesia Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga. Perincian dari target waktu tersebut terbagi menjadi beberapa waktu yang didasarkan oleh seberapa rusaknya jalan, di antara lain, waktu perbaikan jalan berlubang maksimal 7 hari, jalan yang retak maksimal 14 hari, jalan yang ambles maksimal 7 hari sejak kerusakan teridentifikasi. Ketentuan tenggat waktu tersebut menunjukkan bahwa Penyelenggara jalan secara teknis dimungkinkan diberi waktu yang jelas dan terukur. Apabila Pasal *a quo* tetap diberlakukan dengan kata “segera” tanpa dimaknai dengan tenggat waktu yang konkret, maka akan menimbulkan untuk penundaan perbaikan dan berpotensi membahayakan pengguna jalan. Adanya contoh tenggat waktu tersebut standar waktu penanganan kerusakan tidak hanya layak diterapkan pada jalan tol atau rusak jalan tertentu, melainkan dapat diterapkan pada seluruh penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. (Bukti P-10)
48. Bahwa, untuk membuktikan hal tersebut, para Pemohon telah menghimpun beberapa bukti adanya kecelakaan di wilayah Indonesia yang disebabkan oleh jalan yang rusak:
 - 1) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Tulungagung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 24 Mei 2021 di mana terjadi kecelakaan tunggal hingga menimbulkan korban jiwa, yang mana korban terjatuh dan terpental

akibat menghindari aspal jalan yang rusak di Kecamatan Ngantru, Kabupaten Tulungagung. (Lihat: Hindari Jalan Berlubang, Pemotor di Tulungagung Tewas Terpentak - KORLANTAS POLRI).

- 2) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Tulungagung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 14 Januari 2024 di mana terjadi kecelakaan yang melibatkan kendaraan motor dan mini bus. Kecelakaan terjadi karena pengendara motor menghindari jalan yang berlubang hingga menimbulkan korban jiwa di ruas jalan umum Desa Sumberejo Kulon, Kecamatan Nganut. (Lihat: Hindari Jalan Berlubang, Pengendara PCX di Tulungagung Tewas Tabrak Minibus).
- 3) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Tulungagung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 7 November 2022 di mana terjadi kecelakaan tunggal. Kecelakaan tersebut terjadi karena pengendara motor mengalami lepas kendali jatuh saat melintas jalan berlubang sehingga mengakibatkan kondisi patah kaki sebelah kanan. Di daerah jalan raya Desa Pelem, Kecamatan Campurdarat Kabupaten Tulungagung. (Lihat: Lagi, Jalan Berlubang Makan Korban di Tulungagung - jatintimes.com).
- 4) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Tulungagung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 9 September 2022, terjadi kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor dan mobil Pick Up, diduga pengendara motor menghindari jalan yang berlubang dan kehilangan kendali sampai melewati marka tengah jalan hingga menimbulkan korban jiwa. Di daerah jalan raya Pelem, Kecamatan Campurdarat Kabupaten Tulungagung. (Lihat: Karena Menghindari Jalan Berlubang, Pengendara Motor Ditabrak Mobil Pick Up - Berita terbit).
- 5) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Tulungagung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 29 Mei 2022, terjadi kecelakaan karena pengendara motor terjatuh menghindari jalan yang berlubang dengan kecepatan tinggi yang mengakibatkan korban jiwa. Di daerah Desa Tugu, Kecamatan

Rejotangan Kabupaten Tulungagung. (Lihat: Jatuh Akibat Jalan Berlubang di Desa Tugu Tulungagung, Pengendara Motor Meninggal Dunia - Realitas Online).

- 6) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Bandar Lampung yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 9 Maret 2025, dari Bandar Lampung menuju Bandar Radin Inten II, Kabupaten Lampung Selatan memiliki lubang berdiameter 10-50 cm dan kedalaman 10-30 cm, selama 3 bulan terakhir sudah ada belasan pengendara sepeda motor yang jatuh akibat tergelincir di jalan yang berlubang. Di daerah jalan lintas Sumatera di Desa Natar, Kecamatan Natar, Lampung Selatan. (Lihat: Banyak Jalan Rusak di Lampung, Nyawa Pengendara Jadi Taruhan).
- 7) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di kota Bogor yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 28 November 2025, dimana terjadi kecelakaan di seberang Kantor Damkar Sektor Yasmin arah Bubulak, korban diduga kurang konsentrasi dan menghantam jalan yang berlubang hingga terjatuh dan mengakibatkan luka berat di jalan KH. Abdullah Bin Nuh, Kecamatan Barat Kota Bogor. (Lihat: Pemotor Wanita Kecelakaan Hantam Jalan Berlubang di Bogor, Alami Luka Berat).
- 8) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak di Jakarta yang menyebabkan kerugian materiil maupun imateriil, sebagaimana pada tanggal 13 Maret 2018. Kecelakaan tersebut terjadi karena pengendara motor terperosok lubang hingga terjatuh kebagian sisi kanan jalan, lalu terlintas roda kendaraan Light Truck yang mengakibatkan luka pecah bagian kepala. Di jalan Rengroat Kamal Raya Cengkareng Jakarta Barat. (Lihat: Sederet Kasus Kecelakaan di Jakarta Akibat Jalan Berlubang | kumparan.com).
- 9) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak di Sumatera Barat yang menyebabkan kerugian materiil dan imateriil, sebagaimana pada tanggal 28 Maret 2025. Kecelakaan tersebut terjadi dikarenakan aspal jalan yang sudah hancur dan berlubang, kondisi sebagian badan jalan juga sudah sempit karena bagian pinggiran badan jalan yang sudah rusak yang mengakibatkan seorang pengendara Ibu dan Anak

mengalami luka berat. Di ruas jalan Desa Silam, Kecamatan Kuok-Desa Koto Mesjid, Kecamatan XIII Koto Kampar, Kabupaten Kampar. (Lihat: [Pemudik Rohul-Sumbar Bertaruh Nyawa di Jalan Rusak Demi Bertemu Keluarga - cakaplah.com - Berpikir Berbuat Bercakap](#)).

- 10) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak di Sulawesi Tenggara yang menyebabkan kerugian materiil dan imateriil, sebagaimana pada tanggal 12 Juni 2024. Kecelakaan tersebut terjadi saat korban mengendarai motor dan terjatuh saat menghindari lubang besar pada jalan, hingga helm yang digunakan terlepas dari kepalanya sehingga mengakibatkan luka-luka. Di jalan THR Kota Kendari, Sulawesi Tenggara. (Lihat: [Jalan Rusak dan Berlubang di Kendari, LPP TIPIKOR-Sultra: Ancaman Keselamatan Pengendara dan Tanggung Jawab Pemerintah - Kongkritpost.com](#)).
- 11) Kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak di Wonorejo Sumbergempol dimana Pemohon II pernah tergelincir di daerah yang sama dengan titik lokasi yang berbeda, yang menyebabkan kerugian materiil dan imateriil, sebagaimana pada tanggal 19 Desember 2025 terjadi kecelakaan yang menyebabkan tiga kendaraan yang mengalami kendaraan terdampak kecelakaan sepeda motor jenis Honda Supra X 125 yang dikendarai pemuda bernama JK warga Wonorejo, berjalan dari arah selatan ke arah utara saat melewati jalan berlubang melaju dengan kecepatan tinggi sehingga kehilangan kendali dan oleng ke kanan jalan sehingga bertabrakan dengan kendaraan SPM Honda Beat yang dikendarai oleh DIP warga Pucung Kidul berjalan dari arah utara ke arah selatan yang menyebabkan DIP mengalami luka patah tangan kiri dan dirawat di RS. Iskak Tulungagung, sedangkan JK mengalami lecet dan dirawat ke Puskesmas Sumbergempol. Di jalan masuk Desa Wonorejo, Kecamatan Sumbergempol, Kabupaten Tulungagung. (Lihat: [Jatimtimes - Berita Terkini Jawa Timur | Informasi Terbaru dan Terpercaya](#)). Akibat jalan rusak yang tidak kunjung diperbaiki menyebabkan beberapa kali kecelakaan di wilayah tersebut, di mana pasca kecelakaan akibat jalan rusak pada 19 Desember 2025, warga

sekitar yang merasa geram melakukan aksi penambalan jalan berlubang di wilayah tersebut (Lihat: [Instagram](#)).

49. Bahwa, untuk membuktikan hal tersebut, para Pemohon telah menghimpun beberapa bukti adanya aksi demo sebagai bentuk keresahan pengguna jalan dan masyarakat Indonesia terkait jalan yang rusak:

- 1) Masyarakat Tulungagung pernah melakukan aksi demo sebagai bentuk keresahan akibat perbaikan jalan yang tidak segera dilakukan. Pada tanggal 15 September 2025, ratusan warga Desa Wonorejo, Kecamatan Pagerwojo Kabupaten Tulungagung, Provinsi Jawa Timur mendatangi gedung DPRD Tulungagung dengan menuntut perbaikan jalan desa di wilayah setempat yang sudah rusak parah selama 20 tahun. Aksi protes ini bukanlah aksi pertama yang dilakukan oleh masyarakat Tulungagung, yang di mana setahun sebelumnya warga desa Wonorejo juga pernah menyuarakan tuntutan serupa disertai ancaman keras berupa blokade aktivitas di Waduk Wonorejo dan penghentian pembayaran pajak negara dan pemerintah daerah hingga tuntutan yang diajukan terpenuhi. (Lihat: Jalan Rusak Tak Tersentuh, Warga Tulungagung "Serbu" DPRD dengan Pikap Sapi - [ajttv.com](#)) dan 20 Tahun Jalan Rusak, Warga Tulungagung Geruduk DPRD Tuntut Perbaikan).
- 2) Masyarakat Tulungagung dan sejumlah mahasiswa yang tergabung dalam organisasi GMNI pernah melakukan aksi demo karena infrastruktur jalan yang tidak kunjung diperbaiki. Pada tanggal 25 Mei 2022, di depan Kantor Pemerintah Kabupaten Tulungagung, Jawa Timur. (Lihat: [Klaim Telan Banyak Korban, Teatrikal Kecelakaan Lalu Lintas Warnai Aksi GMNI Tulungagung - malangtimes.com](#))
- 3) Masyarakat di wilayah Timur Kabupaten Cirebon menggelar demo sebagai bentuk unjuk rasa atas hilangnya kesabaran warga karena merasa dinomorduakan oleh Pemerintah Daerah Cirebon karena infrastruktur jalan yang rusak parah tidak segera diperbaiki. Bahkan, sebagian warga melakukan aksi simbolik dengan menabur ikan lele, puluhan warga ikut menceburkan diri dan bercampur lumpur di lubang jalan. Pada tanggal 12 April 2025, di sepanjang jalan Raya Gebang

sampai Pabuaran, Babakan. (Lihat: [Demo Jalan Rusak, Warga Cirebon Ancam Memisahkan Diri dari Jabar](#)).

- 4) Masyarakat di wilayah Sumatera Selatan menggelar demo sebagai kekecewaan terhadap lambatnya respons pemerintah dalam menangani kerusakan jalan, masa menuntut untuk mempercepat perbaikan jalan yang rusak parah di Kecamatan Gandus yang telah mengalami kerusakan selama empat tahun terakhir. Pada tanggal 16 Desember 2024, di depan Kantor Gubernur Sumatera Selatan. (Lihat: [Ratusan Warga Gandus Demo di Kantor Gubernur Sumsel, Tuntut Perbaikan Jalan Rusak - RMOLSUMSEL.ID](#)).
- 5) Masyarakat di wilayah Jawa Barat, Sukabumi yang melakukan aksi demonstrasi akibat jalan rusak di sepanjang ruas jalan kampung Cicatih pada pagi hari. Aksi demo dilakukan dengan cara memblokade jalan, hingga membakar ban dan menanam pohon pisang di tengah jalan. Warga merasa kesal karena jalan Kabupaten, yang menghubungkan antara Kecamatan tersebut sudah lama tak pernah diperbaiki. Di mana kondisi jalan tersebut berlubang dan memiliki aliran yang jelek, sehingga saat terjadi hujan jalan dititik jembatan mengalami banjir, tidak sedikit pengendara roda 2 yang melintas banyak mengalami kecelakaan. Menurut kepala Desa setempat, perbaikan jalan dilakukan terakhir pada Tahun 2017, sehingga sudah 5 tahun lebih tidak ada perbaikan jalan kembali. Pada tanggal 22 Agustus 2023, di Desa Bangbayang, Kecamatan Cicurug, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat. (Lihat: [Demo Jalan Rusak Warga Blokade Jalan Hingga Bakar Ban](#)).
- 6) Masyarakat di wilayah Sulawesi Tenggara menggelar aksi protes dilatarbelakangi kondisi jalan poros Lambuya Motaha yang telah mengalami kerusakan parah selama puluhan tahun tanpa perbaikan. Warga menilai pemerintah terkesan abai terhadap infrastruktur vital yang menghubungkan antar wilayah itu. Dengan aksi blokade jalan bukan bentuk anarkisme, melainkan ungkapan frustrasi warga atas kondisi jalan yang membahayakan dan menghambat aktivitas ekonomi masyarakat. Pada tanggal 27 Juli 2025, di wilayah Sulawesi Tenggara. (Lihat: [Bidikhukumnews.com – Pemersatu Aspirasi Hukum Bangsa](#)).

- 7) Masyarakat di wilayah Jember Selatan melakukan aksi turun ke jalan dan menutup akses jalan Puger menuju Kabupaten Jember Jawa Timur. Hal ini bukanlah aksi pertama kali dilakukan, akan tetapi rangkaian aksi yang dimulai pada 3 Desember 2024 lalu dan kebetulan bersamaan dengan adanya warga terlindas oleh truk kendaraan, aksi kali ini rangkaian beberapa aksi sebelumnya karena sudah banyak korban berjatuh akibat kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang diduga diakibatkan oleh kendaraan besar menyalahi aturan. Pada tanggal 8 Januari 2025 di Jember Selatan. (Lihat: [RRI.co.id - Ratusan Warga Jember Selatan Protes Blokade Jalan Rusak](#)).
- 8) Masyarakat di wilayah Kediri, Jawa Timur melakukan aksi demo, karena warga yang menagih janji perbaikan jalan desa yang sudah rusak pada 2020 sedikitnya 25 warga yang berkumpul di sekitar jalanan yang rusak. Mereka melakukan aksi tanam pohon pisang dan ban bekas di sekitar jalan yang rusak, kerusakan jalannya sejauh 1,3 kilometer. Selain berlubang, aspalnya juga terkikis. Pada tanggal 4 November 2025 di Kediri Dusun Kerep, Desa Pojok Kecamatan Wates. (Lihat: [Warga Desa Pojok di Wates Kediri Protes Jalan Rusak Tak Kunjung Diperbaiki - Radar Kediri](#)).
- 9) Masyarakat di wilayah Sumatera Utara menuntut pemerintah Kabupaten Deliserdang dan Provinsi Sumatera Utara segera melakukan perbaikan jalan rusak yang ada di Kecamatan Galang, dalam aksi ini warga mengusung poster bertuliskan kecaman pada pemerintah dan mendesak perbaikan jalan dilakukan. Aksi ini sempat mengakibatkan truk tak berani melintas karena mengakibatkan kemacetan, hal ini karena bentuk protes warga atas kondisi jalan rusak parah yang sudah lama tanpa perbaikan. Pada tanggal 27 Juli di Jalan Perintis Kemerdekaan, Kelurahan Galang Pekan, Kecamatan Galang Kabupaten Deli Serdang. (Lihat: [Jalan Rusak Tak Kunjung Diperbaiki, Warga Deliserdang Unjukrasa | Metro Online](#)).

IV. Petitum

Berdasar seluruh uraian di atas dan bukti-bukti terlampir, dengan demikian, Para Pemohon mohon kepada Majelis Hakim Konstitusi berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan untuk seluruhnya
2. Menyatakan kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: “Dalam waktu paling lambat sesuai standar pelayanan minimal yang ditetapkan, atau selambat-lambatnya diselesaikan pada tahun anggaran berjalan dengan menggunakan dana pemeliharaan rutin atau dana tanggap darurat.”
3. Menyatakan Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: “Wajib dilakukan seketika saat kerusakan diketahui atau diterima laporannya, dengan memasang tanda atau rambu yang sesuai standar teknis keselamatan, terlihat jelas pada siang dan malam hari, serta bersifat sampai selesainya perbaikan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1)”
4. Menyatakan frasa “tidak dengan segera” dalam Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: “telah melampaui batas waktu perbaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1).”
5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, **mohon putusan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)**

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-16 sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) Pemohon I;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) Pemohon II;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) Pemohon III;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Surat Rawat Inap dan Rawat Jalan Pemohon I;
7. Bukti P-7 : Foto Kerusakan Kendaraan Pemohon I;
8. Bukti P-8 : Foto Jalan Rusak di Daerah Sumbergempol, Tulungagung yang Menyebabkan Kendaraan Pemohon II Pecah Ban;
9. Bukti P-9 : Fotokopi Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Pemilikan Jalan;
10. Bukti P-10 : Fotokopi Prosedur Operasional Standar (SOP) Pekerjaan Umum (PU) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga;
11. Bukti P-11 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
12. Bukti P-12 : Fotokopi Surat Jasa Raharja Nomor PL/R/766/2025, bertanggal 15 Mei 2025;
13. Bukti P-13 : Fotokopi pengaduan jalan rusak di wilayah Tulungagung kepada pihak-pihak terkait;
14. Bukti P-14 : Foto Perbaikan Jalan di daerah Tapan Kedungwaru setelah Pemohon III melaporkan melalui aplikasi Jalan Kita;
15. Bukti P-15 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah;
16. Bukti P-16 : Fotokopi Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

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

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

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

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan para Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstitusionalitas undang-undang, *in casu* norma Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 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 Republik Indonesia Nomor 5025, selanjutnya disebut UU 22/2009) terhadap UUD NRI Tahun 1945, maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*.

Kedudukan Hukum Pemohon

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

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan

perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;

- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

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

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

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

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

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan uraian ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.3]** dan Paragraf **[3.4]** di atas, selanjutnya

Mahkamah akan mempertimbangkan kedudukan hukum Pemohon yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III mengajukan pengujian materiil Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang menyatakan sebagai berikut

Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009:

“Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.”

Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009:

“Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.”

Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009:

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”

2. Bahwa Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III menjelaskan memiliki hak konstitusional antara lain sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945.
3. Bahwa Pemohon I adalah perseorangan warga negara Indonesia yang dibuktikan dengan identitas kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) [vide Bukti P-3]. Pemohon I mendalilkan mengalami kerugian konstitusional karena berlakunya Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 akibat kerusakan jalan di Kabupaten Tulungagung, sehingga Pemohon I mengalami kecelakaan karena lubang jalan yang tidak diperbaiki tanpa rambu peringatan yang memadai. Hal ini menyebabkan Pemohon I harus menjalani rawat inap di RSUD Dr. Iskak Tulungagung selama 3 (tiga) hari dan rawat jalan selama 7 (tujuh) hari [vide Bukti P-6], bahkan motor Pemohon I pun mengalami kerusakan [vide Bukti P-7]. Pemohon I telah melaporkan kerusakan jalan tersebut melalui ulasan *Google Maps* Dinas PUPR [vide Bukti P-13], namun upaya tersebut sia-sia.

4. Bahwa Pemohon II adalah perseorangan warga negara Indonesia yang dibuktikan dengan identitas kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) [vide Bukti P-4]. Pemohon II mengalami kerugian konstitusional karena berlakunya Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 akibat kerusakan jalan di daerah Sumbergempol, Tulungagung yang tidak diperbaiki, sehingga Pemohon II mengalami insiden pecah ban dan hampir terjatuh [vide Bukti P-8]. Pemohon II pun telah melapor kerusakan jalan tersebut melalui email PUPR [vide Bukti P-13], namun tidak memperoleh tanggapan sesuai harapan.
5. Bahwa Pemohon III adalah perseorangan warga negara Indonesia yang dibuktikan dengan identitas kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) [vide Bukti P-5]. Pemohon III mengalami kerugian konstitusional secara sistemik dan ekonomis karena berlakunya Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang menghambat usaha grosir Pemohon III untuk melakukan pendistribusian barang secara rutin. Berlakunya pasal-pasal tersebut menyebabkan keterlambatan pengiriman barang, merusak kredibilitas usaha, dan penyusutan nilai kendaraan bermotor Pemohon III secara tidak wajar, sehingga Pemohon III harus menanggung biaya perawatan ekstra untuk kendaraannya. Pemohon III pun telah melaporkan kerusakan jalan di daerah TapanKedungwaru melalui laman Lapor.go.id dan Aplikasi Jalan Kita [vide Bukti P-13 dan Bukti P-14]. Meskipun laporan di Aplikasi Jalan Kita ditanggapi, namun perbaikan jalan yang dilakukan hanya berupa “penanganan sementara”, sehingga jalan rusak kembali.
6. Bahwa menurut Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III, Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak mengatur secara jelas standar ketepatan waktu untuk memperbaiki jalan yang rusak. Bahkan, kata “segera” sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 menyebabkan penyelenggara jalan tidak segera memperbaiki jalan yang rusak, sehingga kondisi jalan dibiarkan rusak berlarut-larut yang mengakibatkan korban kecelakaan. Hubungan sebab-akibat kerugian hak konstitusional para Pemohon semakin jelas akibat tidak dilaksanakannya Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009, sehingga Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III tidak mendapatkan peringatan dini akan adanya bahaya. Menurut Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III, semestinya Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 berfungsi sebagai “jaring pengaman” dengan kewajiban memasang rambu-rambu. Terlebih lagi, kerugian

konstitusional Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III tidak terpulihkan karena Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang mengatur sanksi pidana tidak dapat terimplementasikan karena kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 bersifat multitafsir, sehingga penyelenggara jalan tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana dengan dalih “sedang proses” atau “belum ada anggaran”.

Bahwa setelah Mahkamah mencermati secara saksama uraian Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III dalam menjelaskan kedudukan hukumnya dan bukti-bukti yang diajukan, serta fakta persidangan, berkenaan dengan pengujian Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, menurut Mahkamah, Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III adalah perseorangan warga negara Indonesia yang telah dapat membuktikan adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) berkaitan dengan anggapan kerugian hak konstitusional yang dimilikinya, baik secara aktual maupun setidaknya potensial dengan berlakunya norma yang dimohonkan pengujian. Hal tersebut dikarenakan Pemohon I dan Pemohon II pernah mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan, dan usaha Pemohon III pun terhambat akibat kerusakan jalan. Sebagai pengguna jalan, Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III berhak untuk menggunakan fasilitas jalan yang aman, selamat, tertib, dan terlindungi dari gangguan kecelakaan dengan mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Oleh karena itu, apabila permohonan Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III dikabulkan, maka anggapan kerugian hak konstitusional yang dialami maupun yang potensial dialami oleh Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III dikabulkan maka tidak akan terjadi atau tidak terjadi lagi. Dengan demikian, terlepas terbukti atau tidaknya dalil Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III berkenaan dengan persoalan konstitusionalitas norma Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, Mahkamah berpendapat bahwa Pemohon I, Pemohon II, dan Pemohon III (selanjutnya disebut para Pemohon) memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo*.

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

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan inkonstitusionalitas norma Pasal 24 ayat (1) dan ayat (2), serta Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, yang menurut para Pemohon bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, dengan dalil-dalil (selengkapnya dimuat pada bagian Duduk Perkara) yang apabila dipahami dan dirumuskan oleh Mahkamah sebagai berikut:

1. Bahwa menurut para Pemohon, kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 menimbulkan celah hukum, karena tidak memberikan kepastian tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak, sehingga berpotensi meningkatkan risiko keselamatan pengguna jalan. Oleh karena itu, Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 tidak memiliki kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Penyelenggara Jalan wajib segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran tahun berjalan) dan patut untuk segera memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan Lalu lintas”.
2. Bahwa menurut para Pemohon, norma Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 menyebabkan gugurnya kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki jalan yang rusak hanya dengan memasang rambu “hati-hati jalan rusak”. Menurut para Pemohon, hal ini berarti penyelenggara jalan memindahkan tanggung jawab keselamatan kepada warga negara sebagai pengguna jalan dengan memasang rambu pada jalan yang rusak. Oleh karena itu, menurut para Pemohon, Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 tidak memiliki kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai, “Wajib dilakukan seketika saat kerusakan diketahui atau diterima laporannya, dengan memasang tanda atau rambu yang sesuai standar teknis keselamatan, terlihat jelas pada siang dan malam hari, serta bersifat sampai selesainya perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)”.
3. Bahwa menurut para Pemohon, kata “tidak dengan segera” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 mengakibatkan pelanggaran asas “*lex certa*” dan menimbulkan kekaburan karena tidak adanya parameter menyangkut apa yang dimaksud “segera” dalam konteks peminanaan. Oleh karena itu, Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak mempunyai kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran

tahun berjalan) dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu lintas sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)".

Berdasarkan dalil-dalil permohonan di atas, para Pemohon memohon kepada Mahkamah agar menjatuhkan putusan yang pada pokoknya, sebagai berikut:

1. Menyatakan kata "segera" dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: "Dalam waktu paling lambat sesuai standar pelayanan minimal yang ditetapkan, atau selambat-lambatnya diselesaikan pada tahun anggaran berjalan dengan menggunakan dana pemeliharaan rutin atau dana tanggap darurat."
2. Menyatakan Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: "Wajib dilakukan seketika saat kerusakan diketahui atau diterima laporannya, dengan memasang tanda atau rambu yang sesuai standar teknis keselamatan, terlihat jelas pada siang dan malam hari, serta bersifat sampai selesainya perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)".
3. Menyatakan kata "tidak dengan segera" dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai: "telah melampaui batas waktu perbaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1)."

[3.8] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalil-dalilnya, para Pemohon mengajukan bukti surat/tulisan yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-16 yang telah disahkan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 9 Januari 2026 (selengkapnya dimuat pada bagian Duduk Perkara).

[3.9] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan lebih lanjut permohonan para Pemohon *a quo*, oleh karena isu konstitusional yang dipermasalahkan para Pemohon menurut Mahkamah telah jelas, sehingga tidak ada urgensi dan relevansinya lagi untuk meminta keterangan pihak-pihak sebagaimana yang dimaksudkan dalam Pasal 54 UU MK.

[3.10] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan dalil permohonan *a quo*, terhadap permohonan pengujian *a quo*, Mahkamah ternyata telah pernah memutuskan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 98/PUU-XX/2022 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 30 November 2022 berkenaan dengan pengujian norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009. Oleh karena itu, Mahkamah terlebih dahulu akan mempertimbangkan permohonan para Pemohon berkaitan dengan ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 72 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (PMK 7/2025), sehingga terhadap norma *a quo* dapat dimohonkan pengujiannya kembali.

Pasal 60 UU MK

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

Pasal 72 PMK 7/2025

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

Setelah Mahkamah mempelajari secara saksama, telah ternyata Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 98/PUU-XX/2022 menguji frasa “penyelenggara negara” dalam norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 terhadap Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 dan dalam amar putusannya Mahkamah menyatakan menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya. Sementara itu, dalam permohonan *a quo*, para Pemohon mengajukan pengujian frasa “tidak dengan segera” dengan menggunakan dasar pengujiannya berupa Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945. Dengan demikian, meskipun dalam permohonan pengujian norma Pasal 273

ayat (1) UU 22/2009 terdapat satu dasar pengujian yang sama dengan yang diajukan pada Permohonan Nomor 98/PUU-XX/2022, namun oleh karena terdapat alasan yang berbeda maka terlepas secara substansial permohonan para Pemohon beralasan menurut hukum atau tidak, sesuai dengan ketentuan Pasal 60 UU MK dan Pasal 72 PMK 7/2025, telah ternyata terdapat perbedaan alasan dalam mengajukan pengujian norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang telah diputus oleh Mahkamah sebagaimana diuraikan di atas. Dengan demikian, Mahkamah berpendapat terhadap norma Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 dapat dimohonkan pengujian kembali, dan selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan dalil permohonan para Pemohon.

[3.11] Menimbang bahwa sebelum Mahkamah mempertimbangkan lebih jauh pokok permohonan para Pemohon, Mahkamah terlebih dahulu mempertimbangkan dalil-dalil para Pemohon berkenaan dengan norma Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 yang menurut para Pemohon tidak mempunyai kepastian hukum, karena kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 menimbulkan celah hukum yang disebabkan tidak adanya kepastian tenggat maksimal pelaksanaan perbaikan jalan yang rusak dan kata “tidak dengan segera” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 mengakibatkan pelanggaran asas “*lex certa*” dan menimbulkan kekaburan, dengan pertimbangan sebagai berikut.

[3.11.1] Bahwa setelah Mahkamah membaca secara saksama alasan-alasan permohonan (posita) dan hal-hal yang dimintakan (petitum) kepada Mahkamah berkenaan dengan pengujian Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009, setelah Mahkamah kaitkan dengan pokok yang dimohonkan kepada Mahkamah, substansi posita dan petitum, Mahkamah menemukan fakta adanya pertentangan antara posita dan petitum. Dalam posita permohonan, Pemohon menyatakan bahwa Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 tidak memiliki kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Penyelenggara Jalan wajib segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran tahun berjalan) dan patut untuk segera memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan Lalu lintas” [vide Permohonan hlm. 18-19]. Namun, dalam petitum permohonan, para Pemohon memohon agar Mahkamah menyatakan kata “segera” dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally*

unconstitutional) sepanjang tidak dimaknai “Dalam waktu paling lambat sesuai standar pelayanan minimal yang ditetapkan, atau selambat-lambatnya diselesaikan pada tahun anggaran berjalan dengan menggunakan dana pemeliharaan rutin atau dana tanggap darurat” [vide Permohonan hlm. 41].

[3.11.2] Bahwa setelah Mahkamah membaca secara saksama alasan-alasan permohonan (posita) dan hal-hal yang dimintakan kepada Mahkamah berkenaan dengan pengujian Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009, setelah Mahkamah kaitkan dengan pokok yang dimohonkan kepada Mahkamah, substansi posita dan petitum, Mahkamah menemukan fakta adanya pertentangan antara posita dan petitum. Dalam posita permohonan, para Pemohon menyatakan bahwa Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 tidak mempunyai kepastian hukum sepanjang tidak dimaknai “Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera (dalam waktu yang patut sesuai dengan skala prioritas keselamatan dan ketersediaan anggaran tahun berjalan) dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) UU 22/2009, sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)” [vide Permohonan hlm. 19]. Namun dalam petitum permohonan, para Pemohon memohon agar Mahkamah menyatakan kata “tidak dengan segera” dalam Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat secara bersyarat (*conditionally unconstitutional*) sepanjang tidak dimaknai, “telah melampaui batas waktu perbaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1)” [vide Permohonan hlm. 42].

[3.11.3] Bahwa berkenaan dengan hal tersebut di atas, ketentuan Pasal 68 huruf a PMK 7/2025 menyatakan, “Mahkamah dapat menyatakan Permohonan tidak jelas atau kabur antara lain karena: a. adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan Petitum”. Setelah mencermati secara saksama antara posita dan petitum permohonan para Pemohon sebagaimana diuraikan pada Sub-paragraf **[3.11.1]** dan Sub-paragraf **[3.11.2]** dan ketentuan Pasal 68 huruf a PMK 7/2025, oleh karena terdapat perbedaan dan ketidaksesuaian antara alasan-alasan permohonan (posita) dengan yang dimohonkan (petitum) kepada Mahkamah, maka tidak ada keraguan bagi Mahkamah untuk menyatakan permohonan para Pemohon

berkenaan dengan pengujian norma Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 adalah tidak jelas atau kabur (*obscur*).

[3.12] Menimbang bahwa selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan dalil permohonan para Pemohon mengenai persoalan norma Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 yang dianggap menyebabkan gugurnya kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki jalan yang rusak hanya dengan memasang rambu terhadap jalan yang rusak. Terhadap dalil para Pemohon *a quo*, menurut Mahkamah, tanda atau rambu lalu lintas merupakan bagian perlengkapan jalan yang sangat penting untuk memberikan peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan yang dapat digunakan dalam bentuk lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduannya. Apabila terdapat jalan yang rusak maka penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009. Namun demikian, hal yang harus dijawab oleh Mahkamah adalah apakah ketentuan Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 dapat menggugurkan kewajiban penyelenggara jalan untuk memperbaiki jalan yang rusak, sehingga bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa berkenaan dengan hal di atas, untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas diperlukan upaya yang komprehensif, antara lain melalui upaya pencegahan yang dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan. Untuk mempertahankan kelaikan kondisi jalan dan menekan angka kecelakaan dibutuhkan dana preservasi jalan yang hanya digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan yang dikelola oleh Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri yang membidangi jalan [vide Penjelasan UU 22/2009]. Anggaran perbaikan jalan pun melibatkan dana nasional yang dikelola oleh kementerian yang mengurus bidang pekerjaan umum. Persoalan yang sering dihadapi adalah keterbatasan anggaran untuk memperbaiki jalan rusak. Namun demikian, ketiadaan atau keterbatasan anggaran bukanlah alasan pembenar yang dapat menggugurkan kewajiban penyelenggara jalan untuk membiarkan kondisi jalan berbahaya. Oleh karena itu, ketentuan Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 merupakan langkah alternatif untuk memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak guna memberikan peringatan kepada pengguna jalan. Dengan kata lain,

apabila anggaran tidak ada atau tidak mencukupi untuk memperbaiki jalan, penyelenggara jalan setidaknya-tidaknya telah melakukan kewajiban untuk mengamankan kondisi jalan untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Pengguna jalan pun sudah sepatutnya memperhatikan rambu-rambu di jalan, terutama terhadap tanda adanya jalan yang rusak guna menghindari terjadinya kecelakaan. Meskipun Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 merupakan langkah preventif bagi penyelenggara jalan guna meminimalisasi terjadinya kecelakaan, sehingga tidak ada persoalan konstitusionalitas norma terhadap Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009, hal tersebut juga disadari oleh para Pemohon yang menyatakan tidak berkehendak untuk membatalkan norma pasal *a quo*, namun dimohonkan untuk diselamatkan dalam praktiknya [vide Permohonan hlm. 24]. Terlebih dalam posita, para Pemohon juga menegaskan mengenai pentingnya pemasangan tanda atau rambu yang sesuai standar teknis keselamatan sehingga terlihat jelas pada siang dan malam hari sampai selesainya perbaikan jalan [vide Permohonan hlm. 19]. Namun demikian, terlepas dari persoalan yang dimohonkan para Pemohon berkenaan dengan norma Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 yang dinilai Mahkamah merupakan persoalan implementasi norma, namun penting bagi Mahkamah untuk mengingatkan Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah agar memprioritaskan anggaran atau dana preservasi jalan untuk sesegera mungkin melakukan perbaikan jalan yang rusak karena kerusakan jalan merupakan masalah keselamatan dan keamanan pengguna jalan yang mendesak dan dapat membahayakan warga negara sebagai pengguna jalan. Dengan demikian, dalil permohonan *a quo* adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.13] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, telah ternyata dalil para Pemohon mengenai norma Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 adalah tidak jelas atau kabur (*obscur*). Sementara itu, norma Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 tidak melanggar jaminan, perlindungan, hak hidup sejahtera, dan kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1), Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H ayat (1), dan Pasal 28I ayat (4) UUD NRI Tahun 1945, bukan sebagaimana didalilkan oleh para Pemohon. Dengan demikian, dalil para Pemohon sepanjang berkenaan dengan Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 adalah tidak beralasan menurut hukum.

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

4. KONKLUSI

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

- [4.1]** Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2]** Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3]** Permohonan para Pemohon berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 ayat (1) UU 22/2009 kabur atau tidak jelas (*obsuur*);
- [4.4]** Permohonan para Pemohon berkenaan dengan Pasal 24 ayat (2) UU 22/2009 tidak beralasan menurut hukum.

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:

1. Menyatakan permohonan para Pemohon berkenaan dengan Pasal 24 ayat (1) dan Pasal 273 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 Republik Indonesia Nomor 5025) tidak dapat diterima;
2. Menolak permohonan para Pemohon untuk selain dan selebihnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh delapan Hakim Konstitusi, yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Arief Hidayat, Enny Nurbaningsih, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Arsul Sani, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Jumat**, tanggal **sembilan**, bulan **Januari**, tahun **dua ribu dua puluh enam** yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Senin**, tanggal **sembilan belas**, bulan **Januari**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, selesai diucapkan pukul **13.49 WIB** oleh delapan Hakim Konstitusi, yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Anwar Usman, Enny Nurbaningsih, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Arsul Sani, dengan dibantu oleh Dewi Nurul Savitri sebagai Panitera Pengganti, dengan dihadiri oleh para Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Suhartoyo

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

M. Guntur Hamzah

ttd.

Ridwan Mansyur

ttd.

Arsul Sani

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Dewi Nurul Savitri



Plt. Panitera
Wiryanto - NIP 196406051988031001
Digital Signature

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

Keterangan:

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