



SALINAN

PUTUSAN
Nomor 42/PUU-XXI/2023

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

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

Nama : **Arifin Purwanto, S.H.**
Alamat : Jalan Paus Nomor 03 RT. 013 RW. 004 Kota Madiun Jawa Timur

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 2 Juni 2023 memberi kuasa kepada Sucipto, S. H., M.H., Agus Supriyadi, S. H., M. H., Hasan, S. H., Surohman, S. H., Samsuri, S.H., Marvan Surya Tua, S. H., Paulus Sihaloho, S. H., dan Mohamad Lutfie, S.H., yang kesemuanya adalah Advokat yang tergabung dalam Rumah Advokasi Rakyat "POSKO ORANGE" Partai Buruh yang beralamat di Gedung DPP FSPMI Lt.3 Jalan Pondok Gede Nomor 11, RT. 01/RW 02, Kelurahan Dukuh, Kecamatan Kramat Jati, Jakarta Timur, DKI Jakarta, 13520, bertindak baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri untuk dan atas nama pemberi kuasa; Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon;**

[1.2] Membaca permohonan Pemohon;
Mendengar keterangan Pemohon;
Membaca Keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
Membaca dan mendengar keterangan Presiden;
Membaca dan mendengar keterangan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;
Mendengar keterangan Saksi yang diajukan Pemohon;
Membaca dan mendengar keterangan Ahli Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;

Memeriksa bukti-bukti Pemohon, Presiden, Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia;

Membaca kesimpulan Pemohon, Presiden, Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia.

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 13 April 2023 diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi pada tanggal 13 April 2023 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 39/PUU/PAN.MK/AP3/04/2023 dan dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 42/PUU-XXI/2023 pada tanggal 17 April 2023, yang telah diperbaiki dan diterima Mahkamah pada tanggal 22 Mei 2023, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pasal 24 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) menyatakan:
“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan Badan Peradilan yang berada dibawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”.
2. Bahwa:
 - 1) Ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD 1945 menyatakan bahwa Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945.
 - 2) Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 7 tahun 2020 tentang

Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut UU MK) menegaskan hal yang sama, yakni menyebutkan Mahkamah Konstitusi berwenang untuk mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final, antara lain “menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Negara Indonesia Tahun 1945”, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh UUD 1945, memutus pembubaran partai politik dan memutuskan perselisihan tentang hasil pemilihan umum.

- 3) Penegasan serupa juga dikemukakan oleh Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Peradilan Umum pasal 29 ayat (1) yang menyatakan: “Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”.
 - 4) Sesuai Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan pasal 9 ayat (1) yang menyebutkan: Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.
3. Bahwa objek pengujian permohonan uji materiil ini dilakukan terhadap ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU Nomor 22 Tahun 2009) terhadap UUD 1945.
 4. Bahwa berdasarkan fakta hukum di atas, Pemohon berpandangan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Mahkamah) berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian materiil terhadap Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final dan mengikat sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 10 ayat (1) huruf a UU MK.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

1. Bahwa jaminan konstitusional bagi setiap warga Negara Indonesia untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945 menjadi salah satu parameter terselenggaranya cita Negara hukum sekaligus menjadi cerminan atas pengakuan prinsip kedaulatan rakyat, di mana undang-undang sebagai produk legislasi antara DPR dan Presiden dapat diuji konstitusionalitasnya melalui lembaga yudisial, sehingga warga Negara dapat terlibat dan memberikan control terhadap pelaksanaan system *checks and balances* agar berjalan dengan baik dan efektif.
2. Bahwa 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
3. Bahwa penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan “yang dimaksud dengan hak konstitusional adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”
4. Bahwa sesuai dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945: “Negara Indonesia adalah negara hukum.” Yang artinya setiap warga Negara Indonesia dimana saja berada, dalam melaksanakan kegiatan tentu harus berdasarkan hukum yang berlaku di Indonesia.
5. Bahwa sesuai dengan Pasal 27 ayat (1) UUD 1945: “Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.
6. Bahwa sebagai pelaksanaan dari Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 bersama ini Pemohon sampaikan sebagaimana di bawah ini.

7. Bahwa Pemohon adalah warga Negara Indonesia mempunyai KTP, yang diterbitkan oleh Dinas Dukcapil Kota Madiun, Jawa Timur, Indonesia dengan NIK 3577021004610002 berlaku seumur hidup.
8. Bahwa Pemohon pada tanggal 10 April 2023 kehilangan SIM C yang diterbitkan oleh Polres Madiun Kota, Polda Jawa Timur dan jam 13.00 WIB melaporkan ke SPKT Polres Madiun Kota, tetapi oleh petugas belum bisaditerima dengan alasan supaya membawa surat keterangan/data dari bagian SIM Polres Madiun Kota, dengan maksud dan tujuan apakah benar SIM C Pemohon diterbitkan oleh Polres Madiun Kota. Oleh petugas SPKT Polres Madiun Kota dijelaskan bahwa surat keterangan/data dari bagian SIM Polres Madiun Kota akan digunakan sebagai dasar diterbitkannya laporan kehilangan oleh SPKT Polres Madiun Kota.
9. Bahwa atas penjelasan petugas SPKT Polres Madiun kota tersebut, selanjutnya Pemohon mendatangi bagian SIM Polres Madiun Kota jam 13.30 WIB untuk meminta surat keterangan/data tentang SIM C an. Pemohon.
10. Bahwa oleh petugas bagian SIM Polres Madiun Kota surat keterangan/data tersebut belum bisa diberikan karena sudah tutup dan disarankan supaya besok pagi jam 08.00 WIB kembali ke bagian SIM Polres Madiun Kota untuk diberikan surat keterangan/data tentang SIM C an. Pemohon.
11. Bahwa pada tanggal 11 April 2023 jam 08.00. WIB Pemohon datang ke bagian SIM Polres Madiun Kota untuk diberisurat keterangan/data tentang SIM C an. Pemohon dan Pemohon diberi surat keterangan/data SIM C a.n Pemohon oleh petugas bagian SIM Polres Madiun Kota.
12. Bahwa setelah Pemohon diberi surat keterangan/data SIM C a.n Pemohon oleh petugas bagian SIM Polres Madiun Kota selanjutnya Pemohon mendatangi SPKT Polres Madiun Kota untuk lapor kehilangan SIM C an. Pemohon. Dan oleh petugas SPKT Polres Madiun Kota telah dibuatkan surat keterangan laporan kehilangan dan diserahkan kepada Pemohon untuk persyaratan penerbitan SIM yang hilang di bagian SIM Polres Madiun Kota ditambah dengan persyaratan yang lainnya yaitu Surat Keterangan Dokter, Fotokopi KTP Pemohon, Hasil Tes Psikologi Pemohon.

13. Bahwa setelah Pemohon diberi surat kehilangan oleh petugas SPKT Polres Madiun Kota maka Pemohon mengurus Surat Keterangan Dokter di Polres Madiun Kota, setelah diberi Surat Keterangan Dokter, Pemohon mengikuti tes psikologi, dengan biaya Rp.75.000. setelah diberi hasil tes psikologi maka Pemohon menyerahkan surat keterangan laporan kehilangan, Surat Keterangan Dokter, Hasil Tes Psikologi dan Fotokopi KTP ke bagian SIM Polres Madiun Kota.
14. Bahwa setelah semua persyaratan tersebut diserahkan ke bagian SIM Polres Madiun Kota maka Pemohon menunggu difoto untuk SIM C, setelah difoto dan SIM C sudah jadi tanggal 11 April 2023, maka Pemohon diberi SIM C an. Pemohon dengan nomor SIM 1540-6104-000039 yang berlaku 5 tahun sampai tanggal 11 – 04 – 2028 dengan biaya Rp.75.000.
15. Bahwa status SIM C Pemohon adalah perpanjangan dari SIM C yang hilang bukan sebagai SIM pengganti. (masa berlaku SIM C yang hilang tidak diperhitungkan.)
16. Bahwa fungsi SIM adalah sebagai bukti kompetensi mengemudi (Pasal 86 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009).
17. Bahwa KTP Pemohon yang diterbitkan oleh Dinas Dukcapil Kota Madiun NIK 3577021004610002 pernah hilang dan diterbitkan KTP pengganti dengan NIK yang sama yang diterbitkan tanggal 30-03-2023.
18. Bahwa fungsi KTP di antaranya bahwa pemegang KTP adalah warga Negara Indonesia sesuai dengan alamatnya, serta banyak fungsi dan kegunaannya diantaranya proses perbankan (kirim dan terima uang), transaksi jual beli, urusan penerbitan sertifikat tanah, dan lain sebagainya.
19. Bahwa penerbitan KTP pengganti cukup dengan syarat laporan kehilangan KTP dari kepolisian dan Kartu Keluarga. Kedua syarat tersebut dikirim secara online ke Dinas Dukcapil Kota Madiun. Begitu KTP pengganti sudah jadi maka Dinas Dukcapil Kota Madiun mengirim KTP tersebut ke alamat Pemohon secara gratis, baik penerbitan KTP maupun biaya pengirimannya. Padahal KTP dan NIK berlaku seumur hidup serta kegunaan KTP lebih banyak untuk semua urusan, yang berarti fungsi KTP lebih banyak, berbobot, dan penting.

20. Bahwa dari uraian di atas, nampak persyaratan dan penerbitan antara KTP dibandingkan dengan SIM tentu sangat berbeda, baik kegunaan maupun fungsinya. Padahal berlakunya KTP seumur hidup sedangkan SIM hanya berlaku 5 tahun, di sisi lain terbitnya KTP lebih dulu dibandingkan dengan SIM. Bahkan KTP menjadi persyaratan utama untuk mendapatkan SIM serta data KTP menjadi data pada SIM.
21. Bahwa dengan demikian Pemohon memenuhi syarat sebagai pihak untuk mengajukan permohonan sebagaimana dimaksud Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK yang menyatakan: "Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusinya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yaitu:
 - a. Perorangan warga Negara Indonesia.
22. Bahwa selanjutnya dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 006/PUU-III/2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 11/PUU-V/2007 telah menentukan 5 (lima) syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK sebagai berikut:
 - 1) Adanya dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945. Bahwa hak dan kewenangan tersebut terdapat pada Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1) sebagaimana disampaikan di atas dan Pasal 28D ayat (1):

"Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum."
 - 2) Hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut, dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian. Bahwa hak dan kewenangan konstitusional Pemohon telah dirugikan atas berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi: Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang sebab apabila SIM berlaku seumur hidup maka Pemohon tidak perlu repot-repot sebagaimana diuraikan di atas yang membuang-buang tenaga, waktu, dan biaya. Yang seharusnya hal tersebut tidak perlu

terjadi di negara yang berdasarkan hukum sebagaimana dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi: “ Negara Indonesia adalah negara hukum “. Karena berlakunya SIM 5 tahun tidak jelas dasar hukumnya dan tolak ukurnya. Sebab fungsi SIM adalah sebagai bukti kompetensi mengemudi jadi apabila seseorang sudah mempunyai mempunyai kompetensi mengemudi maka kompetensi tersebut berlaku seumur hidup. Hal tersebut berlaku juga kepada orang yang tidak lulus sekolah maupun professor yang penting mempunyai kompetensi mengemudi maka berlaku seumur hidup. Yang berarti tidak perlu ujian lagi terkait dengan kompetensi tersebut, baik dengan jangka tertentu misalnya satu tahun sekali, lima tahun sekali, sepuluh tahun sekali, dan seterusnya. Kecuali apabila seseorang akan mengikuti kompetensi bidang yang lain/selain mengemudi, misalnya jadi pelatih mengemudi atau montir, advokat, atau notaris, akuntan publik, kurator, dan sebagainya maka orang tersebut harus mengikuti ujian kompetensi yang baru tersebut, itupun kalau lulus cukup seumur sekali. Di sisi lain sifat ijin secara umum adalah sekali untuk selamanya, misalnya Izin Mendirikan Bangunan cukup sekali untuk selamanya.

- 3) Hak dan/atau kewenangan tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi. Bahwa hak dan kewenangan Pemohon jelas telah dilanggar yaitu dengan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009. Pemohon harus memperpanjang masa berlakunya SIM, setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun). Padahal berlakunya SIM 5 tahun tidak ada dasar hukumnya, tidak jelas tolak ukurnya dan berdasarkan kajian dari lembaga yang mana. Seperti di Prancis SIM berlaku seumur hidup. (berita online otomotif.SindowNews.Com tanggal 5 September 2021).
- 4) Adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian. Bahwa kerugian yang dialami Pemohon jelas ada dengan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yaitu Pemohon

harus mengeluarkan uang/biaya, tenaga, waktu dan stres untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun). Seharusnya hal tersebut tidak perlu terjadi jika SIM berlaku seumur hidup seperti KTP.

- 5) Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional tersebut tidak akan atau tidak lagi terjadi.
 - a. Bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka jelas tidak akan ada lagi kerugian, konstitusional pada Pemohon yang dilanggar baik yang berupa uang, tenaga, waktu dan stres pada saat memperpanjang SIM, karena tidak jelas tolak ukurnya ujian teori maupun praktek, serta berdasarkan kajian dari lembaga yang mana, harus melaksanakan tes/ujian seperti yang berlaku selama ini. Dan materi ujian praktek tersebut tidak ada relevansinya dengan keadaan sehari-hari (seperti mengendarai sepeda motor memutar membentuk angka 8, jembatan jungkit, dan jalan sempit), juga tes psikologis tidak jelas tolak ukurnya berdasarkan kajian dari lembaga yang mana, dan apa relevansinya dengan keadaan sehari-hari.
 - b. Bahwa apabila ketentuan pasal tersebut dibatalkan maka negara juga diuntungkan yaitu:
 - 1). Pegawai pada kantor SIM menjadi berkurang dan negara dapat menghemat pengeluaran untuk membayar gaji pegawai.
 - 2). Biaya cetak blanko untuk administrasi SIM dan material untuk SIM menjadi berkurang.
 - 3) Biaya perawatan kantor menjadi berkurang karena kantornya tinggal sedikit.
 - c. Bahwa apabila ketentuan pasal tersebut dibatalkan maka rakyat juga diuntungkan yaitu:
 - 1) Mengurangi biaya pengeluaran untuk mengurus/ memperpanjang masa berlakunya SIM.
 - 2) Uangnya bisa digunakan untuk keperluan sekolah, biaya hidup atau yang lainnya.
 - 3) Tidak stres setiap tahu kalau masa berlakunya SIM akan habis.

- 4) Mengendarai kendaraan bermotor menjadi lebih tenang karena tidak kepikiran dengan masa berlakunya SIM, sehingga kecil kemungkinan terjadi kecelakaan.
 - 5) Mengurangi sebagian beban hidup rakyat Indonesia
- d. Bahwa hak konstitusional serta hak asasi setiap warga negara/ hak orang tidak boleh dilanggar.
23. Bahwa berdasarkan uraian di atas, maka Pemohon berpandangan telah memenuhi syarat sebagai Pemohon pengujian Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 terhadap UUD 1945 sebagaimana ditentukan dalam UU MK, peraturan MK, maupun sejumlah putusan MK yang memberikan penjelasan mengenai syarat-syarat untuk menjadi Pemohon pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945. Oleh karenanya Pemohon memiliki hak dan kepentingan hukum untuk mengajukan permohonan uji materiil pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 terhadap pasal 1 ayat (3) , pasal 27 ayat (1) , dan 28D ayat (2) UUD 1945.

III. POKOK PERMOHONAN

1. Bahwa permohonan ini berkaitan dengan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi: "Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang."
2. Bahwa Pemohon mendalilkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 bertentangan dengan UUD 1945 Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan pasal 28I ayat (1).
3. Bahwa dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi: "Negara Indonesia adalah negara hukum." Yang artinya setiap warga Negara Indonesia dimana saja berada, dalam melaksanakan kegiatan tentu harus berdasarkan hukum yang berlaku di Indonesia.
4. Bahwa dalam Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi: "Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya." Jadi tidak ada warga Negara yang diistimewakan dan tidak ada

yang direndahkan serta wajib menjunjung tinggi hukum dan pemerintahan dengan tidak merendahkan dan melecehkan hukum dan pemerintahan baik yang dilakukan secara individu/pribadi maupun kelompok/organisasi.

5. Bahwa dalam Pasal 28D ayat (1) yang berbunyi: "Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum." Negara wajib memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum dengan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009.
6. Bahwa dalam Pasal 28I ayat (2) yang berbunyi: "Setiap orang berhak, bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu." Negara tidak boleh diskriminasi terhadap warga negaranya dalam mendapatkan SIM dengan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009.
7. Bahwa jumlah penduduk Indonesia semakin hari semakin bertambah banyak.
8. Bahwa negara Indonesia yang geografisnya terdiri dari kepulauan, beberapa laut, beberapa selat, beberapa sungai, beberapa danau, beberapa gunung, dan pegunungan tentu merupakan kesulitan tersendiri bagi warga negara Indonesia yang harus dihadapi oleh penduduk Indonesia.
9. Bahwa dinamika penduduk Indonesia semakin hari, mobilitasnya semakin tinggi dengan berbagai macam profesi dan kesibukannya.
10. Bahwa di sisi lain seiring dengan perkembangan jaman, kemajuan teknologi khususnya di bidang kendaraan bermotor semakin berkembang dan semakin canggih.
11. Bahwa kebutuhan hidup penduduk Indonesia semakin lama, semakin banyak, tentu perlu diantaranya lapangan pekerjaan dan inovasi dalam memenuhi kebutuhan hidupnya yang disesuaikan dengan posisi/ kedudukan di mana dia bertempat tinggal serta bekerja.

12. Bahwa dengan pertimbangan hal-hal tersebut di atas maka munculah inovasi untuk mendapatkan pekerjaan dan penghasilan diantaranya gojek, grab, jasa angkut dan lain-lain, maka semua itu memerlukan alat transportasi/kendaraan bermotor yang efektif dan efisien, supaya bisa menjangkau di daerah dengan geografi yang sangat sulit juga supaya tetap bisa eksis dan bertahan hidup.
13. Bahwa di samping kepentingan tersebut maka ada juga kepentingan untuk sekolah, bekerja di kantor, di pabrik, di sawah, di ladang, sungai, danau, laut dan lain sebagainya atau kegiatan yang lainnya maka diperlukan kendaraan bermotor baik roda dua atau lebih.
14. Bahwa untuk kegiatan tersebut sebagaimana diuraikan diatas diperlukan alat transportasi/kendaraan bermotor yang berupa kendaraan bermotor roda dua, tapi juga tidak menutup kemungkinan kendaraan bermotor lebih dari roda dua.
15. Bahwa untuk keperluan mengemudikan kendaraan bermotor tersebut diperlukan seseorang untuk mengemudikan kendaraan bermotor baik roda dua atau lebih yaitu pengemudi.
16. Bahwa sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 77 maka setiap pengendara wajib mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM).
17. Bahwa untuk pengemudi kendaraan bermotor yang akan mendapatkan SIM tentu bukan perkara yang mudah terutama pada saat ujian teori dan praktek.
18. Bahwa selama ini seseorang/pengemudi untuk mendapatkan SIM dengan syarat:
 - 1) Memiliki KTP.
 - 2) Mempunyai surat keterangan sehat jasmani dari Polres/ta sesuai alamat KTP.
 - 3) Mempunyai Surat Keterangan Lulus Tes Psikologi dari Polres/ta sesuai alamat KTP.
 - 4) Dinyatakan Lulus Tes Ujian Teori dari Polres/ta sesuai alamat KTP. (tidak diberi bukti tertulis).

- 5) Dinyatakan Lulus Tes Ujian Praktek dari Polres/ta sesuai alamat KTP. (tidak diberi bukti tertulis.).
19. Bahwa selama ini prosedur untuk mendapatkan SIM adalah sebagai berikut:
- 1) Pengemudi membawa fotokopi KTP
 - 2) Membawa surat keterangan sehat jasmani dari Polres/ta sesuai alamat KTP.
 - 3) Membawa Surat Keterangan Lulus Tes Psikologi dari Polres/ta sesuai alamat KTP.
 - 4) Dinyatakan Lulus Tes Ujian Teori dari Polres/ta sesuai alamat KTP. (tidak diberi bukti tertulis.)
 - 5) Dinyatakan Lulus Tes Ujian Praktek dari Polres/ta sesuai alamat KTP. (tidak diberi bukti tertulis.)
 - 6) Setelah semua persyaratan lengkap, selanjutnya diserahkan kepada petugas SIM untuk dikoreksi.
 - 7) Setelah persyaratan dinyatakan lengkap, pengemudi supaya mengisi blanko untuk penerbitan SIM.
 - 8) Setelah mengisi blanko, pengemudi menunggu untuk foto untuk dicetak pada SIM.
 - 9) Setelah difoto maka SIM dicetak. Setelah jadi diserahkan kepada pengemudi.
20. Bahwa dalam pelaksanaannya belum tentu lancar dan tidak semudah itu terutama bagi rakyat/warga masyarakat kebanyakan.
21. Bahwa persyaratan dan prosedur tersebut tidak diberlakukan pada pejabat mulai tingkat Kabupaten/Kota ke atas dan rekanan/mitra dari pejabat yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan SIM. Hal tersebut dapat dicek di kantor SIM apakah ada syarat-syarat /surat-surat sebagaimana diuraikan di atas ada atau tidak. Karena cukup dengan telpon dan kirim foto KTP, SIM sudah jadi. Yang berarti dalam menerbitkan SIM sebagai pelaksanaan dari Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 terjadi diskriminasi yang bertentangan dengan Pasal 28I ayat (2) yang berbunyi: "Setiap orang berhak, bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun

dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu.”

22. Bahwa selama ini hasil ujian teori tidak pernah ditunjukkan kepada pengemudi yang tes tersebut mana jawaban yang benar dan mana yang salah tetapi hanya diberitahu kalau tidak lulus ujian teori sehingga pengemudi tersebut tidak bisa menyiapkan diri dan koreksi diri, apabila akan mengikuti ujian lagi di lain waktu.
23. Bahwa hasil ujian praktek hanya disampaikan oleh petugas penguji dengan mengatakan tidak lulus, tetapi tidak dijelaskan dimana saja atau apa saja yang tidak lulus sehingga pengemudi tersebut tidak bisa menyiapkan diri dan koreksi diri, apabila akan mengikuti ujian lagi di lain waktu.
24. Bahwa ada beberapa SIM tertentu yang memerlukan sertifikat dan meskipun pengemudi tersebut telah mempunyai sertifikat tetapi dalam ujian teori dan praktek masih ada yang tidak lulus.
25. Bahwa tolak ukur materi ujian teori dan praktek tidak jelas dasar hukumnya dan apa sudah berdasarkan kajian dari lembaga yang berkompeten, yang sah, yang mana yang mempunyai kompetensi dengan materi ujian tersebut, apakah materi ujian selama ini sudah sesuai dengan jamannya dan praktek/kenyataan sesungguhnya di lapangan. Yang berarti hal tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945: setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum.
26. Bahwa sebagaimana yang berlaku selama ini, sebelum ada ujian tentu ada pelajaran, karena pengendara yang akan mencari/mendapatkan SIM tidak pernah ada pelajaran baik teori maupun praktek tentang lalu lintas dan angkutan jalan dari lembaga yang berkompeten, tetapi langsung ujian tentu tidak lulus yang berarti hal-hal tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945: setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum.

27. Bahwa karena perkembangan jaman dan teknologi maka hasil ujian dari Polres/ta A bisa digunakan untuk mencari SIM di Polres/ta B atau sebaliknya.
28. Bahwa karena tidak ada dasar hukum yang jelas dan kondisi tersebut dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab/calo untuk mendapatkan keuntungan finansial dari pengendara yang mencari/mendapatkan SIM, yang tentunya biayanya mahal, supaya tidak perlu repot-repot dan berlama-lama, prinsip segera mendapatkan SIM yang berarti hal-hal tersebut bertentangan dengan pasal 28D ayat (1) UUD 1945: setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama di hadapan hukum.
29. Bahwa supaya pengemudi kendaraan bermotor mempunyai ilmu tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka sebelum ujian teori maupun praktek, perlu ada pelajaran tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang diselenggarakan oleh lembaga yang berkompeten dan yang sah menurut hukum terkait lalu lintas dan angkutan jalan serta keselamatan di jalan raya.
30. Bahwa tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM selama ini perlu dirubah, disesuaikan dengan situasinya dan perkembangan jaman serta dapat dilaksanakan secara langsung atau tidak langsung dengan cara daring/zoom/online.
31. Bahwa tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM bagi pengemudi yang pertama kali mendapatkan SIM bisa dilaksanakan sebagai berikut:
 - 1) Pengemudi datang di kantor SIM Polres/ta untuk mendaftarkan diri bahwa dia akan mencari/mendapat SIM.
 - 2) Setelah didaftar dan diberi bukti pendaftaran maka pengemudi tersebut diberi Undang-undang atau peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan atau yang lainnya secara gratis karena yang mencetak adalah Negara.
 - 3) Dengan membawa bukti pendaftaran, pengemudi tersebut tes kesehatan dan tes psikologi.

- 4) Pada jadwal/waktu yang telah ditentukan pengemudi tersebut mengikuti penjelasan/penyuluhan/pelajaran tentang Undang-undang atau peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan atau yang lainnya di kantor SIM Polres/ta mulai jam 08.00-12.00 maksimal 50 orang dalam satu kelas.
 - 5) Jam 12.00-12.30 pengemudi melaksanakan istirahat, sholat, makan.
 - 6) Jam 12.30-16.00 pengemudi mengikuti ujian teori dan praktek.
 - 7) Jam 16.00 semua pengemudi yang mengikuti kegiatan tersebut mendapatkan SIM sesuai dengan golongannya dan membayar biaya pembuatan SIM sesuai dengan yang ditentukan dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak tentang SIM.
32. Bahwa dengan begitu pengemudi telah mempunyai SIM, mempunyai ilmu tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dan mempunyai Undang-Undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang akan melekat pada dirinya dan dipedomani selamanya, maka sudah tepat apabila SIM berlaku seumur hidup supaya ada kepastian hukum yang adil.
33. Bahwa sesuai dengan Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi: Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang.
34. Bahwa ketentuan pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi: Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang tersebut tidak ada dasar hukumnya. Padahal pasal 1 ayat (3) UUD 1945 disebutkan Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Seperti Pasal 7 UUD 1945: Presiden dan Wakil Presiden memegang jabatan selama lima tahun dan sesudahnya dapat dipilih kembali dalam jabatan yang sama. Jadi berlakunya SIM selama 5 tahun harus ada dasar hukumnya. Yang menjadi pertanyaan adalah kenapa berlaku 5 tahun, kenapa tidak berlaku 1 tahun sama dengan pajak yang harus dibayar setiap tahun, atau kenapa tidak berlaku seumur hidup saja sama dengan KTP. Seperti kita ketahui, seseorang baru boleh mengurus dan mendapatkan SIM setelah punya KTP artinya KTP terbit lebih dahulu baru SIM. KTP yang terbit lebih dahulu saja

berlakunya seumur hidup, mengapa SIM yang terbitnya setelah KTP tidak bisa berlaku seumur hidup.

35. Bahwa seperti kita ketahui setiap orang dan secara kodrati yang mengemudikan kendaraan bermotor baik yang mempunyai SIM atau tidak semakin lama kemampuannya mengemudikan kendaraan bermotor semakin mahir, hati-hati, aman dan jarang terjadi kecelakaan tetapi kenapa harus memperpanjang masa berlakunya SIM.
36. Bahwa masih banyak seorang pengemudi yang usianya sudah 85 tahun tapi masih mampu mengendarai kendaraan dengan baik. Karena keadaannya, maka sebagai pengemudi yang juga sebagai mata pencahariannya untuk mencari nafkah supaya bisa tetap hidup. Sedangkan orang yang mampu/kaya dengan usia 85 tahun tentu tidak diperbolehkan mengemudi oleh keluarganya dan mereka tidak akan mengemudi sebab kemana-mana mereka diantar oleh keluarganya atau sopir, serta kejadian seperti itu sedikit sekali bahkan jarang terjadi Yang berarti mereka punya SIM tetapi tidak digunakan, meskipun pengemudi mempunyai SIM menggunakan atau tidak, mengemudi atau tidak itu adalah hak mereka dan bukan suatu pelanggaran hukum dan tidak ada undang-undang yang melarang hal tersebut. Karena mempunyai SIM itu sifatnya hak, maka hak itu dapat digunakan atau tidak dan itu merupakan hak pemegang SIM.
37. Bahwa apabila ada seseorang yang mempunyai SIM yang masih berlaku seumur hidup, lalu mengalami kecelakaan yang tangannya, kakinya, mata, telinga atau organ tubuh yang lainnya tidak berfungsi maka dapat dimintakan ganti SIM yang berlaku untuk kaum difabel. Sedangkan apabila orang tersebut tidak ingin mengemudi maka orang tersebut tidak perlu mengemudi atau tidak perlu ganti SIM untuk kaum difabel, kejadian seperti itu sedikit sekali bahkan jarang terjadi. Hal tersebut bukan suatu pelanggaran hukum karena tidak ada undang-undang yang mengatur atau melarangnya.
38. Bahwa mungkin salah satu alasan kenapa SIM dibuat berlakunya 5 tahun adalah untuk mengetahui keadaan kesehatan dan kondisi fisik tubuh pengemudi yang mempunyai SIM yang berlaku seumur hidup, setiap

tahunnya adalah pada saat pengemudi tersebut membayar pajak kendaraannya atau sesuai dengan tanggal dan bulan kelahirannya, bersamaan dengan itu pengemudi tersebut dicek kesehatannya, organ tubuhnya (mata, telinga, tangan, dan kaki) masih lengkap atau tidak, masih berfungsi dengan baik atau tidak dimana dia membayar pajak baik dilaksanakan secara langsung atau zoom atau online atau video call. Apabila ada organ tubuhnya yang sudah tidak berfungsi maka pengemudi tersebut dapat berganti SIM nya menjadi SIM untuk kaum difabel apabila masih ingin mengemudi atau pengemudi tersebut tidak mengemudi. Hal tersebut bukan suatu pelanggaran hukum karena tidak ada undang-undang yang mengatur atau melarangnya.

39. Bahwa untuk mengetahui kemampuan pengemudi yang mempunyai SIM, yang berlaku seumur hidup, maka pada saat membayar pajak atau sesuai dengan tanggal, bulan, tahun kelahirannya pemegang SIM tersebut dites kemampuannya mengemudi/sesuai dengan kompetensinya, yang dapat dilaksanakan secara online/zoom/video call/secara langsung dengan petugas.
40. Bahwa apabila seseorang yang mempunyai SIM yang berlaku seumur hidup baik itu SIM non difabel maupun difabel digunakan atau tidak itu hak mereka. Hal tersebut bukan suatu pelanggaran hukum karena tidak ada undang-undang yang mengatur atau melarangnya. Sebab keberadaan SIM tersebut hanya bersifat formal administrasi dan tidak mengikat untuk wajib menggunakannya dan apabila tidak digunakan maka dia mendapatkan sanksi. Terlebih di dalam SIM tidak ada data/keterangan yang menjelaskan terkait pengemudi/pemilik SIM tentang:
 - 1) Kondisi kesehatan dengan nilai A, B, C, D atau apa
 - 2) Hasil tes psikologi dengan nilai A, B, C, D atau apa
 - 3) Hasil tes ujian teori dengan nilai A, B, C, D atau apa
 - 4) Hasil tes ujian praktek dengan nilai A, B, C, D atau apaYang berarti berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

41. Bahwa sesuai dengan Pasal Pasal 86 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi: "Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi ." yang berarti apabila pengemudi tersebut telah lulus ujian kompetensi di bidang mengemudi kendaraan bermotor maka hal tersebut berlaku seumur hidup sebagaimana ujian kompetensi di bidang lain misalnya Advokat, notaris, akuntan publik, kurator, dan sebagainya yang berarti sudah tepat apabila SIM berlaku seumur hidup seperti di Negara Prancis sesuai berita online otomotif.SindowNews.Com tanggal 5 September 2021 pendapat/opini masyarakat dari gugatan ini juga tanggapan dari Ketua Komisi III DPR RI Ahmad Sahroni (detiknews-Farih Maulana Sidik senin 15 Mei 2023 jam 09.20. WIB).
42. Bahwa untuk Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi: "Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5(lima) tahun dan *dapat* diperpanjang." Yang berarti SIM tersebut diperpanjang atau tidak hukumnya tidak wajib atau harus. Hal itu berbeda dengan kalimat wajib atau harus. Yang berarti pula pasal tersebut tidak ada pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum. Yang berarti pasal tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.
43. Bahwa karena kalimat *dapat* tersebut tidak tegas arahnya yaitu SIM tersebut harus diperpanjang atau tidak tentu akan menimbulkan multi tafsir sesuai dengan tafsiran dan kepentingan masing-masing. Yang berarti kalimat tersebut tidak ada pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum. Yang berarti pasal tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Maka sudah tepat apabila SIM berlaku seumur hidup.
44. Bahwa sebagai bukti, bahwa kemampuan seseorang mengendarai kendaraan bermotor tidak ada hubungannya dengan SIM adalah apakah kalau SIM seseorang masa berlakunya sudah habis/mati, apakah kemampuannya mengendarai kendaraan bermotor menjadi hilang/ habis/ tidak mempunyai kemampuan/tidak mempunyai kecakapan. Tentu tidak. Dan seseorang/pengendara tadi secara kodrati dan alami, semakin lama seseorang mengendarai kendaraan bermotor maka orang tersebut semakin

mahir dan cakap dalam mengendarai kendaraan bermotor, hati-hati, aman dan jarang terjadi kecelakaan karena sudah mempunyai pengalaman dan jam terbang mengendarai kendaraan bermotor yang sudah lama.

45. Bahwa pada tanggal 11 April 2023 Pemohon kehilangan SIM C maka Pemohon mengurus SIM tersebut di Polres Madiun Kota dengan persyaratan diantaranya fotocopy KTP, tes kesehatan, psikotes biaya Rp.75.000,- dan laporan kehilangan. Setelah persyaratan dicukupi dan diserahkan ke bagian SIM, maka SIM C dicetak dengan nomor seri 1540-6104-000039 dengan biaya Rp.75.000,-, masa berlakunya sampai tgl 11-4-2028 (5 tahun) dihitung sejak dicetaknya SIM tersebut, dengan status perpanjangan SIM, bukan sebagai pengganti SIM yang hilang. Karena hal tersebut tidak jelas dasar hukumnya dan hanya berdasarkan kebiasaan yang berlaku selama ini, maka terkait persyaratan, prosedur dan biaya tidak jelas dasar hukumnya. yang berarti hal-hal tersebut bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945: setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama di hadapan hukum.
46. Bahwa hal tersebut berbanding terbalik dengan mengurus KTP yang hilang, untuk penerbitan KTP yang hilang diperlukan syarat fotocopy KK dan laporan kehilangan, prosedurnya, persyaratan tersebut cukup di upload di sistemnya Dinas Dukcapil Kota Madiun maka KTP pengganti sudah jadi, tanpa dipungut biaya dan dikirim ke alamat pemilik/pemegang KTP/Pemohon, gratis ongkos kirim karena hal tersebut sudah jelas dasar hukumnya. Sebab Pemohon tanggal 21 Maret 2023 kehilangan KTP dan telah diterbitkan KTP pengganti oleh Dinas Dukcapil Kota Madiun.
47. Bahwa karena terbitnya KTP dan NIK lebih dulu daripada SIM serta terbitnya SIM mendasari dan mengambil data dari KTP maka sudah tepat apabila SIM berlaku seumur hidup sama dengan KTP.
48. Bahwa untuk mencegah pemalsuan terhadap SIM atau terjadinya duplikasi SIM maka nomor seri SIM dibuat sama dengan nomor seri KTP/NIK karena dasar penerbitan SIM adalah KTP. Jadi apabila di jalan raya ada petugas menanyakan tentang SIM kepada pengemudi maka petugas tersebut juga

menanyakan KTP nya pengemudi hal itu sebagai pedoman/tolak ukur/pembanding NIK yang ada di KTP dan SIM. Apabila NIK nya tidak sama maka SIM tersebut palsu.

49. Bahwa karena saat ini teknologi sudah maju, maka dalam penerbitan SIM yang hilang/pengganti atau karena pindah alamat atau rusak maka dapat menggunakan teknologi tersebut seperti yang dilakukan oleh Dinas Dukcapil Kota Madiun dalam menerbitkan KTP pengganti karena hilang atau rusak.
50. Bahwa apabila nomor seri SIM sama dengan NIK KTP maka untuk penerbitan SIM yang hilang/SIM pengganti atau karena pindah tempat/alamat atau rusak, maka cukup laporan kehilangan dan diupload pada sistem kantor SIM. Jadi penerbitan SIM pengganti bisa dilakukan secara online, tanpa persyaratan dan prosedur yang tidak jelas dasar hukumnya, langsung jadi, tanpa dipungut biaya dan dikirim ke alamat pemegang/pengendara/pemilik SIM.
51. Bahwa apabila ketentuan pasal tersebut dibatalkan maka negara juga diuntungkan yaitu:
 - a. Pegawai pada kantor SIM menjadi berkurang dan negara dapat menghemat pengeluaran untuk membayar gaji pegawai.
 - b. Biaya cetak blanko untuk administrasi SIM dan material untuk SIM menjadi berkurang.
 - c. Biaya perawatan kantor menjadi berkurang karena kantornya tinggal sedikit.
52. Bahwa apabila ketentuan pasal tersebut dibatalkan maka rakyat juga diuntungkan yaitu:
 - a. Mengurangi biaya pengeluaran untuk mengurus/ memperpanjang masa berlakunya SIM.
 - b. Uangnya bisa digunakan untuk keperluan sekolah, biaya hidup atau yang lainnya.
 - c. Tidak stres setiap tahu kalau masa berlakunya SIM akan habis.

- d. Mengendarai kendaraan bermotor menjadi lebih tenang karena tidak kepikiran dengan masa berlakunya SIM, sehingga kecil kemungkinan terjadi kecelakaan.
- e. Mengurangi sebagian beban hidup rakyat Indonesia

IV. PETITUM

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, Pemohon mohon Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia berdasarkan kewenangan sebagaimana diatur dalam Pasal 24C ayat (1) UUD Negara Republik Indonesia tahun 1945 dan Pasal 10 ayat (1) a UU Nomor 7 Tahun 2020 tentang Mahkamah Konstitusi berkenan memeriksa permohonan Pemohon dan dengan memberi putusan yang amarnya sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon seluruhnya.
2. Menyatakan frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” dalam Pasal 85 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 lembaran negara RI tahun 2009 Nomor 96 bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam berita negara 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, Pemohon mengajukan bukti surat atau tulisan yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-9 sebagai berikut:

1. Bukti P- 1 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Arifin Purwanto, S.H.;
2. Bukti P- 2 : Fotokopi Kartu Anggota Peradin atas nama Arifin Purwanto, S.H.;
3. Bukti P- 3 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Bukti P- 4 : Fotokopi SIM C atas nama Arifin Purwanto, S.H.;

5. Bukti P- 5 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945;
6. Bukti P- 6 : Fotokopi print-out berita yang bersumber dari CNN Indonesia Otomotif ;
7. Bukti P- 7 : Fotokopi print-out berita yang bersumber dari news.detik.com tanggal 15 Mei 2023 jam 09.20 WIB yang berjudul “Pimpinan Komisi III DPR tidak setuju STNK dan Nopol berlaku seumur hidup”;
8. Bukti P- 8 : Fotokopi print-out berita yang bersumber dari otomotif.sindonews.com tanggal 5 September 2021 jam 15.07 WIB dengan judul “Ini Dia Negara-negara yang masa berlaku SIM bikin geleng-geleng kepala”;
9. Bukti P- 9 : Fotokopi komentar masyarakat terkait SIM berlaku seumur hidup. Sumber media sosial.

Selain itu, Pemohon juga mengajukan 2 (dua) orang Saksi yaitu Roiman Virgo Yanto dan Sarmadi, yang didengarkan kesaksiannya dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 8 Agustus 2023, yang pada pokoknya masing-masing menerangkan sebagai berikut:

1. Roiman Virgo Yanto

- Saksi berusia 42 tahun,
- Bahwa pada saat membuat SIM A, saksi menggunakan jasa calo, namun saat membuat SIM C saksi mengurus pembuatan SIM C sendiri, saksi mengikuti prosedur yang ditentukan yang dikenai biaya Rp125.000,-. Saksi mengikuti tes sebanyak 5 kali, dari kelima tes tersebut, sebanyak 4 kali Saksi dinyatakan tidak lulus, Saksi baru lulus pada saat tes kelima. Jeda waktu untuk melakukan setiap tes ulang adalah per 2 minggu, pada setiap kali ujian Saksi memperoleh lembaran berwarna biru, kuning, hijau dan pink.
- Bahwa pada saat pembuatan SIM Saksi menjalani pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani namun menurut saksi hal ini hanya formalitas saja, saksi hanya membayar biaya pemeriksaan tanpa ada pemeriksaan secara fisik.
- Bahwa pada saat membuat SIM C, Saksi melakukan perbandingan di beberapa tempat. Saksi mendapati biaya pembuatan SIM disatu tempat dengan tempat lain berbeda-beda. Di Daan Mogot, Pesing biaya pembuatan SIM C sebesar Rp125.000,-, di Mobil SIM Taman Makam Pahlawan Kalibata biaya pembuatan SIM C sebesar Rp250.000,-, di Depok biaya pembuatan

SIM C sebesar Rp235.000,-, di Taman Mini Square biaya pembuatan SIM C sebesar Rp215.000,-. Terhadap adanya perbedaan harga ini Saksi memutuskan untuk membuat SIM C di Pesing selain membayar biaya administrasi SIM, Saksi membayar uang kesehatan sebesar Rp30.000,-. Pemohon mengalami kebingungan terhadap perbedaan biaya pembuatan SIM, karena tempat-tempat yang Pemohon datangi berada di wilayah yang sama yaitu DKI Jakarta namun biayanya berbeda-beda.

2. Sarmadi

- Saksi berusia 55 tahun.
- Bahwa Saksi membuat SIM pertama pada tahun 1996, pada saat pembuatan SIM Saksi mengurusnya sendiri tanpa bantuan calo. Prosedur yang Saksi alami pada saat pembuatan SIM adalah mengisi permohonan pembuatan SIM, menjalani tes secara tertulis mengenai pengetahuan tentang rambu-rambu lalu lintas dan etika berlalu lintas, setelah selesai Saksi di foto kemudian Saksi mengikuti tes keterampilan mengendarai kendaraan. Bahwa pada saat pembuatan SIM tersebut, Saksi melakukannya secara kolektif, sehingga melakukan tes keterampilan mengendarai kendaraan diwakilkan oleh 1 orang saja, Saksi dan pemohon SIM lainnya hanya melihat dan mengamati jalannya proses tes keterampilan mengendarai kendaraan. Biaya yang dikeluarkan untuk pembuatan SIM baru sebesar Rp350.000,-.
- Bahwa Saksi melakukan perpanjangan SIM di PGC Cililitan, pada saat melakukan perpanjangan ini Saksi menyerahkan KTP dan SIM lama dan membayar biaya perpanjangan SIM sebesar Rp250.000,-. Proses yang dilalui pada saat perpanjangan SIM adalah mengisi formulir, setelah itu Saksi difoto kemudian Saksi menunggu SIM perpanjangan dicetak.
- Bahwa Saksi memiliki SIM sejak tahun 1996, menurut Saksi, jam terbang Saksi dalam mengendarai kendaraan bermotor tentu semakin baik, dan keahlian ini sifatnya permanen, Saksi masih dapat dan mampu mengendarai kendaraan bermotor.
- Bahwa pada saat ini Saksi sudah tidak memiliki SIM karena SIM Saksi telah mati atau tidak diperpanjang, karena Saksi sudah tidak menggunakan

kendaraan mengingat tempat kerja Saksi sudah dekat dan tidak melewati jalan raya.

[2.3] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 4 Juli 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. KETENTUAN UU 22/2009 YANG DIMOHONKAN PENGUJIAN TERHADAP UUD NRI TAHUN 1945

Dalam permohonan *a quo*, Pemohon mengajukan pengujian materiil terhadap Pasal 85 UU 22/2009 yang berketentuan sebagai berikut:

Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009

“Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.”

Pemohon mengemukakan bahwa ketentuan Pasal *a quo* dianggap bertentangan dengan ketentuan dalam UUD NRI Tahun 1945 sebagai berikut:

Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945

“Negara Indonesia adalah negara hukum.”

Pasal 27 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

“Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.”

Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

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

Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945

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

Pemohon dalam permohonannya pada intinya mengemukakan bahwa permasalahan masa berlaku SIM yang hanya 5 (lima) tahun tidak sebanding dengan fungsi, bobot, dan pentingnya Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan apabila masa berlaku SIM adalah seumur hidup maka Pemohon tidak perlu repot-repot tenaga, waktu, dan biaya (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 5-6).

Bahwa Pemohon dalam petitumnya memohon sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon seluruhnya;
2. Menyatakan frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” dalam pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 lembaran negara RI tahun 2009 No.96 bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam berita negara sebagaimana mestinya. Atau apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

II. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonan yang diajukan kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, DPR RI dalam penyampaian keterangannya dengan terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon sebagai berikut:

A. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

Terkait kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon dalam pengujian undang-undang *a quo* secara materiil, DPR RI memberikan pandangan berdasarkan 5 (lima) batasan kerugian konstitusional berdasarkan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang yang sejalan dengan Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan MK Nomor 001/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional sebagai berikut:

1. Adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945
 - a. Bahwa Pemohon hanya menuliskan pasal *a quo* bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 8) tanpa menguraikan keterkaitan dan pertentangannya dengan pasal *a quo*.

- b. Bahwa ketentuan pasal *a quo* mengatur mengenai keberlakuan SIM selama 5 tahun dan dapat diperpanjang. Pasal *a quo* justru merupakan pengejawantahan atau konkretisasi dari pasal-pasal yang dijadikan batu uji oleh Pemohon.
- Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 tidak mengatur mengenai hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon melainkan mengatur mengenai negara Indonesia adalah negara hukum;
 - Pasal 27 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 mengatur mengenai kewajiban warga negara Indonesia untuk menaati hukum dan pemerintahan. Melalui pasal ini, Pemohon justru seharusnya memahami kewajibannya sebagai warga negara Indonesia untuk menaati hukum yang dalam hal ini adalah UU 22/2009, terlebih kapasitas Pemohon sebagai pensiunan anggota Polri dan saat ini masih konsisten sebagai aparat penegak hukum tepatnya sebagai advokat. Oleh karena itu Pasal 27 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 tidak memberikan hak dan/atau kewenangan konstitusional bagi Pemohon;
 - Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang mengatur hak dan/atau kewenangan konstitusional warga negara atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum telah tercermin dalam rumusan pasal *a quo* karena mengatur mengenai keberlakuan SIM yang dapat diperpanjang dan berlaku bagi seluruh warga negara Indonesia; dan
 - Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 mengatur bahwa setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan, pasal tersebut tidak ada kaitannya dengan pengaturan pasal *a quo* UU 22/2009 mengenai keberlakuan SIM.
 - Bahwa Pemohon mendalilkan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sebagai batu uji tetapi dalam uraian mengenai batu uji tersebut

Pemohon menguraikan mengenai keberlakuan Pasal *a quo* berpotensi mendiskriminasi Pemohon. Terhadap dalil kerugian tersebut DPR RI berpandangan bahwa Pemohon tidak konsisten dalam menguraikan hak konstitusionalnya yang dilanggar dari ketentuan pasal *a quo* karena uraian Pemohon tersebut tidak berkaitan dengan ketentuan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Pasal *a quo* bukanlah bentuk perlakuan diskriminatif terhadap warga negara. Justru dengan kepemilikan SIM, warga negara diberikan legalitas dan standar yang sama untuk berkendara sehingga telah jelas tidak ada diskriminasi.

Dengan demikian DPR RI berpandangan bahwa Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 tidak relevan dijadikan batu uji oleh Pemohon.

2. Bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji

Bahwa Pemohon mendalilkan kerugian yang diawali dari permasalahan kehilangan SIM C dan ketika mendapatkan SIM C yang baru masa berlakunya dihitung dari tanggal penggantian SIM C tersebut, yang kemudian dipertautkan dengan masa berlaku SIM yang hanya 5 tahun sebagaimana ketentuan dalam pasal *a quo* yang dianggap tidak sebanding dengan fungsi, bobot, dan pentingnya Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan apabila masa berlaku SIM adalah seumur hidup maka Pemohon tidak perlu repot-repot tenaga, waktu, dan biaya.

(*vide* Perbaikan Permohonan hal. 5-6).

Bahwa dalil kerugian Pemohon tersebut tidak fokus dan tidak jelas mengingat ketentuan pasal *a quo* tidak berhubungan dengan masa keberlakuan KTP. Selain itu fungsi KTP dan SIM memiliki perbedaan dan didasarkan pada pengaturan yang berbeda. Hal ini telah memberikan perlindungan dan kepastian hukum terhadap semua warga negara Indonesia termasuk Pemohon sehingga tidak tepat apabila pengaturan

tersebut dianggap diskriminatif. Oleh karena itu tidak ada kerugian hak konstitusional Pemohon dari berlakunya ketentuan pasal *a quo*.

3. Bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi

Bahwa Pemohon tidak menguraikan secara jelas keterkaitan ketentuan dalam UUD NRI Tahun 1945 yang dijadikan batu uji dengan Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 sehingga menjadi tidak tergambar kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang telah dialami oleh Pemohon. Hal ini juga menjadikan kerugian hak konstitusional yang didalilkan oleh Pemohon tidak jelas, tidak bersifat spesifik (khusus), dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.

4. Adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional dengan undang-undang yang dimohonkan pengujian

Bahwa sebagaimana telah dikemukakan di atas maka sudah dapat dipastikan tidak terdapat hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian hak konstitusional yang didalilkan oleh Pemohon dengan keberlakuan ketentuan pasal *a quo* UU 22/2009. Permasalahan yang disampaikan Pemohon telah terang bukan merupakan persoalan konstitusionalitas norma.

5. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi

Bahwa dengan tidak adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon baik yang bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dan tidak ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang didalilkan Pemohon dengan berlakunya ketentuan pasal *a quo*, maka sudah dapat dipastikan bahwa pengujian ketentuan pasal *a quo* tidak relevan untuk dilanjutkan.

Bahwa terkait dengan kedudukan hukum Pemohon dalam pengujian materiil ini, DPR RI memberikan pandangan selaras dengan Putusan MK Nomor 22/PUU-XIV/2016 yang diucapkan dalam Sidang Pleno MK terbuka untuk umum pada hari tanggal 15 Juni 2016, yang pada pertimbangan hukum [3.5.2] MK menyatakan bahwa menurut Mahkamah:

...Dalam asas hukum dikenal ketentuan umum bahwa tiada kepentingan maka tiada gugatan yang dalam bahasa Perancis dikenal dengan point d'interest, point d'action dan dalam bahasa Belanda dikenal dengan zonder belang geen rechtsingang. Hal tersebut sama dengan prinsip yang terdapat dalam Reglement op de Rechtsvordering (Rv) khususnya Pasal 102 yang menganut ketentuan bahwa "tiada gugatan tanpa hubungan hukum" (no action without legal connection).

Bahwa sebagaimana berlakunya adagium hukum "tiada gugatan tanpa hubungan hukum" (*no action without legal connection*), MK telah menggariskan syarat adanya kepentingan hukum/kedudukan hukum (*legal standing*) sebagaimana termuat dalam Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005 yang dibacakan pada tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan MK Nomor 11/PUU-V/2007 yang dibacakan pada tanggal 20 September 2007, yang kemudian telah diatur dalam Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang.

Berdasarkan pada hal-hal yang telah disampaikan tersebut, DPR RI berpandangan bahwa Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) karena tidak memenuhi Pasal 51 ayat (1) dan Penjelasan Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi, serta tidak memenuhi persyaratan kerugian konstitusional yang diputuskan dalam putusan MK terdahulu. Namun demikian, terhadap kedudukan hukum Pemohon, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada kebijaksanaan Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum dalam pengajuan pengujian UU 22/2009 terhadap UUD NRI Tahun 1945.

B. PANDANGAN UMUM

1. Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi, pemantapan integrasi nasional guna memperkuat ketahanan nasional, serta menciptakan ketertiban dunia dan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh UUD NRI Tahun 1945. Selain itu, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional, sehingga lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.
2. Bahwa dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam UU 22/2009 dirumuskan berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disamping itu, undang-undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya.
3. Bahwa selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, Undang-Undang ini juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya

bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

4. Bahwa dengan tingginya volume kendaraan bermotor di Indonesia dan peningkatan mobilitas rakyat Indonesia yang bertambah secara signifikan. Tingginya tingkat kecelakaan tentu sangat memprihatinkan karena pada dasarnya nyawa manusia berharga. Untuk itu, pemerintah semakin gencar bekerja sama dengan berbagai pihak untuk mengimplementasikan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan yang terdiri atas lima pilar integrasi yang meliputi manajemen keselamatan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan berkeselamatan, perilaku berkeselamatan, dan penanganan pasca keselamatan.
5. Berdasarkan ketentuan UU *a quo*, SIM merupakan salah satu bukti mutlak yang harus dimiliki oleh seluruh pengendara motor, dan juga merupakan suatu bukti seseorang telah siap dalam pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengendarai kendaraan bermotor. Seseorang yang tidak memiliki SIM dengan demikian belum dianggap mampu, terampil, dan memenuhi persyaratan administrasi dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan.

C. KETERANGAN DPR RI TERHADAP POKOK PERMOHONAN

1. Bahwa Pemohon mendalilkan pada intinya pengaturan mengenai keberlakuan SIM selama 5 tahun harusnya mengacu atau diatur lebih dahulu di dalam konstitusi (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 12). Terhadap dalil tersebut, DPR RI menerangkan sebagai berikut:
 - a. Konstitusi adalah salah satu norma hukum dibawah dasar negara. Dalam arti yang luas, konstitusi adalah hukum tata negara, yaitu keseluruhan aturan dan ketentuan (hukum) yang menggambarkan sistem ketatanegaraan suatu negara. Dalam arti tengah, konstitusi adalah hukum dasar, yaitu keseluruhan aturan dasar, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Dalam arti sempit, konstitusi adalah Undang-Undang Dasar, yaitu satu atau beberapa dokumen yang memuat aturan-aturan yang bersifat pokok. Dengan demikian,

konstitusi bersumber dari dasar negara. Isi norma tersebut bertujuan mencapai cita-cita yang terkandung dalam dasar negara.

- b. Bahwa sebagai hukum dasar, UUD NRI Tahun 1945 tidak mengatur hal-hal terperinci, melainkan menjabarkan prinsip-prinsip yang menjadi dasar ketatanegaraan yang kemudian didelegasikan untuk diatur secara lebih terperinci ke dalam peraturan yang ada di bawahnya. Di dalam ketentuan Pasal 30 ayat (5) UUD NRI Tahun 1945 diamanatkan bahwa hal-hal yang terkait dengan keamanan diatur dengan undang-undang. Bahwa undang-undang yang telah terbentuk sesuai dengan ketentuan delegasi dari UUD NRI Tahun 1945 yang berkaitan tentang keamanan tersebut adalah UU 22/2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU Polri).
- c. Bahwa secara filosofis pembentukan UU *a quo* berdasarkan pemikiran bahwasanya lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan UUD NRI Tahun 1945. Sedangkan secara sosiologis, lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan.
- d. Berdasarkan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf c UU Polri, Polri sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor. Ketentuan tersebut pernah dilakukan pengujian di Mahkamah Konstitusi dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015 dan dalam putusannya Hakim Mahkamah Konstitusi menyatakan bahwa:
“....., kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam ketentuan undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan a quo, adalah bagian dari persoalan keamanan dan

ketertiban dalam arti luas.” (vide hal. 173 Putusan MK Nomor 89/PUU-XIII/2015).

- e. Dengan demikian pengaturan kewenangan Polri dalam penerbitan SIM dan pengaturan masa berlakunya jelas tidak perlu dituangkan dalam konstitusi karena UUD NRI Tahun 1945 telah mendelegasikan untuk diatur lebih lanjut dalam suatu undang-undang.
 - f. Bahwa jika Pemohon bersikeras menganggap bahwa ketentuan mengenai jangka waktu keberlakuan SIM harus diatur dalam konstitusi adalah argumen yang tidak berdasar karena UUD NRI Tahun 1945 sebagai hukum dasar tentunya mengatur hal-hal umum yang bersifat fondasi ketatanegaraan. Adapun pengaturan mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun di dalam UU *a quo* dan dapat diperpanjang yang tidak atau belum diatur secara jelas dalam UUD NRI Tahun 1945 merupakan kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*) pembentuk undang-undang.
2. Bahwa Pemohon mendalilkan pada intinya tolak ukur materi ujian teori dan praktik untuk mendapatkan SIM tidak jelas dasar hukumnya dan tidak berdasarkan kajian dari lembaga yang sah serta berkompeten (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 9-13). Terhadap dalil tersebut, DPR RI menerangkan sebagai berikut:
- a. Bahwa berdasarkan UU *a quo*, untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, diatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang berpotensi menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala. Disamping itu, pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki ijin berkendara yang ditunjukkan dengan kepemilikan SIM. Pengendara kendaraan bermotor yang ingin memiliki SIM, harus memenuhi prosedur administrasi, identifikasi, dan kesehatan yang memadai. Pengemudi juga harus dapat menjalankan kendaraan bermotor secara terampil sesuai dengan rambu-rambu dan peraturan lalu-lintas yang berlaku.

- b. Bahwa identifikasi pengemudi sebagai bagian dari Identifikasi lalu lintas memegang peranan penting dalam mewujudkan budaya tertib berlalu lintas dalam masyarakat. Seperti diketahui, bahwa lalu lintas merupakan cermin budaya masyarakatnya, bahkan secara nasional dapat dikatakan bahwa lalu lintas adalah cermin budaya bangsa. tingkat pengetahuan, kemampuan ketrampilan, kesadaran serta tanggung jawab akan keselamatan berlalu lintas baik bagi dirinya sendiri maupun orang lain. Karena itu untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas perlu diwujudkan budaya tertib berlalu lintas dalam masyarakat salah satunya dengan adanya pengaturan mengenai kewajiban memiliki SIM bagi pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Pasal 77 ayat (1) UU 22/2009.
- c. Selanjutnya di dalam Pasal 88 UU 22/2009 mengatur bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- d. Bahwa amanat Pasal 88 UU 22/2009 tersebut telah ditindaklanjuti dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi (Perkapolri 9/2012) pada 29 Februari 2012 yang saat ini telah diperbarui dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (Perkapolri 5/2021) yang mulai berlaku pada 19 Februari 2021.
- e. Dalam Perkapolri 5/2021 tersebut, diatur bahwa:
- SIM adalah bukti legitimasi kompetensi pengemudi sesuai jenis dan golongan SIM yang dimilikinya setelah memenuhi persyaratan administrasi, usia, kesehatan jasmani maupun rohani, serta dinyatakan lulus melalui proses pengujian.
 - SIM juga berfungsi sebagai alat kontrol dan data forensik bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan

keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan UU 22/2009.

- Dalam Perkapolri 5/2021 juga diatur bab-bab mengenai penerbitan SIM, penandaan SIM, pengendalian dan pengawasan SIM.
 - Lebih lanjut dalam Pasal 14 ayat (3) dan ayat (4) Perkapolri 5/2021 juga telah diatur bahwa sebelum melaksanakan ujian teori, pemohon SIM diberikan pencerahan. Pencerahan dimaksud berupa pemberian materi pengetahuan mengenai peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas, teknis dasar, kendaraan bermotor, cara mengemudikan kendaraan bermotor, tata cara berlalu lintas, serta kecelakaan lalu lintas.
 - Begitupun halnya dengan ujian praktik, dalam Pasal 18 ayat (4) Perkapolri 5/2021 juga telah diatur bahwa *“Sebelum pelaksanaan ujian praktik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemohon diberikan penjelasan mengenai tata cara ujian praktik, sistem penilaian ujian praktik, dan contoh ujian praktik sesuai materi yang diujikan”*.
 - Melalui Pasal 14 ayat (3), ayat (4), dan Pasal 18 ayat (4) Perkapolri 5/2021 dapat dipahami bahwa ujian teori dan ujian praktik telah jelas tolak ukurnya. Dengan demikian dalil Pemohon yang menyatakan bahwa tolak ukur materi ujian dan praktik untuk mendapatkan SIM tidak jelas dasar hukumnya adalah tidak tepat.
- f. Berdasarkan uraian diatas dan penjelasan yang telah disampaikan DPR RI tersebut, Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan lembaga yang sah dan berkompeten untuk melakukan ujian teori dan praktik untuk mendapatkan SIM karena delegasi dari UU 22/2009 memang memerintahkan agar ketentuan mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan SIM diatur dalam Peraturan Kapolri. Dan berdasarkan delegasi tersebut, maka Kapolri berhak untuk mengatur hal teknis seperti ujian teori dan praktek untuk mendapatkan SIM.

3. Bahwa Pemohon mendalilkan ujian teori dan praktik SIM dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab/calo untuk mendapatkan keuntungan finansial dari pengendara yang ingin mendapatkan SIM (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 11). Terhadap dalil tersebut, DPR RI menerangkan sebagai berikut:
 - a. Bahwa pada dasarnya dalil yang dikemukakan Pemohon tersebut merupakan implementasi di lapangan yang bukan dikarenakan adanya permasalahan konstitusionalitas norma. Berkaitan dengan potensi penyimpangan dalam implementasinya, Polri telah mengupayakan adanya perbaikan mekanisme pembuatan SIM untuk meminimalisir adanya pihak yang tidak bertanggungjawab/calo yang merugikan masyarakat. Selain dengan pemanfaatan teknologi yang berkembang, Polri juga memperbaiki aturan dasar dalam penerbitan SIM.
 - b. Bahwa berdasarkan Pasal 20 Perkapolri 5/2021, mekanisme penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum baik pembuatan SIM baru maupun SIM perpanjangan meliputi: pendaftaran; identifikasi; pencerahan dan pengujian; pencetakan dan penyerahan; dan pengarsipan.
 - c. Bahwa pada tahap pendaftaran hingga tahap pencerahan dan pengujian harus dihadiri oleh Pemohon SIM secara langsung karena terdapat proses verifikasi data Pemohon. Kegiatan verifikasi data Pemohon dilakukan secara manual atau elektronik, mengambil foto, sidik jari, dan tanda tangan Pemohon secara elektronik. Oleh karena itu, terlihat jelas bahwa terdapat upaya yang telah dilakukan oleh Polri untuk meminimalisir adanya pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab/calo dalam proses penerbitan SIM.
4. Bahwa Pemohon dalam permohonannya mengusulkan prosedur baru untuk mendapatkan SIM bagi pengemudi yang pertama kali mendapatkan SIM (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 12). Terhadap masukan tersebut, DPR RI memberikan apresiasi kepada Pemohon atas upayanya untuk berkontribusi dalam perbaikan mekanisme penerbitan SIM. Masukan ini

akan lebih tepat apabila disampaikan kepada Polri selaku instansi yang berwenang untuk mengatur penerbitan SIM berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang. Selain itu masukan tersebut juga dapat disampaikan kepada DPR RI khususnya Komisi III DPR RI selaku komisi yang membidangi hukum, keamanan, dan hak asasi manusia dengan mitra kerja yang salah satunya adalah Polri.

5. Bahwa Pemohon mendalilkan seseorang baru boleh mengurus dan mempunyai SIM setelah mempunyai Kartu Tanda Penduduk (KTP) hal mana KTP yang terbit lebih dulu saja berlakunya seumur hidup sehingga sudah seharusnya SIM juga berlaku seumur hidup (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 12-13). Terhadap dalil tersebut, DPR RI menerangkan sebagai berikut:

a. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2013 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (UU Administrasi Kependudukan), KTP merupakan identitas resmi penduduk yang telah berusia 17 tahun sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh perangkat pemerintah kabupaten/kota yang bertanggung jawab dan berwenang melaksanakan pelayanan dalam urusan administrasi kependudukan. KTP berisikan data diri dari nama hingga alamat. Begitu terjadi hal diluar dugaan seperti kecelakaan, kejahatan, bencana alam dan lainnya penduduk tetap bisa dikenali melalui KTP. Sedangkan bagi yang belum berusia 17 tahun, Pemerintah mengeluarkan Kartu Identitas Anak sebagai identitas kependudukan kepada seluruh penduduk warga negara Indonesia yang berlaku secara nasional. Selain sebagai identitas diri, KTP juga berfungsi sebagai syarat layanan publik (pernikahan, perceraian, pembelian tanah dan rumah, pengurusan surat kehilangan, surat kematian, melamar pekerjaan, perbankan, asuransi dan kepemilikan aset berharga) hingga program pemerintah (bantuan sosial dan jaminan sosial). Tanpa memiliki KTP,

seseorang tidak dapat memperoleh layanan administrasi kependudukan. Oleh karena itu, KTP merupakan dokumen dasar yang wajib dimiliki oleh setiap penduduk dalam lingkup administrasi kependudukan.

- b. Terkait dengan SIM, secara historis telah diatur dalam 3 (tiga) undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yaitu: Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan (UU 7/1951), Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU 3/1965), dan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 14/1992) yang dalam masing-masing undang-undang tersebut mengatur bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki SIM. Dalam Pasal 16 ayat (4) UU 3/1965, disebutkan bahwa "*Surat izin mengemudi berlaku selama lima tahun terhitung dari tanggal pemberiannya*". Artinya pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun bukan pengaturan yang tiba-tiba atau baru diberlakukan pada tahun 2009 yang merupakan tahun diundangkannya UU *a quo* melainkan telah digagas sejak tahun 1965. Disamping itu, pengaturan masa berlaku 5 (lima) tahun ini pun dilakukan dengan banyak pertimbangan dengan memperhatikan berbagai aspek yang ada khususnya berkaitan dengan kondisi kesehatan seseorang.
- c. Pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam Perkapolri 9/2012 dan Perkapolri 5/2021 telah diperhitungkan untuk memastikan kelayakan mengemudi seseorang yang mencakup kesehatan fisik dan kesehatan kejiwaan demi keselamatan berlalu-lintas. Lebih jauh, jika SIM diberlakukan seumur hidup tanpa adanya pemeriksaan kelayakan seseorang dalam berkendara di lalu lintas, justru akan memperbesar ancaman risiko keselamatan di jalan. Sebagai ilustrasi, seorang pengendara lanjut usia (katakan berumur 100 (seratus) tahun) mengendarai kendaraannya sendiri karena SIMnya berlaku seumur hidup, tentu hal ini mengkhawatirkan dan cenderung membahayakan

keselamatan jiwa pemegang SIM dan pengguna jalan. Oleh karena itu, berdasarkan penjelasan tersebut, aturan masa berlaku SIM di Indonesia tidak dibuat seumur hidup.

- d. SIM tentunya tidak dapat disamakan dengan KTP yang dapat berlaku seumur hidup dikarenakan keduanya memiliki fungsi yang berbeda. KTP merupakan identitas resmi Penduduk sebagai bukti diri yang dikeluarkan secara resmi oleh Pemerintah melalui instansi pelaksana sedangkan SIM adalah surat izin yang dikeluarkan oleh pejabat/institusi berwenang dalam rangka pelayanan masyarakat berdasarkan permintaan yang berkepentingan. Meskipun masa berlaku KTP adalah seumur hidup, tetapi pemegang KTP memiliki kewajiban untuk melaporkan peristiwa kependudukannya untuk dicatat dan apabila diperlukan akan dilakukan perubahan sebagai penyesuaian data pada KTP tersebut. Disamping itu, kewajiban memiliki KTP diberlakukan kepada semua orang tanpa kecuali, sedangkan kewajiban kepemilikan SIM diberlakukan hanya bagi orang yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan. Dengan demikian SIM tidak dapat dipersamakan dengan KTP.
- e. Mengutip pendapat Prof. Sudiman Kartohadiprodo bahwa,

“Menyamakan sesuatu yang tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama.” (Pers dan Kaum Perempuan di Indonesia: Bagir Manan: hlm. 8).

Demikian juga yang dinyatakan oleh Laica Marzuki bahwa ketidakadilan (*ungenrechtigkeit*) bukan hanya membedakan dua hal yang sama, tetapi juga menyamakan dua hal yang berbeda (*Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012: hlm.84*). Bagir Manan juga menyatakan hal yang serupa dengan Prof. Sudiman Kartohadiprodo dan Laica Marzuki, yaitu:

Ada adagium lama yang diketahui oleh setiap ahli hukum yang mengatakan, “Menyamakan sesuatu yang berbeda atau tidak sama, sama tidak adilnya dengan membedakan yang sama.” Dengan bahasa yang lebih mudah, dalam keadaan tertentu membedakan atau unequal treatment itu, justru merupakan syarat dan cara mewujudkan keadilan, sebaliknya dalam keadaan tertentu membuat segala sesuatu serba sama

sedangkan didapati berbagai perbedaan juga akan menimbulkan dan melukai rasa keadilan. Kalau demikian, apakah ada syarat objektif agar suatu perbedaan atau unequal itu menjadi syarat untuk mewujudkan keadilan. (Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 1/PUU-X/2012: hlm.57)

- f. Sebagai pembanding, masa berlaku SIM di beberapa negara tidaklah sama, mengingat pertimbangan dan kondisi kesehatan masyarakat di setiap negara yang berbeda satu sama lain. Indonesia menetapkan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun yang sebenarnya jangka waktu tersebut merupakan kelaziman dan jamak karena memang setiap 5 (lima) tahun sekali perlu adanya pembaruan SIM agar pihak otoritas dapat mengetahui kemampuan dan kondisi kesehatan pengemudi selama 5 (lima) tahun tersebut. Bahkan sejatinya Pemohon pun telah memahami rasionalisasi masa berlaku SIM ditentukan selama 5 (lima) tahun yakni untuk memastikan kesehatan dan kondisi fisik tubuh pengendara. Hal ini sebagaimana telah dipahami oleh Pemohon dengan pernyataan-pertanyaan dalam Perbaikan Permohonannya. Dengan demikian, semakin jelas tidak ada persoalan konstitusional yang merugikan hak konstitusional Pemohon.
- g. Berikut disampaikan data perbandingan masa berlaku SIM di beberapa negara lain, dijabarkan sebagai berikut:

NO	NEGARA	MASA BERLAKU SIM	KETERANGAN
1.	Amerika Serikat	Rata-rata berkisar 4-8 tahun. Beberapa negara bagian bahkan lebih singkat untuk pemegang SIM baru atau orang yang berusia di bawah 21 tahun.	Setiap negara bagian memiliki regulasi mengenai masa berlaku SIM yang berbeda-beda.
2.	Kanada	Rata-rata berkisar 5 tahun.	Setiap provinsi atau teritori memiliki regulasi mengenai masa berlaku SIM yang berbeda-beda.
3.	Inggris	3 tahun untuk pemegang SIM	10 tahun untuk pemegang SIM di atas 30 tahun.

NO	NEGARA	MASA BERLAKU SIM	KETERANGAN
		berusia di bawah 30 tahun.	
4.	Italia	2 tahun bagi pemegang SIM berusia 70-80 tahun.	5 tahun bagi pemegang SIM berusia 50-70 tahun.
5.	Australia	3-10 tahun tergantung negara bagian.	Setiap negara bagian memiliki regulasi mengenai masa berlaku SIM yang berbeda-beda.
6.	Brunei Darussalam	1 tahun atau 3 tahun atau 5 tahun atau 10 tahun.	Warga yang lulus ujian mengemudi mengajukan SIM Sementara yang berlaku selama 1 tahun kemudian memilih masa berlaku SIM perpanjangannya.
7.	Singapura	5 tahun bagi warga asing. Sedangkan bagi warga negara Singapura, berlaku seumur hidup dan tidak perlu diperpanjang.	Bagi warga asing, SIM berlaku 5 tahun sejak tanggal penerbitan.
8.	Malaysia	5 tahun.	Diperpanjang menjadi 10 tahun per 8 Mei 2023.
9.	Thailand	5 tahun.	Diperpanjang sesuai tanggal ulang tahun pemegang SIM.

Catatan: dikutip dari berbagai sumber.

- h. Berdasarkan komparasi dari berbagai negara tersebut, masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun tidak hanya diterapkan di Indonesia saja melainkan juga diterapkan di negara-negara tersebut di atas sehingga dapat dianggap berlaku secara umum dan universal. Adapun Prancis sebagai negara yang menjadi acuan Pemohon dalam argumennya terkait masa berlaku SIM-nya seumur hidup dalam Perbaikan Permohonannya, berdasarkan penelusuran DPR RI, Prancis tidak memberlakukan SIM nya seumur hidup melainkan selama 15 (lima belas) tahun sehingga data dari argumen Pemohon tersebut jelas tidak valid.

6. Bahwa Pemohon mendalilkan secara kodrati dan alami, semakin banyak jam terbang seseorang mengendarai kendaraan bermotor maka orang tersebut semakin mahir, cakap, berhati-hati, dan aman dalam mengendarai kendaraan bermotor (*vide* Perbaikan Permohonan hal. 15). Terhadap dalil tersebut, DPR RI menerangkan bahwa jam terbang berkendara bukan satu-satunya faktor yang menjamin perilaku keselamatan dalam berkendara. Mengingat masih maraknya kasus kecelakaan yang terjadi di jalanan yang disebabkan oleh pengendara yang sudah memiliki jam terbang tinggi dalam berkendara, hal ini tentunya membahayakan diri pengendara tersebut dan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu selain jam terbang, juga diperlukan faktor lain dalam menjaga keselamatan berkendara seperti memastikan kondisi kendaraan, kondisi tubuh, dan kesadaran penuh tentang pentingnya keselamatan dan keamanan untuk diri sendiri dan orang lain. Adapun mekanisme untuk memastikan kemampuan seseorang dalam berkendara dilakukan dengan cara pemeriksaan fisik dan psikis secara berkala yang dilakukan saat perpanjangan SIM sehingga pengaturan jangka waktu keberlakuan SIM menjadi rasional untuk dilakukan. Terlepas dari penjelasan DPR RI tersebut, permasalahan utama yang disampaikan Pemohon dalam Perbaikan Permohonannya tidak memiliki relevansi dengan pasal yang diajukan pengujian.

D. PETITUM DPR RI

Demikian keterangan DPR RI disampaikan untuk menjadi bahan pertimbangan bagi Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk memeriksa, memutus, dan mengadili Perkara *a quo* dan dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*Legal Standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
2. Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya atau paling tidak menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima;
3. Menerima Keterangan DPR RI secara keseluruhan;

4. Menyatakan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.
5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

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

[2.4] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon tersebut, Presiden telah menyampaikan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 27 Juni 2023 dan memberikan keterangan lisan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 10 Juli 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PEMOHON

1. Bahwa Pemohon adalah Warga Negara Indonesia mempunyai Kartu Tanda Penduduk (KTP), yang diterbitkan oleh Dinas Dukcapil Kota Madiun, Jawa Timur, dengan NIK 3577021004610002, berlaku seumur hidup.
2. Bahwa Pemohon pada pokoknya mendalilkan hal-hal sebagai berikut:
 - a. bahwa persyaratan dan tata cara dalam memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) bukan perkara yang mudah dan dalam pelaksanaannya belum tentu lancar sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan SIM yang ditetapkan.
 - b. bahwa dalam pelaksanaan SOP Penerbitan SIM sering kali terdapat diskriminasi dalam dengan adanya perlakuan istimewa bagi pejabat pada tingkat Kabupaten/Kota ke atas dan rekanan/mitra dari pejabat yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan SIM.
 - c. bahwa tidak terdapat keterbukaan mengenai hasil ujian teori maupun ujian praktik dalam penerbitan SIM yang tidak pernah ditunjukkan kepada peserta ujian, sehingga tidak terdapat peluang perbaikan dan pembelajaran bagi peserta ujian bila mengikuti ujian selanjutnya.

- d. bahwa tidak terdapat dasar perumusan materi ujian teori dan ujian praktik, apakah sudah berdasarkan kajian dari lembaga yang berkompeten dan sah, yang memiliki kompetensi dengan materi ujian dan materi ujian sudah sesuai dengan praktik kenyataan di lapangan.
 - e. bahwa peserta ujian tidak diberikan pembekalan materi sebelum dilaksanakannya ujian teori maupun ujian praktik dalam penerbitan SIM.
 - f. bahwa ketidakjelasan pelaksanaan SOP Penerbitan SIM tersebut membuat peluang untuk dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab (calo) untuk mendapatkan keuntungan finansial dari peserta ujian, sehingga diperlukan perubahan tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM, disesuaikan dengan situasi dan perkembangan jaman, serta dapat dilaksanakan secara langsung atau tidak langsung dengan cara daring.
 - g. bahwa dengan adanya perubahan tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM menjadikan pemegang SIM menjadi bekal ilmu yang cukup untuk berkendara sehingga layak bila SIM berlaku seumur hidup, selayaknya KTP yang berlaku seumur hidup, karena semakin lama seseorang mengemudikan kendaraan bermotor maka akan semakin mahir, hati-hati, aman dan jarang terjadi kecelakaan, sehingga tidak berdasar bila harus memperpanjang masa berlakunya SIM.
 - h. bahwa mempunyai SIM adalah hak, maka hak itu dapat digunakan atau tidak dan itu merupakan hak pemegang SIM.
 - i. bahwa karena SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi, maka berarti apabila pengemudi telah lulus ujian kompetensi di bidang mengemudi kendaraan bermotor, maka hal tersebut berlaku seumur hidup sebagaimana ujian kompetensi di bidang lain misalnya advokat, notaris, akuntan publik, kurator. Selain itu, dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ tidak terdapat kewajiban untuk memperpanjang SIM.
3. Bahwa menurut Pemohon kerugian yang dialami Pemohon disebabkan karena berlakunya ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan:

- a. Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945: Negara Indonesia adalah negara hukum.
 - b. Pasal 27 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945: Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.
 - c. Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945: Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.
 - d. Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945: Hak untuk hidup, hak untuk tidak disiksa, hak untuk kemerdekaan pikiran dan hati nurani, hak beragama, hak untuk tidak diperbudak, hak untuk diakui sebagai pribadi di hadapan hukum, dan hak untuk tidak dituntut atas dasar hukum yang berlaku surut adalah hak asasi manusia yang tidak dapat dikurangi dalam keadaan apapun.
4. Bahwa dalam petitum permohonan, Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk berkenan memutuskan:
- a. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya.
 - b. Menyatakan frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” dalam Pasal 85 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 Lembaran Negara RI Tahun 2009 No. 96 tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”.
 - c. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

II. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa ketentuan Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 menyatakan Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, di mana ketentuan tersebut secara konsisten dijabarkan dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai kewenangan Mahkamah Konstitusi untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar.

2. Bahwa obyek pengujian dalam perkara ini adalah uji materiil terhadap ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.
3. Bahwa dikarenakan obyek dari pengujian adalah materi muatan dalam ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang yang dianggap bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (3) huruf b UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi dan perubahannya (selanjutnya disebut UU MK), maka menurut Pemerintah, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI Tahun 1945, pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final dan mengikat.

III. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK menyatakan bahwa yang dapat mengajukan diri sebagai 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 hak konstitusional yang dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK adalah hak-hak yang diatur dalam UUD NRI Tahun 1945. Dengan demikian, agar suatu pihak dapat diterima sebagai Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, maka terlebih dahulu Pemohon harus menjelaskan dan membuktikan:
 - a. kualifikasinya sebagai Pemohon dalam permohonan *a quo*;
 - b. hak konstitusional yang dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang diuji dalam permohonan *a quo*; dan

- c. kerugian konstitusional Pemohon sebagai akibat berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan a quo.
3. Bahwa terkait syarat kerugian konstitusional, Mahkamah Konstitusi melalui Putusan Nomor 006/PUU-III/2005, Putusan Nomor 11/PUU-V/2007, dan Putusan 43/PUU-XXI/2023 telah memiliki pendirian bahwa kerugian konstitusional harus memenuhi 5 (lima) syarat secara kumulatif, yaitu:
 - a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya suatu 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 (causal verband) antara kerugian dimaksud dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian; dan
 - e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.
4. Bahwa sehubungan dengan kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon, Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut:
 - a. Bahwa Pemohon mendalilkan kedudukan hukum (*legal standing*) merupakan WNI yang hak konstitusional Pemohon telah dirugikan atas berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi, "Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang". Sebab apabila SIM berlaku seumur hidup, maka Pemohon tidak perlu repot-repot mengurus berbagai persyaratan yang membuang-buang tenaga, waktu, dan biaya untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun).
 - b. Bahwa menurut Pemerintah, berdasarkan penelaahan terhadap permohonan, Pemohon dapat dinilai merupakan pihak yang dapat untuk

mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, yaitu berupa perorangan warga negara Indonesia. Namun demikian, menurut Pemerintah, Pemohon tidak memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ atau setidaknya anggapan kerugian yang diderita PEMOHON bukan disebabkan karena keberlakuan UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM, sehingga bila menggunakan penalaran *argumentum a contrario* bila implementasi SOP Penerbitan SIM tidak terdapat penyimpangan, *mutatis mutandis* tidak ada yang dipermasalahkan oleh Pemohon.

- c. Bahwa dalil Pemohon yang menyatakan mengalami kerugian konstitusional tersebut tidak dapat dijadikan dasar adanya dan pemenuhan hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji. Hal ini didasarkan pada pemikiran bahwa perpanjangan SIM termasuk tentunya permohonan SIM pengganti dengan berbagai persyaratannya yang dianggap oleh Pemohon sebagai bentuk kerugian konstitusional tersebut bukanlah merupakan kewajiban bagi para pemegang SIM karena perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi para pemegang SIM. Artinya, pemegang SIM boleh memohon perpanjangan SIM termasuk penggantian SIM yang hilang. Begitu pula Pemerintah juga diberikan pilihan apakah akan memberikan perpanjangan atau tidak memberikan perpanjangan atas permohonan perpanjangan yang diajukan oleh masyarakat. Berdasarkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ telah secara tegas dinyatakan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi setiap orang yang memiliki SIM.
- d. Bahwa dalil hak konstitusional yang dimiliki oleh Pemohon sebagaimana tertuang dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sama sekali tidak dicerai oleh keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Pun, kemudian dalam praktik yang bersifat

kasuistik, Pemohon mendalilkan mengalami diskriminasi, dipersulit, dan menganggap tidak mendapatkan kepastian hukum yang adil, hal tersebut semata merupakan implementasi dari SOP Penerbitan SIM dan bukan dikarenakan norma yang tertuang dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

- e. Bahwa dengan mendasarkan pada uraian tersebut, Pemerintah berpendapat bahwa sudah seharusnya Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklard*). Namun demikian, Pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak dalam permohonan *a quo*.

IV. POSITA DAN PETITUM DALAM PERMOHONAN A QUO SALING BERTENTANGAN

1. Bahwa terdapat ketidakjelasan pasal yang dijadikan batu uji oleh Pemohon dalam Posita dan Petitum. Di dalam posita, Pemohon mendalilkan pasal *a quo* berbenturan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Namun dalam Petitum Permohonan *a quo*, Pemohon tidak menyatakan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Hal ini tentunya tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 56 ayat (3) UU MK, yang menyatakan sebagai berikut:

“Dalam hal permohonan dikabulkan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Mahkamah Konstitusi menyatakan dengan tegas materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dari undang-undang yang bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”.

Di mana apabila dalam Petitum Permohonan *a quo* tidak menyatakan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, maka apabila Permohonan tersebut dikabulkan, bagaimana

mungkin Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia dapat menyatakan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

2. Bahwa selain itu, Petitum Permohonan yang tidak menyatakan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, bertentangan dengan ketentuan Pasal 10 ayat (2) huruf d Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang menyatakan sebagai berikut:

“Permohonan yang diajukan oleh Pemohon dan/atau kuasa hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:

...

d. petitum, yang memuat hal-hal yang dimohonkan untuk diputus dalam permohonan pengujian materiil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (4), yaitu:

- 1. mengabulkan permohonan Pemohon;*
 - 2. menyatakan bahwa materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat;*
 - 3. memerintahkan pemuatan Putusan dalam Berita Negara Republik Indonesia;*
- atau dalam hal Mahkamah berpendapat lain, mohon Putusan yang seadil-adilnya (ex aequo et bono)”.*

3. Bahwa Permohonan *a quo* yang tidak memuat “muatan ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian bertentangan dengan UUDNRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat” juga merupakan hal yang menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan petitum, dan terdapat dalil dalam posita tetapi tidak ada dalam petitum, dimana atas

hal tersebut Mahkamah dapat menyatakan Permohonan *a quo* tidak jelas atau kabur. Hal ini sebagaimana diatur dalam 74 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang menyatakan sebagai berikut:

“Mahkamah dapat menyatakan Permohonan tidak jelas atau kabur antara lain karena:

- a. adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan petitum;*
- b. dalil tidak terdapat dalam posita tetapi ada dalam petitum atau sebaliknya;*
- c. adanya permintaan Pemohon dalam petitum yang saling bertentangan antara satu dengan yang lainnya dan tidak memberikan pilihan alternatif”.*

4. Bahwa mendasar pada uraian tersebut di atas, Pemerintah berpendapat bahwa sudah seharusnya Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*). Namun demikian, Pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Permohonan Pemohon saling bertentangan atau tidak dalam permohonan *a quo*.

V. KETERANGAN PEMERINTAH ATAS MATERI PERMOHONAN YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

Bahwa terhadap materi permohonan yang diujikan, Pemerintah menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Urgensi dan Maksud Asli (*Original Intent*) Perumusan Norma SIM dalam UU LLAJ

Bahwa secara filosofis pada hakikatnya:

- a. Bahwa keberadaan UU LLAJ merupakan wujud kongkret dari kehadiran Negara untuk memberikan perlindungan dan jaminan terhadap hak hidup setiap warga negaranya ketika berlalu lintas dengan menggunakan kendaraan bermotor. UU LLAJ disusun dengan mengintegrasikan pengaturan berbagai sektor yang terkait, yaitu: (a)

kendaraan bermotor sebagai sarana berlalu lintas dan sarana angkut; (b) manusia yang mengemudikan kendaraan bermotor; (c) manajemen pengembangan teknologi dan pengadministrasian kendaraan bermotor dan manusia sebagai pengemudi; (d) pendidikan berlalu lintas; (e) sistem informasi lalu lintas melalui penggunaan teknologi informasi; dan (f) sistem penegakan hukum lalu lintas jika terjadi pelanggaran. Pengintegrasian pengaturan berbagai sektor tersebut dalam UU LLAJ dimaksudkan agar tercipta keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas di jalan.

- b. Bahwa untuk mengetahui dan memahami maksud dari substansi ketentuan UU LLAJ yang lintas sektoral secara utuh harus dilakukan pemahaman secara komprehensif dan kontekstual. Pemahaman secara tekstual dan parsial hanya akan menghasilkan pemahaman yang keliru atau gagal paham dan berujung pada penilaian yang keliru pula bahwa pasal tertentu telah merugikan kepentingan individu tertentu. Konsekuensi lebih lanjut dari gagal paham tersebut terjadinya penilaian yang keliru bahwa substansi ketentuan pasal dimaksud tidak memberikan perlindungan dan menjamin hak hidup dari warga negara yang gagal paham tersebut. Padahal jika dipahami secara komprehensif dan kontekstual akan tampak nyata bahwa pasal tertentu tersebut berkaitan dengan ketentuan pasal lain yang secara keseluruhan dimaksudkan untuk mencegah terjadinya dampak negatif dari penggunaan kendaraan bermotor di jalan umum. Lebih lanjut akan memberikan perlindungan dan jaminan hak hidup warga masyarakat secara keseluruhan.
- c. Bahwa fakta adanya gagal paham dalam memahami secara komprehensif dan kontekstual ditunjukkan oleh permohonan uji materi terhadap ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang mengatur jangka waktu berlakunya SIM selama 5 tahun dan kemudian dapat diperpanjang. Karena Pasal a quo dipahami secara parsial, yaitu hanya dari tekstual Pasal a quo sendiri dan terlepas dari pasal-pasal lain yang mengatur tentang SIM dalam UU LLAJ. Konsekuensinya, muncul

pertanyaan sebagaimana tertuang dalam permohonan uji materi yaitu mengapa hanya berlaku 5 tahun dan kemudian dapat diperpanjang, mengapa tidak berlaku seumur hidup sebagaimana berlakunya Kartu Tanda Penduduk. Lebih lanjut pertanyaan-pertanyaan yang bersumber dari gagal paham tersebut telah menimbulkan penilaian yang salah juga bahwa negara telah membuat repot warga negaranya karena harus mengurus perpanjangan SIM, negara telah memberikan perlakuan yang tidak nyaman kepada warga negaranya, dan tidak memberikan kepastian hukum karena harus memperpanjang SIM. Pemohon dalam permohonan beranggapan SIM seharusnya berlaku seumur hidup karena menilai SIM selayaknya sebagai “sertifikat” atau bukti pengakuan atas kepemilikan, kualifikasi, atau pencapaian tertentu oleh individu. Sertifikat memang tidak memerlukan pembaharuan atau pembuatan sertifikat baru selama sertifikat lama masih berlaku, sedangkan SIM adalah Surat Izin Mengemudi yang dalam UU LLAJ diartikan sebagai bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Pemenuhan persyaratan-persyaratan inilah yang menjadi dasar diperlukannya perpanjangan SIM.

- d. Bahwa dalam pemahaman hukum yang komprehensif dan kontekstual, ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ harus ditempatkan sebagai bagian dari rangkaian ketentuan pasal-pasal sebelum dan sesudahnya terkait SIM. Pasal a quo harus ditempatkan sebagai rangkaian dari Pasal 81, Pasal 83, Pasal 87, dan Pasal 88 UU LLAJ. Adapun Pasal 81 dan Pasal 83 UU LLAJ berkaitan dengan syarat untuk mendapatkan SIM dan mengemudikan kendaraan bermotor, yaitu syarat usia, administratif, kesehatan jasmani dan rohani, dan kompetensi pengetahuan dan keterampilan mengemudi, sedangkan Pasal 87 dan Pasal 88 UU LLAJ berkaitan dengan prosedur penerbitan SIM. Pemenuhan syarat untuk mengemudikan kendaraan bermotor terutama kesehatan jasmani dan

rohani, serta kompetensi keterampilan mengemudi harus dilakukan evaluasi dan kontrol secara periodik karena kesehatan jasmani dan rohani manusia pasti mengalami perubahan menurun atau meningkat kualitasnya yang akan berdampak pada tingkat kompetensi keterampilan mengemudinya. Pembentuk Undang-Undang melalui ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ menentukan batas waktu 5 tahun sebagai jangka waktu yang reasonable untuk dilakukan evaluasi dan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan terutama kesehatan jasmani dan rohani yang tentunya akan berdampak pada kompetensi keterampilan mengemudi kendaraan bermotor.

- e. Bahwa penentuan jangka waktu sebagai upaya melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani serta implikasinya tingkat kompetensi keterampilan mengemudi harus mempertimbangkan kondisi sosial budaya masyarakat. Ketika masyarakat sudah mempunyai tingkat kepatuhan dan ketertiban yang tinggi dalam berlalu lintas, maka penentuan jangka waktu relatif kurang mempunyai peranan penting, sehingga SIM dapat saja diberlakukan sampai usia tertentu, sebagaimana yang berlaku di negara-negara yang sudah maju. Sebaliknya, ketika masyarakat tingkat kepatuhan dan ketertiban dalam berlalu lintas masih relatif rendah, maka penentuan jangka waktu tertentu, misalnya 5 tahun, sangat diperlukan untuk mengevaluasi kesehatan dan tingkat kompetensi keterampilan mengemudi.
2. Perbandingan Pengaturan Penerbitan SIM pada Beberapa Negara
 - a. Bahwa untuk menjawab dalil Pemohon mengenai perbandingan negara yang menerapkan kebijakan SIM seumur hidup dengan negara Perancis, perlu terlebih dahulu diingat bahwa dalam melakukan perbandingan hukum dengan negara lain selayaknya perbandingan dilakukan dengan negara yang memiliki titik kesamaan dengan Indonesia, dan bukan semata memilih negara yang bersesuaian dengan dalil Pemohon. Memperbandingkan penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan dalam konteks studi

perbandingan hukum. Hal ini dikarenakan dalam melihat struktur hukum (legal structure) dan substansi hukum (legal substance), perlu juga untuk memperhatikan budaya hukum (legal culture) yang hidup di suatu negara. Indonesia dan Perancis tentu memiliki budaya hukum yang signifikan berbeda, khususnya dalam konteks budaya hukum berlalu lintas. Oleh karena itu, dalam konteks perbandingan penyelenggaraan penerbitan SIM, bukan semata hanya melihat pada substansi hukum dan struktur hukumnya, namun lebih penting dari pada itu untuk melihat substansi dan struktur hukum tersebut dibuat dalam ekosistem budaya hukum seperti apa.

b. Bahwa izin mengemudi di Perancis disebut dengan *Permis de Conduire*, yang terdiri atas beberapa jenis, yaitu:

1) Permis A

Permis A diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor, yang terdiri atas beberapa kategori, yaitu: (a) Permis AM (untuk pengendara yang berumur minimal 16 tahun dan dipergunakan untuk mengendarai sepeda motor kecil yang berpedal); (b) Permis A1 (untuk pengendara sepeda motor yang mempunyai kapasitas mesin dari 120cc-125cc); (c) Permis B1 (untuk pengendara kendaraan ringan beroda empat); dan (d) Permis A2 (untuk pengendara sepeda motor yang berumur minimal 18 tahun).

2) Permis B

Permis B diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan maksimum 8 penumpang.

3) Permis BE

Permis BE diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan gandengan seberat maksimum 3500 kg. SIM ini hanya diperuntukkan bagi pengendara yang berumur minimal 18 tahun.

4) Permis C dan Permis D

Permis C diperuntukkan bagi pengendara mobil berukuran medium dan besar, sedangkan Permis D diperuntukkan bagi pengendara bis kecil dan bis.

Adapun masa berlakunya izin mengemudi di Perancis adalah selama 15 (lima belas) tahun [<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31133?lang=en>]. Dengan ketentuan bahwa ketika seorang pengemudi telah berumur 70 tahun, ia tidak diwajibkan untuk memperpanjang permis de conduire-nya. Kondisi ini tidak berlaku bagi pengemudi yang telah berumur 70 tahun yang menurut peraturan atau kepentingan asuransi diwajibkan untuk melakukan pemeriksaan kesehatan guna mendapatkan fasilitas tersebut.

Realitas ini membantah dalil Pemohon yang menyatakan bahwa SIM di Perancis berlaku seumur hidup. Sebaliknya, SIM di Perancis hanya berlaku selama 15 tahun dan untuk memperpanjang masa berlakunya diperlukan proses dan pemenuhan syarat tertentu. Dengan merujuk pada uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa perbandingan hukum dalam penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan untuk dilakukan.

- c. Bahwa perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos.

- 1) Masa berlakunya SIM di Filipina berdasarkan Section 23 *Issuances of Driver's License, Fees and Validity Republic Act 10930, yang telah mengamendemen the Land Transportation and Traffic Code*, adalah 5 (lima) tahun dengan ketentuan khusus bahwa masa berlaku SIM ini dapat diperpanjang menjadi 10 (sepuluh) tahun apabila selama 3 (tiga) tahun pemegang SIM dinyatakan bersih dari perbuatan/tindakan pelanggaran lalu lintas.

- 2) Masa berlakunya SIM di Thailand berdasarkan Article 44 Vehicle Act B.E. 2522 (1979), adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia.
- 3) Masa berlakunya SIM di Laos berdasarkan Article 11 *Road Traffic Law of Lao Democratic Republic*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia.

Mendasarkan pada perbandingan masa berlakunya SIM di ketiga negara tersebut, terlihat bahwa memiliki kesamaan dengan Indonesia yang juga mengenal batas waktu dari keberlakuan SIM.

3. Perbandingan Pengaturan Izin Mengemudi pada Moda Transportasi yang Lain di Indonesia

Bahwa pemberlakuan adanya masa berlaku surat izin yang merupakan pemberian legitimasi kompetensi dari negara kepada seseorang untuk mengendarai kendaraan, tidak hanya berlaku bagi pengendara moda transportasi darat saja (*in casu* SIM), akan tetapi juga berlaku bagi Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara, Nakhoda/Mualim Kapal Laut, maupun Masinis (Awak Sarana) Kereta Api. Hal ini dapat dilihat dalam beberapa ketentuan sebagai berikut:

a. Ketentuan Izin Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara

Bahwa seorang Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara dalam mengoperasikan Pesawat Udara, antara lain harus memenuhi beberapa persyaratan terkait dengan kecakapan dan kompetensi (*proficiency and competency*) yang dilakukan pengujian setiap 6 (enam) bulan. Hal ini berdasarkan ketentuan butir 121.441 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2017 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga

Tidak Berjadwal (*Certification And Operating Requirements : Domestic, Flag And Supplemental Air Carriers*) yang menyatakan antara lain sebagai berikut:

“121.441. Pengujian Kecakapan dan Kompetensi (Proficiency and Competency Checks)

(a) Pemegang sertifikat tidak dapat menugaskan orang atau tak seorang pun yang boleh bertugas sebagai pilot (penerbang), teknisi terbang (juru mesin pesawat udara), dan navigator penerbangan kecuali jika orang tersebut telah menyelesaikan pengujian kecakapan, sebagai berikut (No certificate holder may use any person nor may any person serve as a required pilot, flight engineer, and flight navigator unless that person has satisfactorily completed a proficiency check, as follows):

(1) Untuk kapten penerbang, pengujian kecakapan dalam 6 bulan terakhir (For a pilot in command, proficiency check within the preceding 6 calendar months);”

b. Ketentuan Izin Nakhoda/Mualim Kapal Laut

Bahwa seorang Nakhoda/Mualim Kapal Laut dalam mengoperasikan Kapal Laut, antara lain harus memiliki perizinan terkait dengan kecakapan/kompetensi sebagai seorang pelaut berupa Ijazah Pelaut (*Certificate of Competency/CoC*) yang kemudian wajib dikukuhkan oleh Menteri Perhubungan dalam bentuk Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) yang berlaku selama 5 (lima) tahun. Hal ini sebagaimana diatur dalam The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978 yang telah diratifikasi melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 1986 tentang tentang Pengesahan International *Convention On Standars Of Training, Certification And Watchkeeping For Seaferers*, 1978, yang mana ketentuan tersebut secara spesifik telah diperbaharui dalam Regulations 29 Merchant Shipping (STCW Convention 2010) Regulations, yang menyatakan sebagai berikut:

“29. Certificates of competency

(1) The Minister shall —

(a) issue a certificate of competency of an appropriate class to any person who has achieved the necessary level of competence as a seafarer and who meets the other requirements specified in these Regulations; and

- (b) *make an appropriate endorsement to a certificate of competency held by a seafarer who shows that he is entitled to the endorsement.*
 - (2) *The Minister may issue a replacement for a certificate of competency which has been lost or destroyed, and charge a fee for such replacement as prescribed in Schedule VII.*
 - (3) *The Minister may take such other administrative action as is reasonably necessary for the proper administration of the training and certification of seafarers in accordance with the relevant provisions of the Convention and the STCW Regulations and the relevant requirements of the Code.*
 - (4) *The classes of certificates of competency which may be issued to seafarers shall be as set out in Part A of Schedule II to these Regulations.*
 - (5) *The requirements for the issue of each class of certificate shall be as set out in Part B of Schedule II to these Regulations.*
 - (6) *All Certificates awarded must be valid for a period of no more than 5 years from the date of achievement.*
 - (7) *The training and assessment of seafarers shall be carried out in the English language.*
 - (8) *The Minister may make Rules setting out standards and procedures for –*
 - (a) *course outlines, detailed curricula and methods of assessment;*
 - (b) *procedures for application for certificates, calculation of sea service and determination of prerequisites;*
 - (c) *conduct of examinations and determination of pass marks;*
 - (d) *procedures for re-sitting examinations;*
 - (e) *form of safety training certificates;*
 - (f) *form of certificates of competency, endorsements thereon and recognition of such certificates issued by another administration; and*
 - (g) *the format of sea service record in the Seafarers' Employment and Training Record Book.”*
- c. **Ketentuan Izin Masinis (Awak Sarana) Kereta Api**
- Bahwa kecakapan/kompetensi seorang Masinis (Awak Sarana) Kereta Api dibuktikan dengan Sertifikat dan Tanda Pengenal Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian yang berlaku selama 4 (empat) tahun. Hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2017 tentang Sertifikasi

Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian (Permenhub No. PM 4/2017), yang menyatakan bahwa:

“Sertifikat dan Tanda Pengenal Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama 4 (empat) tahun.”

Lebih lanjut, perpanjangan masa berlaku sertifikat kecakapan awak sarana perkeretaapian tersebut diberikan setelah yang bersangkutan dinyatakan lulus uji kompetensi sebagaimana ketentuan Pasal 16 ayat (4) Permenhub No. PM 4 Tahun 2017. Adapun uji kecakapan tersebut diatur dalam ketentuan Pasal 17 ayat (2) Permenhub No. PM 4/2017, yang antara lain meliputi: teori, praktek dan/atau uji pengenalan lintas, wawancara, dan tes kesehatan.

4. Pokok Permohonan *a quo* Bukan Merupakan Permasalahan Konstitusionalitas Keberlakuan Norma, Melainkan Hanya Merupakan Permasalahan Implementasi Norma
 - a. Bahwa Pemohon mendasarkan pokok permohonan *a quo* antara lain pada hal-hal sebagai berikut:
 - 1) bahwa persyaratan dan tata cara dalam memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) bukan perkara yang mudah dan dalam pelaksanaannya belum tentu lancar sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan SIM yang ditetapkan;
 - 2) bahwa dalam pelaksanaan SOP Penerbitan SIM sering kali terdapat diskriminasi dalam dengan adanya perlakuan istimewa bagi pejabat pada tingkat Kabupaten/Kota ke atas dan rekanan/mitra dari pejabat yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan SIM;
 - 3) bahwa tidak terdapat keterbukaan mengenai hasil ujian teori maupun ujian praktik dalam penerbitan SIM yang tidak pernah ditunjukkan kepada peserta ujian, sehingga tidak terdapat peluang perbaikan dan pembelajaran bagi peserta ujian bila mengikuti ujian selanjutnya;
 - 4) bahwa tidak terdapat dasar perumusan materi ujian teori dan ujian praktik, apakah sudah berdasarkan kajian dari lembaga yang berkompeten dan sah, yang memiliki kompetensi dengan materi

- ujian dan materi ujian sudah sesuai dengan praktik kenyataan di lapangan;
- 5) bahwa peserta ujian tidak diberikan pembekalan materi sebelum dilaksanakannya ujian teori maupun ujian praktik dalam penerbitan SIM;
 - 6) bahwa ketidakjelasan pelaksanaan SOP Penerbitan SIM tersebut membuat peluang untuk dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab (calo) untuk mendapatkan keuntungan finansial dari peserta ujian, sehingga diperlukan perubahan tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM, disesuaikan dengan situasi dan perkembangan jaman, serta dapat dilaksanakan secara langsung atau tidak langsung dengan cara daring;
 - 7) SIM C Pemohon adalah perpanjangan dari SIM C yang hilang bukan sebagai SIM pengganti (yang masa berlaku SIM C yang hilang tidak diperhitungkan), sehingga Pemohon hal tersebut merugikan Pemohon.
- b. Bahwa dalil-dalil Pemohon yang dijadikan dasar pokok permohonan *a quo* tersebut, pada dasarnya merupakan permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan terkait dengan proses penerbitan dan masa berlaku SIM yang kemungkinan dialami ataupun diketahui oleh Pemohon dalam kehidupan sehari-hari, dan bukan merupakan pertentangan norma ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI 1945.

Atas hal ini, patut disimak Permohonan pengujian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, dan UU LLAJ, terhadap UUD NRI 1945 yang diregister dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015, dimana pemohon dalam perkara tersebut antara lain juga mendasarkan pada hal-hal yang merupakan permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan terkait dengan pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengurusan SIM di kepolisian. Lebih lanjut, setelah melalui proses persidangan, maka pada tanggal 16 November 2015, Mahkamah Konstitusi memutus Permohonan tersebut

yang tertuang dalam Amar Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015 yaitu: “Menyatakan menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya”.

Berdasarkan atas Pertimbangan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015 tersebut, maka dapat disimpulkan bahwasanya terdapat kesamaan antara hal-hal yang dijadikan pokok permasalahan dalam Permohonan perkara *a quo* dengan hal-hal yang dijadikan pokok permasalahan dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015, yaitu keduanya mendalilkan pokok-pokok permohonan yang dibangun atas dasar permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan, dan bukan merupakan pertentangan norma ketentuan pasal yang diuji terhadap UUD NRI 1945.

Bahwa terhadap hal tersebut, Pemerintah berpendapat sudah sepatutnya Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana tidak mengesampingkan putusan-putusan yang terdahulu dengan bangunan dalil kerugian konstitusional yang sejenis, di mana Pemohon mendalilkan permasalahan pada tataran implementasi norma dan bukan pada tataran konstitusionalitas norma terhadap UUD NRI Tahun 1945. Dengan demikian, menjadi kepatutan bila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dengan arif dan bijaksana untuk menolak Permohonan *a quo*.

VI. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan uraian di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara pengujian ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

- a. menyatakan bahwa Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);

- b. menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*);
- c. menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
- d. menyatakan ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan
- e. menyatakan ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Atau,

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

Untuk melengkapi keterangannya Presiden memberikan keterangan tambahan yang diterima Mahkamah pada tanggal 24 Agustus 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

Bahwa sebelum Pemerintah menyampaikan keterangan tambahan secara tertulis, perkenankanlah Pemerintah terlebih dahulu menyampaikan aspek filosofis dan sosiologis pembentukan UU LLAJ antara lain:

1. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercemin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam mempelancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.
2. Pentingnya transportasi tersebut juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

3. Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.
4. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasilguna.
5. Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Bahwa selain itu, dalam kesempatan ini perkenankan Pemerintah menyampaikan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi para pemegang SIM. Artinya, pemegang SIM boleh memohon perpanjangan SIM termasuk penggantian SIM yang hilang. Begitu pula Pemerintah juga diberikan pilihan apakah akan memberikan perpanjangan atau tidak memberikan perpanjangan atas permohonan perpanjangan yang diajukan oleh masyarakat. Berdasarkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ telah secara tegas dinyatakan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi setiap orang yang memiliki SIM.

Bahwa hal tersebut tentunya menunjukkan bahwasanya perpanjangan SIM bukanlah termasuk hak dasar warga negara, yaitu hak untuk mendapatkan atau menerima segala sesuatu secara penuh bertanggung jawab oleh masing-masing warga negara, misalnya hak untuk mendapatkan identitas warga negara dalam Kartu Tanda Penduduk (KTP), melainkan merupakan hak hukum warga negara, yaitu suatu hak warga negara yang untuk pemenuhannya diatur dan dipersyaratkan secara tertentu oleh negara. Dalam setiap hak hukum tersebut diikuti pula dengan kewajiban hukum, dimana hal tersebut juga dapat dilihat dalam ketentuan terkait dengan permohonan pengajuan SIM termasuk perpanjangan SIM, yang digunakan

oleh Pemerintah sebagai sarana pengawasan/kontrol terhadap pemberian hak hukum warga negara tersebut, yang mana dalam permohonan dan perpanjangan SIM mensyaratkan adanya persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setelah Pemerintah menguraikan latar belakang terbentuknya UU LLAJ dan menyampaikan pandangan Pemerintah terhadap kedudukan hak warga negara dalam mendapatkan izin pengemudi dan perpanjangannya, maka selanjutnya Pemerintah memberikan keterangan tambahan secara tertulis yaitu:

I. Pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Dr. Suhartoyo, S.H., M.H.

- a. Diperlukan elaborasi terhadap dalil Pemerintah yang menyatakan bahwa dalil Pemohon terkait dengan perbandingan masa berlaku SIM di Perancis tidaklah sepatutnya dapat diterima karena alasan *legal structure*, *legal substances*, dan *legal culture* yang berbeda dengan di Indonesia.

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Alasan *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture* yang membedakan antara Indonesia dengan Perancis karena terdapat kebiasaan-kebiasaan, opini-opini, cara berpikir dan cara bertindak dari warga masyarakat Indonesia, yaitu misalnya kurangnya kesadaran dari masyarakat terkait dengan pentingnya kepemilikan SIM sebagai persyaratan sebelum berkendara di jalan umum, dan adanya ketimpangan kesadaran serta kepatuhan Masyarakat di Indonesia. Selain itu, secara luas adanya budaya hukum masyarakat di Indonesia yang cenderung akan patuh terhadap ketentuan ketika dilakukan pengawasan oleh aparat yang berwenang. Berdasarkan atas hal tersebut, maka perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos.

- b. Apakah argumentasi (*Original Intent*) Pemerintah dalam penyusunan UU LLAJ, mengapa SIM di Indonesia diberlakukan selama 5 (lima) tahun?

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Bahwa berdasarkan *legal research* yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap dokumentasi-dokumentasi hukum pembahasan RUU LLAJ, yang

tertuang dalam Buku Proses Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didokumentasikan oleh Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI), tidak ditemukan adanya perdebatan dalam pembahasan rancangan norma masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Hal ini menunjukkan bahwa rancangan norma terkait masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun disetujui oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proses pembahasan RUU LLAJ, baik Pemerintah maupun DPR RI.

Bahwa tidak adanya perdebatan mengenai penentuan norma masa berlaku SIM dapat dipahami mengingat norma mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang sejatinya sudah ada dan diatur sebelum RUU LLAJ dibahas bersama antara Pemerintah dan DPR RI pada tahun 2008, yaitu diatur dalam ketentuan Pasal 214 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (“PP No. 44/1993”), yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU No. 14/1992”). Hal ini sejalan dengan maksud dan tujuan Naskah Akademik RUU LLAJ yang dimaksudkan untuk mengkaji kewenangan dan semua substansi yang masih relevan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dikaitkan dengan perkembangan otonomi daerah dan tuntutan kebutuhan yang akan datang, sehingga ketentuan di bidang LLAJ yang sudah ada dan dinilai masih relevan tidak lagi diperdebatkan, termasuk terkait masa berlaku SIM. Walaupun memang norma masa berlaku SIM sebelumnya dituangkan melalui instrumen hukum peraturan pemerintah, namun penuangan masa berlaku SIM melalui instrumen hukum undang-undang, juga sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ, yang menegaskan bahwa RUU LLAJ difokuskan untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU No. 14/1992 dalam rangka memperjelas materi muatan yang dimuat dalam UU LLAJ yang baru.

Bahwa lebih jauh lagi, apabila dirunut dengan menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam PP No. 44/1993. PP No. 44/1993 selain

merupakan peraturan pelaksana dari UU No. 14/1992, juga merupakan pengganti dari Peraturan Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersverordening, Staatsblad* 1936 Nomor 451) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (WVV). Adapun UU No. 14/1992 merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU No. 3/1965), yang merupakan pengganti dari *Wegverkeersordonnantie (Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO dapat ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai masa berlaku SIM, yang dalam WVO disebut dengan *rijbewijs*. Dalam Pasal 16 ayat (3) huruf d WVO diatur bahwa:

“Rijbewijs berlaku buat 5 tahun lamaanja, terhitung dari tanggal diberikan”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam UU LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaan mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur melalui instrumen hukum undang-undang. Hal tersebut dapat dimaknai bahwa ketentuan jangka waktu SIM 5 (lima) tahun sudah terinternalisasi dalam kesadaran hukum masyarakat dan terlembaga menjadi bagian dari nilai sosial atau budaya hukum Indonesia, di mana terdapat budaya politik hukum di Indonesia yaitu adanya siklus 5 tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum, yaitu diantaranya siklus waktu 5 tahunan yang dijadikan pedoman untuk melakukan pemilihan presiden, pemilihan kepala daerah, dan anggota legislatif pusat dan daerah. Bahwa selain itu, masa berlakunya 5 tahun tersebut sebagai rentang waktu yang cukup beralasan (*reasonable*) atau tidak terlalu pendek atau terlalu lama untuk melakukan evaluasi terhadap perubahan yang dapat terjadi pada pemegang SIM, yaitu:

1. bahwa jangka waktu 5 tahun merupakan rentang waktu yang baik untuk dilakukan evaluasi terhadap kemungkinan terjadinya perubahan pada kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM yang dapat

berpengaruh pada kompetensi keterampilan mengemudi kendaraan bermotor. Perubahan tersebut dapat terjadi pada kemampuan penglihatan, pendengaran, fungsi gerak, kemampuan kognitif, psikomotorik, dan/atau kepribadian pemegang SIM yang semuanya akan berdampak pada kemampuan mengemudi;

2. bahwa dalam rentang waktu 5 tahun terbuka untuk terjadi perubahan pada identitas pemegang SIM seperti nama, wajah, alamat, dan bahkan sidik jari. Masyarakat modern yang di antaranya ditandai oleh tingkat mobilitas sosial dan geografis yang tinggi dapat menyebabkan juga perubahan pada aspek-aspek identitas tersebut. Perpanjangan SIM dalam rentang waktu 5 tahun sangat fungsional untuk memperbaharui data pemegang SIM yang akan berguna untuk mendukung kepentingan aparat penegak hukum dalam melakukan penelusuran keberadaan pemegang SIM dan keluarganya jika terjadi kecelakaan lalu lintas atau terlibat tindak pidana lalu lintas atau tindak pidana pada umumnya.

Di samping itu, harus dipahami juga bahwa di balik angka 5 (lima) tahun masa berlakunya SIM dan harus dilakukan evaluasi melalui perpanjangan terkandung budaya hukum lain yaitu menghormati kehidupan dan menjaga keselamatan diri sendiri pemegang SIM dan pemakai jalan lainnya. Evaluasi terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani setiap 5 (lima) tahun sekali terkandung nilai sosial bahwa keselamatan pemegang SIM serta orang lain yang ada di ruang jalan wajib dihormati dan dijaga.

Kembali, hal tersebut tentu sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU No. 14/1992, dalam hal ini termasuk materi muatan masa berlaku SIM yang sebelumnya baru tertuang dalam ketentuan Pasal 214 PP No. 44/1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

Dalam kesempatan ini, perlu Pemerintah sampaikan pula, bahwasanya menurut Van Der Pot, ijin adalah tindakan perbuatan peraturan yang secara umum tidak bisa dibenarkan, akan tetapi memperkenalkannya dengan

memenuhi prosedur cara yang telah ditentukan untuk masing- masing hal konkrit dalam pengertian sederhana, proses pemberian ijin dapat diberikan ialah suatu kumpulan kegiatan yang didalamnya memeriksa suatu obyek ijin dengan kriteria yang secara substantif sangat bergantung kepada pihak yang mempunyai kepentingan atas obyek tersebut. Selain itu, menurut Prins, pengertian ijin adalah biasanya dikeluarkan sehubungan dengan suatu perbuatan yang ada pada umumnya berbahaya, yaitu suatu perbuatan yang pada hakekatnya terus dilarang, tetapi hal yang dilarang menjadi obyek dari perbuatan tersebut dapat dilakukan asal saja di bawah pengawasan alat-alat perlengkapan administrasi negara. Oleh karena itu sesuai dengan teori-teori perijinan tersebut, maka sudah selayaknya Pemerintah selaku regulator melakukan evaluasi terhadap ijin yang diberikan, khususnya ijin mengemudi.

II. Pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Prof. Dr. Enny Nurbaningsih, S.H., M.Hum.

Penentuan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun berkaitan dengan tingkat kepatuhan dan ketertiban dalam berlalu lintas sebagaimana yang disampaikan Pemerintah. Apakah hal tersebut memang ini termasuk *original intent*?

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Bahwa tidak terdapat perdebatan dalam pembahasan rancangan norma masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Hal ini menunjukkan bahwa rancangan norma terkait masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun disetujui oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proses pembahasan RUU LLAJ, baik Pemerintah maupun DPR RI. Namun demikian, apabila dirunut dengan menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam ketentuan Pasal 214 PP No. 44/1993, yang menyatakan sebagai berikut:

“Surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 211 dan Pasal 212 berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang”.

Bahwa PP No. 44/1993 selain merupakan peraturan pelaksana dari UU No. 14/1992, juga merupakan pengganti dari Peraturan Lalu Lintas Jalan

(*Wegverkeersverordening, Staatsblad* 1936 Nomor 451) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (WVV). Adapun UU No. 14/1992 merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU No. 3/1965), yang merupakan pengganti dari *Wegverkeersordonnantie* (*Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO dapat ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai masa berlaku SIM, yang dalam WVO disebut dengan *rijbewijs*. Dalam Pasal 16 ayat (3) huruf d WVO diatur bahwa:

“Rijbewijs berlaku buat 5 tahun lamaanja, terhitung dari tanggal diberikan”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam UU LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaan mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur melalui instrumen hukum undang-undang. Hal tersebut dapat dimaknai bahwa ketentuan jangka waktu SIM 5 (lima) tahun sudah terinternalisasi dalam kesadaran hukum masyarakat dan terlembaga menjadi bagian dari nilai sosial atau budaya hukum Indonesia, dimana terdapat budaya politik hukum di Indonesia yaitu adanya siklus 5 (lima) tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum, yaitu diantaranya siklus waktu 5 (lima) tahunan yang dijadikan pedoman untuk melakukan pemilihan presiden, pemilihan kepala daerah, dan anggota legislatif pusat dan daerah.

Bahwa selain itu, masa berlakunya 5 (lima) tahun tersebut sebagai rentang waktu yang cukup beralasan (*reasonable*) atau tidak terlalu pendek atau terlalu lama untuk melakukan evaluasi terhadap perubahan yang dapat terjadi pada pemegang SIM, yaitu:

1. bahwa jangka waktu 5 (lima) tahun merupakan rentang waktu yang baik untuk dilakukan evaluasi terhadap kemungkinan terjadinya perubahan pada kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM yang dapat berpengaruh pada kompetensi keterampilan mengemudi kendaraan bermotor. Perubahan tersebut dapat terjadi pada kemampuan penglihatan,

pendengaran, fungsi gerak, kemampuan kognitif, psikomotorik, dan/atau kepribadian pemegang SIM yang semuanya akan berdampak pada kemampuan mengemudi;

2. bahwa dalam rentang waktu 5 (lima) tahun terbuka untuk terjadi perubahan pada identitas pemegang SIM seperti nama, wajah, alamat, dan bahkan sidik jari. Masyarakat modern yang di antaranya ditandai oleh tingkat mobilitas sosial dan geografis yang tinggi dapat menyebabkan juga perubahan pada aspek-aspek identitas tersebut. Perpanjangan SIM dalam rentang waktu 5 (lima) tahun sangat fungsional untuk memperbaharui data pemegang SIM yang akan berguna untuk mendukung kepentingan Polri melakukan penelusuran keberadaan pemegang SIM dan keluarganya jika terjadi kecelakaan lalu lintas atau terlibat dalam tindak pidana lalu lintas atau tindak pidana pada umumnya.

Di samping itu, harus dipahami juga bahwa di balik angka 5 (lima) tahun masa berlakunya SIM dan harus dilakukan evaluasi melalui perpanjangan terkandung budaya hukum lain yaitu menghormati kehidupan dan menjaga keselamatan diri sendiri pemegang SIM dan pemakai jalan lainnya. Evaluasi terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani setiap 5 (lima) tahun sekali terkandung nilai sosial bahwa keselamatan pemegang SIM serta orang lain yang ada di ruang jalan wajib dihormati dan dijaga.

Bahwa secara psikologis kompetensi mengendarai kendaraan bermotor meliputi 4 (empat) faktor utama, yaitu faktor sensomotorik, faktor kepribadian, faktor emosi, dan faktor kognitif, dimana sesuai dengan tahapan perkembangan psikologis, faktor-faktor tersebut mengalami perubahan mengikuti tahap perkembangan manusia. Bahwa sejalan dengan bertambahnya usia tentunya terjadi penurunan beberapa fungsi yang diperlukan untuk mengemudi secara aman. Oleh karena itu, perpanjangan SIM setiap 5 (lima) tahun sekali sudah cukup tepat untuk menilai kesiapan pengemudi.

Kembali, hal tersebut tentu sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU No. 14/1992, dalam hal ini termasuk materi muatan

masa berlaku SIM yang sebelumnya baru tertuang dalam ketentuan Pasal 214 PP No. 44/1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

III. **Pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Prof. Dr. Arief Hidayat, S.H., M.S.**

Data kesehatan Para Pemohon SIM dari Kedokteran Kepolisian yang berkait dengan ditentukannya masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Dari data dimaksud, dapat dinyatakan dalam Keterangan Pihak Terkait/Tambahan Keterangan Pemerintah berupa data pada usia berapakah rata-rata pemohon yang mengajukan permohonan perpanjangan izin mengemudi yang tidak dapat diberikan perpanjangan?

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Bahwa dalam penerbitan perpanjangan SIM tetap mensyaratkan adanya syarat usia, dan syarat kesehatan, karena pada dasarnya perpanjangan SIM berfungsi sebagai upaya evaluasi terhadap kemampuan mengemudi pemegang SIM. Konsekuensi dari adanya evaluasi adalah tentu tidak semua permohonan pemohon perpanjangan SIM dapat dikabulkan, dimana hal tersebut sangat bergantung pada apakah syarat-syarat yang ditentukan dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM atau tidak, berikut data hasil evaluasi kesehatan jasmani dan kesehatan rohani yang dilakukan oleh Korlantas Polri dalam proses pemberian perpanjangan SIM dalam 3 (tiga) tahun terakhir :

Data Peserta Tes Kesehatan Jasmani pada Aplikasi E-RIKKES

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Pemeriksaan oleh Dokter	156.972	310.492	189.157	218.874	100,00%
Memenuhi Syarat (MS)	156.899	310.480	189.155	218.845	99,99%
Tidak Memenuhi Syarat (TMS)	73	12	2	29	0,01%

Sumber: Korlantas, 2023

Walaupun jumlah pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos relatif kecil, namun berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan lolos tes kesehatan jasmani.

Selain evaluasi kesehatan jasmani. Dalam permohonan perpanjangan SIM juga dilakukan evaluasi kesehatan rohani yang dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif; (2) kemampuan psikomotorik; dan (3) kepribadian. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi *e-ppsi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lolos ketika menempuh tes kesehatan rohani. Hal tersebut terlihat dari tabel berikut:

Data Peserta Tes Kesehatan Rohani pada Aplikasi E-PPSI

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Mengikuti Tes	156.972	310.492	189.157	218.874	100%
Memenuhi Syarat	156.886	310.413	189.011	218.770	99,95%
Tidak Memenuhi Syarat 1 (sebelum konseling)	86	79	146	104	0,05%
Tidak Memenuhi Syarat 2 (setelah konseling)	10	28	92	43	0,02%
Tidak Memenuhi Syarat Final	76	51	54	60	0,03%

Sumber: Korlantas, 2023

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lolos evaluasi kesehatan rohani. Bahwa terhadap pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos evaluasi kesehatan rohani ini kemudian mendapatkan konseling, sehingga dapat mengikuti tes ulang kesehatan rohani. Namun demikian, tetap saja masih terdapat pemohon yang masih tidak lolos uji kesehatan rohani walaupun telah mendapatkan konseling, dan terhadap pemohon perpanjangan dengan kualifikasi sebagaimana dimaksud, permohonan perpanjangan SIM yang diajukan tidak dapat dikabulkan.

Dengan mencermati data-data pemenuhan persyaratan evaluasi kesehatan jasmani dan kesehatan rohani dalam permohonan perpanjangan SIM di atas, dapat disimpulkan bahwa tidak semua permohonan perpanjangan SIM dapat dikabulkan, karena tidak terpenuhinya tes/evaluasi kesehatan jasmani dan

rohani yang merupakan bagian dari indikator yang dinilai dalam pemberian perpanjangan masa berlaku SIM. Sehingga dapat disimpulkan bahwa evaluasi dalam perpanjangan SIM memiliki urgensi dan relevansi dalam pembaharuan data terkait pemenuhan persyaratan dalam penerbitan perpanjangan SIM.

IV. **Pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Dr. Daniel Yusmic P. Foekh, S.H., M.H.**

- a. Elaborasi lebih mendalam tentang teori perbandingan hukum menurut Friedman guna menyempurnakan dalil Pemerintah terkait dengan perbandingan masa berlaku SIM antara Indonesia dengan beberapa negara;

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Menurut Friedmann, sistem hukum mencakup 3 (tiga) komponen atau sub-sistem, yaitu:

Alasan *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture* yang membedakan antara Indonesia dengan Perancis karena terdapat kebiasaan-kebiasaan, opini-opini, cara berpikir dan cara bertindak dari warga masyarakat Indonesia, yaitu misalnya kurangnya kesadaran dari masyarakat terkait dengan pentingnya kepemilikan SIM sebagai persyaratan sebelum berkendara di jalan umum, dan adanya ketimpangan kesadaran serta kepatuhan Masyarakat di Indonesia. Selain itu, secara luas adanya budaya hukum masyarakat di Indonesia yang cenderung akan patuh terhadap ketentuan ketika dilakukan pengawasan oleh aparat yang berwenang. Berdasarkan atas hal tersebut, maka perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos.

- b. Kajian terkait dengan masa berlaku SIM, mengapa dipilih masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun di Indonesia, yang dibandingkan dengan Filipina, Laos, Thailand, dll, yang memiliki kedekatan *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture* dengan Indonesia.

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Alasan *legal structure*, *legal substances*, dan *legal culture* yang membedakan antara Indonesia dengan Perancis karena terdapat kebiasaan-kebiasaan, opini-opini, cara berpikir dan cara bertindak dari warga masyarakat, yaitu misalnya kurangnya kesadaran dari masyarakat terkait dengan pentingnya kepemilikan SIM sebagai persyaratan sebelum berkendara di jalan umum, dan adanya ketimpangan kesadaran serta kepatuhan Masyarakat di Indonesia. Selain itu, secara luas adanya budaya hukum masyarakat di Indonesia yang cenderung akan patuh terhadap ketentuan ketika dilakukan pengawasan oleh aparat yang berwenang. Berdasarkan atas hal tersebut, maka perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos.

Bahwa sangat dimungkin SIM dapat ditambahkan masa berlakunya atau mungkin diberlakukan seumur hidup apabila kesadaran hukum pemakai jalan di Indonesia meningkat secara signifikan yang ditandai dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas yang semakin tinggi, dan sebaliknya semakin menurunnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas. Namun pada faktanya, saat ini tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas di Indonesia relatif masih rendah atau tingkat kepatuhannya masih berada pada level *compliance*, yaitu masyarakat berperilaku tertib berlalu lintas jika ada petugas polisi lalu lintas atau sedang berada dalam pengawasan penegakan hukum elektronik (*cctv*). Disamping itu, dampak dari masih rendahnya kepatuhan berlalu lintas adalah tingkat kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat dengan fatalitas korban meninggal dunia relatif masih tinggi. Oleh karena itu, dengan adanya kondisi aspek demografis yang demikian, maka pemberlakuan jangka waktu SIM 5 (lima) tahun dan dievaluasi setiap 5 (lima) tahun sekali masih sangat relevan.

Selain hal tersebut, di Indonesia terdapat budaya politik hukum yaitu siklus 5 (lima) tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum. Di antaranya siklus waktu 5 (lima) tahunan dijadikan pijakan untuk melakukan pemilihan Presiden, anggota legislatif pusat dan daerah, penetapan jangka

waktu kepemimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi oleh Mahkamah Konstitusi, dan mengevaluasi rencana tata ruang wilayah. Hal tersebut dapat dimaknai bahwa siklus waktu 5 tahunan menjadi bagian dari budaya politik hukum dalam pembangunan hukum Indonesia termasuk halnya dalam UU LLAJ yang menetapkan 5 (lima) tahun sebagai jangka waktu berlakunya SIM dan dapat dilakukan perpanjangan. Sebagai bagian dari budaya politik hukum, siklus waktu 5 (lima) tahunan merupakan suatu rentang waktu yang dinilai baik. Bahkan misalnya, ketika ada orang yang mempunyai ide untuk menunda Pemilihan Umum, maka ide tersebut dikecam sebagai ide yang tidak layak. Contoh lain Putusan Mahkamah Konstitusi yang telah merubah masa jabatan pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi dari 4 (empat) tahun menjadi 5 (lima) tahun pasti tersirat bahwa yang lazim dan baik untuk masa jabatan itu adalah 5 (lima) tahun dan bukan 4 (empat) tahun.

V. Pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Prof. Dr. M. Guntur Hamzah, S.H., M.H.

Dalam Keterangan Pemerintah halaman 12 huruf c, dinyatakan bahwa terdapat 5 (lima) persyaratan untuk pemenuhan perpanjangan SIM, atas hal tersebut perlu dilakukan elaborasi terhadap 5 (lima) persyaratan tersebut. Apakah terdapat rumus yang baku/standar? Atau hanyakah kita memperbandingkan dengan sistem pemberlakuan 5 (lima) tahun yang ada di beberapa negara ASEAN saja?

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

Persyaratan untuk pemenuhan perpanjangan SIM diatur dalam Pasal 7 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan Dan Penandaan Surat Izin Mengemudi:

“Persyaratan untuk penerbitan SIM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a, terdiri atas:

- a. usia;*
- b. administrasi;*
- c. kesehatan; dan*
- d. lulus ujian”.*

Bahwa persyaratan usia ditentukan minimal 17 (tujuh belas) tahun dengan pertimbangan aspek psikologi bahwa pada usia 17 (tujuh belas) tahun seseorang sudah mampu memahami tingkat bahaya dalam berlalu lintas di jalan umum serta mempunyai kecermatan dalam berperilaku termasuk dalam berlalu lintas dan mampu bertanggungjawab terhadap akibat dari perilakunya. Batas usia minimal tersebut ditentukan semakin tinggi sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan dan menuntut kecermatan dan tanggung jawab yang lebih tinggi.

Bahwa persyaratan kesehatan mencakup kesehatan jasmani yang ditujukan untuk menilai fungsi penglihatan, fungsi pendengaran, fungsi fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain. Selain itu, persyaratan kesehatan mencakup juga kesehatan rohani yang ditujukan untuk menilai fungsi tingkat emosi dan reaksi terhadap kondisi lalu lintas yang berlangsung. Adapun evaluasi kesehatan rohani dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif, untuk menilai kemampuan untuk menyerap dan memahami, menganalisis, dan mengevaluasi informasi apapun yang terkait dengan tata cara berlalu lintas dan kondisi di jalan; (2) kemampuan psikomotorik, untuk menilai kemampuan mengendalikan diri dan menyesuaikan diri yang berwujud gerakan fisik dalam menghadapi kondisi arus lalu lintas dan lingkungan jalan seperti apapun; dan (3) kepribadian, untuk menilai kestabilan emosi dan ketenangan dalam menghadapi kondisi jalan.

Bahwa persyaratan uji kompetensi berkaitan dengan (dua) aspek kompetensi, yaitu kompetensi pengetahuan berlalu lintas serta kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi. Kompetensi pengetahuan terkait dengan tata cara dan etika berlalu lintas yang diwujudkan dalam ujian tertulis yang pelaksanaannya sudah dikembangkan secara elektronik dengan soal yang diacak dan penilaian dilakukan sendiri dengan format yang tidak dapat diubah. Kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi yang diujikan dalam ujian praktik, dengan tujuan untuk menguji keterampilan mengemudikan kendaraan bermotor juga untuk mengukur kemampuan menerapkan tata cara dan etika berlalu lintas di jalan umum.

[2.5] Menimbang bahwa untuk mendukung keterangannya, Presiden mengajukan bukti surat atau tulisan yang diberi tanda Bukti PK-1 sampai dengan Bukti PK-8 sebagai berikut:

- Bukti PK- 1 : Fotokopi print-out dari <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31133?lang=en> dengan judul “What is the period of validity of driving license”;
- Bukti PK- 2 : Fotokopi print-out the LAWPHil Project, Arellano Law Foundation, Philippine Laws and Jurisprudence Databank, *Republic Act 10930, An Act Rationalizing and Strengthening the policy regarding driver’s license, and penalizing acts in violation of its issuance and application amending for those purposes section 23 of Republic Act No. 4136, as amended by Batas Pambansa BLG.398 and executive order No. 1011, otherwise known as the land transportation and traffic code* (https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2017/ra_10930_2017.html);
- Bukti PK- 3 : Fotokopi Vehicle Act B.E. 2522 (1979), Thailand;
- Bukti PK- 4 : Fotokopi Road Traffic Law of Lao Democratic Republic;
- Bukti PK- 5 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2017 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (Certification And Operating Requirements : Domestic, Flag And Supplemental Air Carriers);
- Bukti PK- 6 : Fotokopi Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 1986 tentang tentang Pengesahan *International Convention On Standars Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers*, 1978;
- Bukti PK- 7 : Fotokopi *Merchant Shipping (STCW Convention 2010) Regulations*, Tuvalu ;
- Bukti PK- 8 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian.

[2.6] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia menyampaikan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 21 Juli 2023 dan didengarkan keterangannya

dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 25 Juli 2023 yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. POKOK PERKARA

Pengujian Materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (2), dan Pasal 28I ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945), yang dimohonkan oleh Arifin Purwanto, S.H., untuk selanjutnya disebut sebagai Pemohon, sesuai Registrasi di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 42/PUU-XXI/2023 pada tanggal 17 April 2023, dengan perbaikan permohonan pada tanggal 22 Mei 2023.

B. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pihak Terkait dalam perkara sebagaimana dimaksud di atas menjelaskan bahwa salah satu kewenangan dari Mahkamah Konstitusi adalah melakukan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar sebagaimana diatur dalam:
 - a. Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, "*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*".
 - b. Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan UU Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*".
2. Bahwa keterlibatan Pihak Terkait dalam perkara pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar diatur dalam:

- a. Pasal 5 ayat (2) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang mengatur, "*Dalam keadaan tertentu, Mahkamah dapat meminta keterangan pihak lain yang diposisikan sebagai Pihak Terkait*".
 - b. Pasal 31 ayat (2) dan ayat (3) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang mengatur:
 - (2) *Keterangan Pihak Terkait diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia sebanyak 1 (satu) eksemplar asli yang ditandatangani oleh Pihak Terkait atau kuasa hukum disertai dengan daftar alat bukti, alat bukti yang mendukung keterangan, dan/atau dokumen lainnya.*
 - (3) *Keterangan Pihak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sekurang-kurangnya memuat:*
 - a. *nama Pihak Terkait dan/atau kuasa hukumnya, pekerjaan, kewarganegaraan, alamat rumah/kantor, dan alamat surat elektronik yang digunakan selama proses berperkara;*
 - b. *uraian yang jelas mengenai kedudukan hukum dan keterkaitan atau kepentingan Pihak Terkait terhadap permohonan yang diajukan oleh Pemohon.*
3. Bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia telah ditetapkan sebagai Pihak Terkait berdasarkan Ketetapan Mahkamah Konstitusi Nomor 22.42/PUU/TAP.MK/PT/6/2023 tentang Pihak Terkait dalam Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023, sehingga Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki kesempatan untuk mengajukan keterangan Pihak Terkait.
 4. Bahwa berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang untuk menerima keterangan yang diajukan oleh Pihak Terkait, serta memeriksa dan memutus permohonan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 perihal Pengujian Materiil Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

C. KEDUDUKAN DAN KEPENTINGAN HUKUM PIHAK TERKAIT

1. Bahwa Pasal 6 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, mengatur bahwa:
 - (1) *Pihak Terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c yaitu:*
 - a. *perorangan atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;*
 - b. *kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;*
 - c. *badan hukum publik atau badan hukum privat; atau*
 - d. *lembaga negara.*
 - (2) *Pihak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pihak yang berkepentingan langsung dan/atau pihak yang berkepentingan tidak langsung dengan pokok Permohonan.*
2. Bahwa pokok perkara yang diujikan adalah ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi, “*Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang*”, di mana ketentuan tersebut memiliki keterkaitan dengan ketentuan Pasal 87 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi, “*Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia*” dan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang berbunyi, “*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor*”.
3. Bahwa dengan diujikannya ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ berpotensi memberikan dampak secara langsung bagi pelaksanaan tugas dan fungsi Pihak Terkait, mengingat SIM selain berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi, juga berfungsi sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi (*vide* Pasal 86 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ), di mana data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian (*vide* Pasal 86 ayat (3) UU LLAJ). Keterkaitan antara jangka waktu keberlakuan SIM terkait erat dengan pelaksanaan fungsi kepolisian dalam upaya

penegakan hukum, karena dengan adanya pembaharuan data Pengemudi secara berkala, maka fungsi forensik kepolisian dapat dilaksanakan secara optimal.

4. Bahwa dengan demikian, Kepolisian Negara Republik Indonesia telah memenuhi kualifikasi sebagai Pihak Terkait karena merupakan lembaga negara yang memiliki kepentingan langsung dengan pokok permohonan yang diajukan Pemohon.

D. KETIADAAN RELEVANSI DALIL KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON TERHADAP POKOK PERKARA

1. Bahwa Pemohon mendalilkan kedudukan hukum (*legal standing*) adalah WNI, di mana hak konstitusional Pemohon telah dirugikan atas berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi, “*Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang*”. Sebab apabila SIM berlaku seumur hidup, maka Pemohon tidak perlu repot-repot mengurus berbagai persyaratan yang membuang-buang tenaga, waktu, dan biaya untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun).
2. Bahwa menurut Pihak Terkait, berdasarkan penelaahan terhadap permohonan, Pemohon dapat dinilai merupakan pihak yang dapat untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, yaitu berupa perorangan warga negara Indonesia. Namun demikian, menurut Pihak Terkait, Pemohon tidak memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ atau setidaknya anggapan kerugian yang diderita Pemohon bukan disebabkan karena keberlakuan UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM, sehingga bila menggunakan penalaran *argumentum a contrario*, bila implementasi SOP Penerbitan SIM tidak terdapat penyimpangan, *mutatis mutandis* tidak ada hal yang dipermasalahkan oleh Pemohon.
3. Bahwa dalil Pemohon yang menyatakan mengalami kerugian konstitusional tersebut tidak dapat dijadikan dasar adanya dan pemenuhan hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji. Hal ini didasarkan pada pemahaman bahwa

perpanjangan SIM, termasuk tentunya permohonan SIM pengganti, dengan berbagai persyaratannya yang dianggap oleh Pemohon sebagai bentuk kerugian konstitusional tersebut bukanlah merupakan kewajiban bagi para pemegang SIM karena perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi para pemegang SIM. Artinya, pemegang SIM boleh memohon perpanjangan SIM, termasuk penggantian SIM yang hilang, dan boleh juga tidak memohon perpanjangan SIM dengan konsekuensi tidak lagi memiliki alas kewenangan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Begitu pula Pihak Terkait sebagai alat negara yang diberikan kewenangan untuk menerbitkan SIM, juga diberikan pilihan apakah akan memberikan perpanjangan atau tidak memberikan perpanjangan atas permohonan perpanjangan yang diajukan oleh masyarakat. Berdasarkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ telah secara tegas dinyatakan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi setiap orang memiliki SIM.

4. Bahwa dalil hak konstitusional yang dimiliki oleh Pemohon sebagaimana tertuang dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sama sekali tidak dicerai oleh keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Pun, kemudian dalam praktik yang bersifat kasuistik, PEMOHON mendalilkan mengalami diskriminasi, dipersulit, dan menganggap tidak mendapatkan kepastian hukum yang adil, hal tersebut semata merupakan implementasi dari SOP Penerbitan SIM dan bukan dikarenakan norma yang tertuang dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.
5. Bahwa dengan mendasarkan pada uraian tersebut, PIHAK TERKAIT berpendapat bahwa sudah seharusnya Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan PEMOHON tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*). Namun demikian, PIHAK TERKAIT menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah PEMOHON memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak dalam permohonan *a quo*.

E. DASAR DAN TUJUAN PENGATURAN SIM DALAM UU LLAJ

1. Dasar Pengaturan SIM dalam UU LLAJ

- a. Bahwa dalam risalah sidang pembahasan RUU LLAJ, yang tertuang dalam Buku Proses Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang didokumentasikan oleh Sekretariat Jenderal

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI), tidak ditemukan adanya perdebatan mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Hal ini menunjukkan bahwa rancangan norma terkait masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun disetujui oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proses pembahasan RUU LLAJ, baik dari sisi DPR RI maupun dari sisi Pemerintah, yang diwakili oleh Kementerian Perhubungan dan Polri.

- b. Bahwa tidak adanya perdebatan mengenai masa berlaku SIM dapat dipahami mengingat norma mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang sejatinya sudah ada sebelum RUU LLAJ dibahas pada tahun 2008, yaitu diatur dalam Pasal 214 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (PP 44/1993), yang merupakan peraturan pelaksanaan dari rezim UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 14/1992). Hal ini sejalan dengan Maksud dan Tujuan dalam Naskah Akademik RUU LLAJ yang dimaksudkan untuk mengkaji kewenangan dan semua substansi yang masih relevan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dikaitkan dengan perkembangan otonomi daerah dan tuntutan kebutuhan yang akan datang, sehingga ketentuan di bidang LLAJ yang sudah ada dan dinilai masih relevan tidak lagi diperdebatkan, termasuk terkait masa berlaku SIM. Walaupun memang norma masa berlaku SIM sebelumnya dituangkan dalam level PP, namun penguatan masa berlaku SIM pada level UU juga sejalan dengan Ruang Lingkup dalam Naskah Akademik RUU LLAJ, yang menegaskan bahwa RUU LLAJ difokuskan untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU 14/1992 dalam rangka memperjelas materi muatan yang dimuat dalam UU LLAJ yang baru.
- c. Bahwa bila dirunut lebih jauh menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan pula dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam PP 44/1993. PP 44/1993 selain merupakan peraturan pelaksanaan dari UU 14/1992, juga merupakan pengganti dari Peraturan Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersverordening*, *Staatsblad* 1936 Nomor 451) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (WVV). Adapun UU 14/1992 merupakan

pengganti dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU 3/1965), yang merupakan pengganti dari *Wegverkeersordonnantie* (*Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO dapat ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai masa berlaku SIM, yang dalam WVO disebut dengan *rijbewijs*. Dalam Pasal 16 ayat (3) huruf d WVO diatur bahwa, "*Rijbewijs berlaku buat 5 tahun lamanya, terhitung dari tanggal diberikan.*" Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam UU LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaan mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur dalam pengaturan di level UU. Hal ini tentu sejalan dengan Ruang Lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU 14/1992, dalam hal ini termasuk materi muatan masa berlaku SIM yang sebelumnya baru tertuang dalam Pasal 214 PP 44/1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

- d. Bahwa dengan mencermati aspek legal historis tersebut, dapat dikembangkan lebih lanjut menjadi salah satu kajian perbandingan hukum berdasarkan waktu (*historical point of view*), yang terkait dengan pokok permohonan PEMOHON, di mana berdasarkan penalaran yang wajar menjadi hal yang tidak logis menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM di era sekarang ini, mengingat bila pada tahun 1933 saja sudah ada mekanisme pembatasan masa berlaku SIM. Padahal tingkat risiko berlalu lintas pada tahun 1933 tentu masih relatif sangat rendah karena jumlah kendaraan bermotor tentu belum sebanyak saat ini. Apakah rasional dan beralasan menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM pada era sekarang ini ketika tingkat risiko berlalu lintas sudah sangat tinggi? Keberadaan norma masa berlaku pada WVO juga dapat ditelusuri berorientasi pada aspek keselamatan berlalu lintas, di mana dalam Pasal 15 ayat (1) WVO disebutkan, "*Pengemudi kendaraan motor wadjib memenuhi sjarat2 jang diadakan dengan atau menurut Peraturan Pemerintah tentang*

umur, kesehatan badan dan pikiran, pengetahuan tentang peraturan2 lalu lintas dan kepandaian mengemudi", sehingga pembatasan masa berlaku SIM pada WVO juga dapat dibaca berorientasi pada upaya untuk mengevaluasi kesehatan dan kompetensi mengemudi pemegang SIM. Bila pada tahun 1933 saja sudah memiliki politik hukum yang berorientasi pada keselamatan berlalu lintas dengan pembatasan masa berlaku SIM, apakah hari ini akan terjadi kemunduran politik hukum keselamatan berlalu lintas dengan menghapus masa berlaku SIM?

- e. Bahwa bila terdapat argumentasi mengapa SIM tidak dapat berkembang pengaturannya selayaknya KTP yang dahulu hanya berlaku 5 (lima) tahun dan sekarang KTP dapat berlaku seumur hidup. Tentu hal ini harus dilihat kembali apa perbedaan mendasar dari KTP dan SIM. Dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (UU Adminduk) diatur bahwa yang dimaksud, "*Kartu Tanda Penduduk, selanjutnya disingkat KTP, adalah identitas resmi Penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana yang berlaku di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*", yang kemudian diubah dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2013 sebagai perubahan UU Adminduk, disebutkan bahwa, "*Kartu Tanda Penduduk Elektronik, selanjutnya disingkat KTP-el, adalah Kartu Tanda Penduduk yang dilengkapi cip yang merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana*". Berdasarkan pada hal tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa KTP merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana. Apabila dibandingkan dengan SIM dalam Pasal 86 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) UU LLAJ, SIM berfungsi: (a) sebagai bukti kompetensi mengemudi; (b) sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi; dan (c) data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian. Berdasarkan uraian antara fungsi KTP dan fungsi SIM, terdapat beberapa poin yang penting dalam perbandingan fungsi KTP dan SIM, yakni KTP dan SIM sama-sama memuat

identitas, namun demikian harus dipahami bahwa identitas ini menjadi fungsi tunggal dari KTP, sedangkan identitas dalam SIM memiliki fungsi lain sebagai rujukan pemilik kompetensi mengemudi. Berdasarkan hal tersebut, fungsi KTP dan SIM memiliki perbedaan yang sangat pokok, di mana KTP berfungsi sebagai identitas resmi penduduk dan juga sebagai bukti diri, sedangkan SIM mempunyai fungsi pokok sebagai bukti kompetensi mengemudi. Dalam fungsinya sebagai identitas resmi dan bukti diri, apabila terdapat perubahan elemen data penduduk, pemilik KTP wajib melaporkan kepada Instansi Pelaksana untuk dilakukan perubahan (*vide* Pasal 64 ayat (8) UU Adminduk). Bila diperbandingkan dengan SIM, selain bahwa perubahan data dalam SIM tidak diatur dalam UU LLAJ, namun perubahan data dalam SIM merupakan bagian integral dari mekanisme perpanjangan SIM, yang bukan hanya memperbaharui data identitas Pengemudi, melainkan juga untuk mengevaluasi kompetensi mengemudi dan melihat *track record* perilaku Pengemudi dalam berlalu lintas (*vide* Pasal 314 UU LLAJ). Mengacu pada uraian tersebut, berdasarkan pada fungsi KTP dan SIM tersebut, maka sudah jelas bahwa KTP dan SIM tidak dapat dipersamakan, sehingga tidak relevan untuk mengidentikkan masa berlaku antara KTP dan SIM. Dengan demikian, perihal masa berlaku antara KTP dan SIM juga sangat relevan untuk ditetapkan berbeda, di mana KTP berlaku seumur hidup dan SIM berlaku selama 5 (lima) tahun.

2. Tujuan Pengaturan SIM dalam UU LLAJ

- a. Bahwa keseluruhan ketentuan yang mengatur SIM dalam UU LLAJ dimaksudkan untuk mewujudkan lalu lintas yang berkeselamatan, di samping berkeamanan, berketertiban, dan berkelancaran. Tujuan tersebut hanya dapat diwujudkan melalui pengemudi yang mempunyai kematangan dan kecermatan berpikir dalam berlalu lintas serta mempunyai kompetensi mengemudi yang berkelanjutan.
- b. Bahwa untuk menyiapkan pengemudi dengan kualifikasi seperti tersebut, UU LLAJ mengatur persyaratan yang harus dipenuhi, di samping persyaratan administratif, juga persyaratan usia, kesehatan, dan uji kompetensi. Persyaratan usia ditentukan minimal 17 (tujuh belas) tahun dengan

pertimbangan aspek psikologi bahwa pada usia 17 (tujuh belas) tahun seseorang sudah mampu memahami tingkat bahaya dalam berlalu lintas di jalan umum serta mempunyai kecermatan dalam berperilaku termasuk dalam berlalu lintas dan mampu bertanggungjawab terhadap akibat dari perilakunya. Batas usia minimal tersebut ditentukan semakin tinggi sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan dan menuntut kecermatan dan tanggung jawab yang lebih tinggi. Persyaratan kesehatan mencakup kesehatan jasmani yang ditujukan untuk menilai fungsi penglihatan dan pendengaran dan kesehatan rohani yang ditujukan untuk menilai fungsi tingkat emosi dan reaksi terhadap kondisi lalu lintas yang berlangsung. Persyaratan uji kompetensi berkaitan dengan 2 (dua) aspek kompetensi, yaitu kompetensi pengetahuan berlalu lintas serta kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi. Kompetensi pengetahuan terkait dengan tata cara dan etika berlalu lintas yang diwujudkan dalam ujian tertulis yang pelaksanaannya sudah dikembangkan secara elektronik dengan soal yang diacak dan penilaian dilakukan sendiri dengan format yang tidak dapat diubah. Kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi yang diujikan dalam ujian praktik, dengan tujuan untuk menguji keterampilan mengemudikan kendaraan bermotor juga untuk mengukur kemampuan menerapkan tata cara dan etika berlalu lintas di jalan umum.

- c. Bahwa untuk menjamin keberlanjutan kualifikasi pengemudi yang mampu mewujudkan lalu lintas berkeselamatan, UU LLAJ mengharuskan 2 (dua) hal yaitu:
- 1) Dilakukan evaluasi secara berkala terhadap kesehatan dan kemampuan mengemudi pemegang SIM melalui perpanjangan. Sebagaimana ditentukan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ, bahwa SIM berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. Dalam Risalah Pembahasan Rancangan UU LLAJ tidak ditemukan penjelasan mengenai pilihan waktu 5 (lima) tahun karena hanya mengangkat materi muatan dari ketentuan peraturan pelaksanaan UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal yang disepakati pada waktu pembahasan RUU LLAJ pada tahun 2009 adalah bahwa SIM harus diperpanjang sebagai bentuk

evaluasi terhadap kemampuan mengemudi dari pemegang SIM. Karenanya, evaluasi melalui perpanjangan ditujukan untuk menilai kesehatan jasmani dan rohani sebagaimana dijelaskan di atas karena dengan bertambahnya usia, terbuka adanya perubahan terhadap fungsi Indera penglihatan, pendengaran, dan kondisi gerak fisik anggota badan, serta kemampuan kognitif, psikomotorik, dan kepribadian pemegang SIM. Khusus bagi pemegang SIM Umum, evaluasi melalui perpanjangan juga dilakukan uji melalui Simulator. Kesehatan jasmani dan rohani tentu berpengaruh pada kualifikasi keterampilan mengemudi. Jadi, jangka waktu 5 (lima) tahun untuk dilakukan perpanjangan dinilai sebagai jangka waktu yang *reasonable*.

- 2) Adanya pengawasan terhadap perilaku patuh dan tertib berlalu lintas dari setiap pemegang SIM melalui pemberlakuan *demerit point system* atau sistem penandaan SIM sebagaimana diatur dalam Pasal 89 UU LLAJ dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 33 sampai Pasal 44 Perpol SIM. Tujuannya untuk mendorong pemegang SIM berperilaku patuh dan tertib dalam berlalu lintas serta tidak melakukan dan tidak mengulangi pelanggaran lalu lintas. Dalam *demerit point system* atau sistem penandaan SIM, setiap kali pemegang SIM melakukan pelanggaran lalu lintas akan mendapatkan poin tertentu sesuai dengan berat ringannya pelanggaran dan jika melakukan pelanggaran lagi maka poin pelanggarannya akan terus bertambah. Jika akumulasi poin pelanggarannya mencapai angka 12 poin, maka SIM akan dicabut sementara sampai ada putusan pengadilan. Jika akumulasi poin pelanggaran mencapai angka 18 poin, maka SIM akan dicabut tetap yang lamanya sesuai dengan putusan pengadilan. Selama dikenakan pencabutan baik sementara maupun tetap, pemegang SIM tidak boleh melakukan perpanjangan SIM ataupun penggantian SIM dan dilarang mengemudikan kendaraan bermotor. Pemegang yang SIM-nya dicabut sementara dapat mempergunakan SIM-nya kembali setelah mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi, sedangkan pemegang yang SIM-nya dicabut tetap dapat mempunyai SIM kembali setelah mengikuti pendidikan dan latihan mengemudi serta lulus

ujian kompetensi mengemudi. Setiap pemegang SIM melakukan pelanggaran lalu lintas, yang bersangkutan akan diberitahu poin dan akumulasi poin pelanggarannya atau dapat mengecek sendiri melalui sistem yang ada. Seluruh poin dan akumulasi poin pelanggaran tersebut akan menjadi catatan dan peringatan yang disampaikan kepada pemegang SIM yang bersangkutan ketika melakukan perpanjangan SIM dalam setiap 5 (lima) tahun. Namun demikian, pemberlakuan *demerit point system* harus dilaksanakan secara bertahap karena memerlukan sarana dan prasarana teknologi yang mendukung termasuk sumber daya manusia pelaksanaannya.

- d. Bahwa dengan penjelasan di atas dapat dinyatakan bahwa penerbitan dan jangka waktu SIM tidak sama dengan penerbitan dan jangka waktu KTP. KTP hanya berkaitan dengan data administratif terutama identitas pemegang KTP. Sebaliknya, penerbitan SIM tidak hanya persyaratan administratif, namun ada persyaratan substantif yang berkaitan dengan usia yang berpengaruh pada kematangan berpikir dan kecermatan berperilaku, berkaitan dengan kesehatan jasmani dan rohani, dan berkaitan dengan uji kompetensi baik pengetahuan berlalu lintas maupun keterampilan mengemudi.

3. Pengaturan Penerbitan SIM dalam UU LLAJ dan Peraturan Pelaksanaannya

- a. Bahwa penerbitan SIM merupakan salah satu kewenangan yang diberikan kepada Polri melalui Pasal 12 huruf a *jo*. Pasal 87 ayat (2) UU LLAJ dan Pasal 15 ayat (2) huruf c UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU Polri). Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan, di mana untuk mendapatkan SIM (*vide* Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ), calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri (*vide* Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ). Hal ini berarti sebelum memiliki SIM, calon pengemudi harus terlebih dahulu memiliki kompetensi mengemudi, di mana kemudian harus dipenuhi juga persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian (*vide* Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ). Dengan dipenuhinya persyaratan tersebut, pemohon penerbitan SIM dapat diberikan SIM yang

berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang (*vide* Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ).

- b. Bahwa dengan diterbitkannya SIM oleh Polri, maka hal tersebut menjadi alas kewenangan pemegang SIM untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor pada seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (*vide* Pasal 85 ayat (3) UU LLAJ). Bahkan dalam hal terdapat perjanjian bilateral atau multilateral antara Negara Kesatuan Republik Indonesia dan negara lain, SIM yang diterbitkan di Indonesia dapat pula berlaku di negara lain dan SIM yang diterbitkan oleh negara lain berlaku di Indonesia (*vide* Pasal 85 ayat (4) UU LLAJ). SIM yang diterbitkan Polri dan dapat digunakan di negara lain tersebut yang disebut dengan SIM Internasional (*vide* Pasal 85 ayat (5) UU LLAJ). Adapun negara yang mengakui dan diakui oleh Indonesia terkait penggunaan SIM yang diterbitkan oleh masing-masing negara, dalam hal ini Polri mengacu pada *1968 Vienna Convention on Road Traffic* yang telah ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia dan *Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licences Issued by ASEAN Countries* sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 58 Tahun 1986 tentang Pengesahan *Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licences Issued by ASEAN Countries*. Dengan menggunakan asas resiprositas, maka SIM yang berasal dari negara-negara yang menerima penggunaan SIM Internasional yang diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia di negaranya, secara timbal juga diizinkan untuk menggunakan SIM yang diterbitkan oleh pemerintah negara yang bersangkutan, sepanjang SIM tersebut masih berlaku. Hal ini membuat Warga Negara Asing (WNA) yang berkunjung ke Indonesia dapat serta merta menggunakan SIM yang diterbitkan negaranya untuk digunakan di Indonesia, sepanjang WNA tersebut berasal dari negara yang mengakui SIM yang diterbitkan Indonesia dan masih berlaku. Dalam hal SIM yang diterbitkan oleh negara asal WNA sudah tidak berlaku, maka WNA tersebut dapat mengajukan SIM nasional yang diterbitkan oleh Polri untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor di Indonesia (*vide* Pasal 9 ayat (1) huruf a angka 2 Perpol SIM).

c. Bahwa terkait dengan persyaratan penerbitan SIM berupa syarat usia, syarat administratif, syarat kesehatan, dan syarat lulus ujian sebagaimana diatur dalam Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ, Polri kemudian mengatur lebih lanjut dalam Perpol SIM yang memberikan perincian dari masing-masing syarat tersebut. Dalam Perpol SIM diatur bahwa ruang lingkup penerbitan SIM, meliputi (*vide* Pasal 6 ayat (3) Perpol SIM):

- 1) SIM baru;
- 2) perpanjangan SIM;
- 3) peningkatan golongan SIM;
- 4) penurunan golongan SIM;
- 5) perubahan data Pengemudi;
- 6) penggantian SIM hilang atau rusak; dan
- 7) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan.

Dengan demikian, 4 (empat) syarat dalam penerbitan SIM berlaku seluruhnya terhadap 7 (tujuh) ruang lingkup penerbitan SIM, dengan beberapa pengecualian terhadap kondisi tertentu yang secara mendetail diatur dalam Perpol SIM.

d. Bahwa terkait dengan 4 (empat) syarat tersebut dielaborasi secara lebih mendetail sebagai berikut:

1) Syarat Usia

Pemohon penerbitan SIM harus mencapai usia tertentu yang dinilai sudah mampu berpikir sehat dan rasional untuk memahami dan menyadari tanggung jawab atas potensi bahaya mengendarai kendaraan bermotor yang dikemudikan, yaitu (*vide* Pasal 8 Perpol SIM):

- a) 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI;
- b) 18 (delapan belas) tahun untuk SIM CI;
- c) 19 (sembilan belas) tahun untuk SIM CII;
- d) 20 (dua puluh) tahun untuk SIM A umum dan SIM BI;
- e) 21 (dua puluh satu) tahun untuk SIM BII;
- f) 22 (dua puluh dua) tahun untuk SIM BI umum; dan
- g) 23 (dua puluh tiga) tahun untuk SIM BII umum.

Penetapan usia minimal 17 tahun didasarkan pada pengelompokan usia menurut Kementerian Kesehatan adalah memasuki masa remaja akhir, yaitu usia 17-25 tahun, di mana mulai mencapai kematangan dan mulai mengalami penurunan ketika individu memasuki masa manusia lanjut usia, yaitu usia lebih dari 65 tahun.

2) Syarat Administrasi

Syarat administrasi dalam penerbitan SIM diatur secara spesifik sebagai berikut (*vide* Pasal 9 Perpol SIM):

a) untuk penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum, meliputi:

- (1) mengisi dan menyerahkan formulir pendaftaran SIM secara manual atau menunjukkan tanda bukti pendaftaran secara elektronik;
- (2) melampirkan fotokopi dan memperlihatkan identitas diri Kartu Tanda Penduduk Elektronik bagi warga negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi warga negara asing;
- (3) melampirkan fotokopi sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi dengan memperlihatkan yang aslinya, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan;
- (4) melampirkan surat hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, bagi pemohon SIM perorangan yang tidak mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi atau belajar sendiri;
- (5) melampirkan fotokopi surat izin kerja asli dari kementerian yang membidangi ketenagakerjaan bagi warga negara asing yang bekerja di Indonesia;
- (6) melaksanakan perekaman biometri berupa sidik jari dan/atau pengenalan wajah maupun retina mata;
- (7) melampirkan tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan nasional; dan
- (8) menyerahkan bukti pembayaran penerimaan bukan pajak;

- b) untuk penerbitan SIM Internasional meliputi:
 - (1) mengisi formulir pendaftaran SIM secara elektronik;
 - (2) mengunggah: (a) pasfoto; (b) foto Kartu Tanda Penduduk Elektronik; (c) foto SIM; (d) foto paspor; (e) foto kartu izin tinggal tetap, untuk warganegara asing; (f) foto SIM Internasional, untuk perpanjangan SIM; dan (g) foto tanda tangan;
 - (3) melaksanakan perekaman biometri berupa sidik jari dan/ atau pengenalan wajah maupun retina mata; dan
 - (4) menyerahkan bukti pembayaran penerimaan negara bukan pajak untuk penerbitan SIM Internasional.
- c) selain persyaratan di atas, untuk penerbitan SIM:
 - (1) perubahan data Pengemudi, melampirkan: (a) penetapan pengadilan tentang perubahan identitas bagi Pengemudi yang melakukan perubahan identitas tertentu; dan (b) SIM lama;
 - (2) penggantian SIM hilang, melampirkan surat tanda penerimaan laporan kehilangan dari Polri;
 - (3) penggantian SIM rusak, melampirkan SIM lama yang rusak;
 - (4) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan, ditambah dengan putusan pengadilan mengenai pencabutan SIM, dapat dilakukan setelah larangan mengemudi berakhir sesuai yang tercantum dalam putusan pengadilan;
 - (5) perpanjangan SIM, melampirkan SIM lama; dan
 - (6) penerbitan SIM baru karena kedaluwarsa, melampirkan SIM lama.

3) Syarat Kesehatan

Persyaratan kesehatan untuk penerbitan SIM, meliputi:

- a) kesehatan jasmani, meliputi pemeriksaan: (1) penglihatan, karena indra mata mempunyai peranan yang sangat penting untuk mengendarai kendaraan bermotor; (2) pendengaran, karena indra pendengaran harus berfungsi baik mencermati suara dari kendaraan lain; dan (3) fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain, karena mengemudikan memerlukan pergerakan kaki dan tangan. Pemeriksaan kesehatan jasmani dilakukan oleh dokter Polri atau

dokter umum yang telah mendapat rekomendasi dari Pusat Kedokteran dan Kesehatan Polri atau Bidang Kedokteran dan Kesehatan Kepolisian Daerah, yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter yang dapat digunakan paling lama 14 (empat belas) hari sejak diterbitkan. Hasil pemeriksaan kesehatan jasmani sebagaimana direkam dalam pangkalan data sebagai bagian dari basis data SIM Korlantas Polri.

- b) kesehatan rohani, dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif, untuk menilai kemampuan untuk menyerap dan memahami, menganalisis, dan mengevaluasi informasi apapun yang terkait dengan tata cara berlalu lintas dan kondisi di jalan; (2) kemampuan psikomotorik, untuk menilai kemampuan mengendalikan diri dan menyesuaikan diri yang berwujud gerakan fisik dalam menghadapi kondisi arus lalu lintas dan lingkungan jalan seperti apapun; dan (3) kepribadian, untuk menilai kestabilan emosi dan ketenangan dalam menghadapi kondisi jalan. Pemeriksaan psikologi dilakukan oleh psikologi Polri atau psikologi di luar Polri yang telah mendapatkan rekomendasi dari Biro Psikologi Staf Sumber Daya Manusia Polri, yang dibuktikan dengan surat keterangan lulus tes psikologi yang dapat digunakan paling lama 6 (enam) bulan sejak diterbitkan. Data hasil kesehatan rohani direkam dalam suatu pangkalan data sebagai bagian dari basis data SIM Korlantas Polri.

Kondisi kesehatan seseorang sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya faktor makanan/minuman, olah raga, istirahat dan lain sebagainya, sehingga dapat dinilai apakah seseorang masih layak mengemudikan kendaraan atau tidak. Oleh karena itu, pemeriksaan kesehatan seseorang disarankan untuk melakukan *medical check up* secara berkala, sehingga akan termonitor status kesehatan seseorang, apakah sedang dalam kondisi sehat atau sedang menderita suatu penyakit. Begitu pula dengan pemeriksaan kesehatan bagi pemohon SIM, harus dilakukan setiap akan diterbitkan, untuk menilai apakah pemohon

SIM tersebut masih sehat dan layak untuk mengendarai kendaraan atau sudah tidak layak lagi.

4) Syarat Lulus Ujian

Persyaratan lulus ujian untuk penerbitan SIM, meliputi:

- a) ujian teori, yang dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru; (2) peningkatan golongan SIM; dan (3) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Ujian teori menggunakan E-AVIS pada perangkat yang tersedia di Satpas atau pada gawai milik pemohon. Sebelum melaksanakan ujian teori pemohon diberikan pencerahan dengan tujuan untuk memberikan materi pengetahuan mengenai peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas, teknis dasar, kendaraan bermotor, cara mengemudikan kendaraan bermotor, tata cara berlalu lintas, serta kecelakaan lalu lintas. Materi pengetahuan menggunakan 2 (dua) bahasa yaitu bahasa Indonesia bagi warga negara Indonesia atau bahasa Inggris bagi warga negara asing. Pemohon dinyatakan lulus ujian teori jika mendapatkan nilai paling rendah 70 (tujuh puluh). Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian teori ulang paling banyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus. Hasil ujian teori dapat diketahui secara langsung di layar monitor setelah pelaksanaan ujian selesai.
- b) ujian keterampilan melalui simulator, hanya dilakukan dalam hal sudah tersedia di Satpas. Pemohon SIM yang dinyatakan lulus ujian teori, mengikuti ujian keterampilan melalui simulator, dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru kecuali golongan SIM D dan DI; (2) perpanjangan SIM A umum, SIM BI umum, SIM BII umum, SIM BI dan BII; (3) peningkatan golongan SIM; dan (4) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Pemohon yang dinyatakan lulus ujian keterampilan melalui simulator diberikan surat keterangan uji keterampilan Pengemudi untuk mengikuti ujian praktik, yang berlaku selama 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal diterbitkan. Ujian keterampilan melalui simulator dapat dilakukan menggunakan alat

simulator atau simulasi virtual. Pemohon yang dinyatakan lulus ujian keterampilan melalui simulator jika mendapatkan nilai paling rendah 70 (tujuh puluh). Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian keterampilan melalui simulator ulang paling banyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja, terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus.

- c) ujian praktik, dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru; (2) peningkatan golongan SIM; dan (3) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Ujian praktik dilaksanakan secara manual dan/atau elektronik. Ujian praktik dilaksanakan pada: (1) lapangan ujian praktik di Satpas atau lokasi lain; dan (2) ruas jalan tertentu. Sebelum pelaksanaan ujian praktik, pemohon diberikan penjelasan mengenai tata cara ujian praktik, sistem penilaian ujian praktik, dan contoh ujian praktik sesuai materi yang diujikan. Pemohon diberi kesempatan melakukan uji coba di lapangan ujian praktik paling banyak 2 (dua) kali sebelum menjalani ujian praktik. Penilaian kelulusan dalam ujian praktik secara manual dan/atau elektronik dilakukan sesuai sarana prasarana ujian praktik yang tersedia. Pemohon dinyatakan lulus ujian praktik, jika tidak melakukan kesalahan pada setiap materi yang diujikan. Hasil ujian praktik diumumkan secara langsung kepada pemohon setelah pelaksanaan ujian praktik. Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian praktik ulang sebanyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus.
- e. Bahwa 4 (empat) syarat tersebut dituangkan dalam suatu rangkaian prosedur penerbitan SIM, baik dalam untuk penerbitan SIM baru maupun dalam untuk perpanjangan SIM, yaitu melalui tahapan sebagai berikut:
 - 1) Penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum, meliputi: (a) pendaftaran; (b) identifikasi; (c) pencerahan dan pengujian; (d) pencetakan dan penyerahan; (e) pengarsipan.

2) Penerbitan SIM Internasional, meliputi: (a) verifikasi; (b) identifikasi dan pencetakan; dan (c) pengarsipan.

Khusus untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan, pemohon tidak lagi dipersyaratkan untuk lulus ujian, baik ujian teori maupun ujian praktik, melainkan digantikan dalam bentuk syarat administrasi berupa melampirkan sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, bagi pemohon SIM perseorangan yang tidak mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi atau belajar sendiri. Adapun bagi perpanjangan SIM kendaraan bermotor umum tetap dipersyaratkan adanya lulus ujian, baik ujian teori maupun ujian praktik. Dengan demikian, untuk perpanjangan SIM, baik untuk kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum, tetap dipersyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, dan syarat kesehatan. Ketiga syarat tersebut menjadi faktor yang menentukan dan dominan untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan, karena dengan tidak terpenuhinya salah satu syarat tersebut menyebabkan perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan tidak dapat dikabulkan.

F. MENDUDUKKAN SIM SEBAGAI BAGIAN DARI REZIM HUKUM PERIZINAN

1. Bahwa Surat Izin Mengemudi atau yang disingkat SIM merupakan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) yang dikeluarkan oleh Pejabat Tata Usaha Negara. Hal ini mengindikasikan bahwa perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah perbuatan yang secara *naturalia* adalah larangan (*verbod*), sehingga diperlukan dispensasi dalam bentuk izin (*toestemming*) untuk dapat melakukannya. Dengan pemahaman demikian, maka menjadikan SIM berlaku seumur hidup tentu bertentangan dengan *naturalia* perbuatan mengemudi yang merupakan perbuatan yang dilarang. Hal ini yang membuat dalil PEMOHON yang mempersamakan SIM dengan KTP adalah tidak tepat.

2. Bahwa penerbitan SIM harus dimaknai sebagai bentuk perbuatan pemerintah (*bestuur handelingen*) bersegi satu, yang menjadikan SIM merupakan KTUN. Sebagai sebuah KTUN, tentunya SIM memiliki sifat yang melekat pada KTUN, yaitu konkret, individual, dan final, yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang (*vide* Pasal 1 angka 3 UU Peratun). **Pertama**, sifat individual, artinya diterbitkan hanya untuk entitas yang secara definitif dan spesifik disebutkan dalam KTUN. Dengan kata lain, SIM sebagai sebuah KTUN hanya berlaku bagi nama yang tercantum di dalam SIM dan tidak dapat dialihkan kepada subyek hukum lain. **Kedua**, sifat konkret, artinya KTUN diterbitkan sebagai izin atas perbuatan konkret yang secara *naturalia* merupakan perbuatan dilarang. SIM sebagai sebuah KTUN diterbitkan sebagai izin atas perbuatan konkret mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang sebenarnya adalah perbuatan yang dilarang. Selain itu, perbuatan konkret mengemudi yang diizinkan dalam SIM juga ditentukan secara spesifik terhadap jenis kendaraan bermotor tertentu sesuai dengan jenis SIM. **Ketiga**, sifat final, artinya KTUN langsung berlaku dan tidak memerlukan tindakan administratif apapun lagi untuk memberlakukannya. Dengan kata lain, masa waktu berlaku dalam SIM mengindikasikan bahwa SIM mulai berlaku sejak SIM diterbitkan tanpa perlu adanya tindakan administratif apapun dan berakhir pada tanggal yang dituliskan dalam SIM. **Keempat**, sifat menimbulkan akibat hukum bagi seseorang, artinya KTUN memberikan fiksi hukum yang berlaku bagi seseorang, baik dalam konteks *natuurlijk persoon* maupun *recht persoon*. Dalam konteks SIM, substansi norma hukum yang ditetapkan dalam SIM menimbulkan akibat hukum bagi seseorang yang namanya tertera dalam SIM diberikan izin untuk mengemudikan kendaraan jenis tertentu di jalan, terbatas dalam jangka waktu tertentu yang tertuang dalam SIM tersebut dan bukan berlaku secara terus menerus (*dauerhaftig*).
3. Bahwa setiap izin pada prinsipnya berisi pemberian dispensasi kepada seseorang untuk melakukan perbuatan hukum tertentu yang sebenarnya dilarang untuk dilakukan. Suatu perbuatan hukum tertentu itu dilarang karena ada potensi akan menimbulkan dampak negatif baik terhadap diri seseorang maupun terhadap orang lain atau masyarakat. Dengan izin tertentu,

perbuatan hukum yang mengandung potensi dampak negatif tersebut diperbolehkan untuk dilakukan melalui pemberian izin setelah dipenuhi syarat-syarat dan prosedur yang telah ditentukan. Hal-hal ini sejalan dengan fungsi perizinan, yang meliputi pengaturan atau mengendalikan aktivitas-aktivitas tertentu, mencegah bahaya lingkungan, melindungi objek-objek tertentu, membagi benda-benda yang jumlah terbatas, serta mengatur dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas dimana orang atau aktivitas tersebut harus memenuhi syarat-syarat tertentu.

4. Bahwa penerbitan SIM dimaksudkan untuk memberikan izin kepada seseorang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Pada prinsipnya, mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang untuk dilakukan, kecuali jika seseorang sudah memiliki SIM yang diterbitkan setelah dipenuhi syarat dan prosedur. Mengapa pada dasarnya mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang? Kendaraan bermotor merupakan wujud dari teknologi otomotif yang dirancang dengan kecepatan tertentu mengandung potensi membahayakan bagi diri orang yang mengemudi dan bagi orang lain, baik yang ada di dalam/di atas maupun di luar kendaraan bermotor. Potensi bahaya dimaksud berupa potensi kecelakaan lalu lintas jika orang yang mengemudi tidak mengetahui tata cara berlalu lintas dan mengemudikan kendaraan bermotor yang benar dan tidak mempunyai kondisi psikologi yang stabil pada saat mengemudi.
5. Bahwa mobilitas warga masyarakat yang modern terus meningkat dan sebagian besar dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor di jalan umum. Hal ini bermakna bahwa potensi bahaya berupa terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan akibat terjadi luka berat dan kematian semakin tinggi. Untuk mengantisipasi dan mencegah semaksimal mungkin bahaya yang potensial dimaksud menjadi bahaya aktual, Negara melakukan intervensi pengaturan tentang kewajiban memiliki SIM bagi setiap orang yang akan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Tujuannya, untuk melindungi dan menjamin hak hidup dari setiap warga negara dan mengurangi kerugian materiil dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

G. UPAYA PEMENUHAN ASAS-ASAS UMUM PEMERINTAHAN YANG BAIK DALAM MEKANISME PENERBITAN SIM

Bahwa sebagai bentuk perbuatan pemerintah, maka penerbitan SIM sudah selayaknya dan sepatutnya dilaksanakan dengan mendasarkan pada asas-asas umum pemerintahan yang baik (AAUPB) sebagaimana telah diatur dalam UU Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UU Adpem). Berikut adalah justifikasi pemenuhan AAUPB dalam mekanisme penerbitan SIM:

1. Kepastian Hukum

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kepastian hukum” adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan, kepatutan, keajegan, dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggaraan pemerintahan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Adpem). Penyelenggaraan penerbitan SIM telah didasarkan pada landasan ketentuan peraturan perundang-undangan yang secara definitif berlaku dan dilaksanakan secara patut, ajeg, dan adil. Penyelenggaraan penerbitan SIM telah didasarkan pada Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi *jo*. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 (Perpol SIM) dan Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2021 tentang Sistem Penerbitan Surat Izin Mengemudi secara Digital (Perkakor SIM Digital). Di dalamnya diatur mengenai persyaratan dan prosedur dalam penerbitan SIM. Hal tersebut merupakan acuan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM yang sifatnya *ajeg* dan secara konsisten diterapkan, baik terkait persyaratan maupun tata cara pelaksanaannya dalam memproses setiap pengajuan permohonan SIM. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa penerbitan SIM diselenggarakan berdasarkan pada peraturan perundang-undangan, di mana dengan pengaturan yang baku ini menjadi dasar untuk terwujudnya ke-*ajeg*-an yang dimaksud dalam asas kepastian hukum. Dari aspek keadilan diwujudkan dengan diterapkannya persyaratan dan prosedur pada seluruh pemohon

penerbitan SIM, tanpa membedakan latar belakang sosial, ekonomi, politik, dan budaya.

2. Kemanfaatan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kemanfaatan” adalah manfaat yang harus diperhatikan secara seimbang antara: (1) kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain; (2) kepentingan individu dengan masyarakat; (3) kepentingan Warga Masyarakat dan masyarakat asing; (4) kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok masyarakat yang lain; (5) kepentingan pemerintah dengan Warga Masyarakat; (6) kepentingan generasi yang sekarang dan kepentingan generasi mendatang; (7) kepentingan manusia dan ekosistemnya; (8) kepentingan pria dan wanita (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf b UU Adpem). Penyelenggara penerbitan SIM telah memenuhi aspek berikut: **Pertama**, kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain. Hal ini terlihat dari penyelenggaraan penerbitan SIM telah menggunakan sistem antrean *First In First Out* (FIFO) sehingga seluruh pengajuan permohonan akan diproses sesuai antrean kedatangan. **Kedua**, kepentingan individu dengan masyarakat. Hal ini terlihat dari penyelenggaraan pelayanan SIM yang telah menggunakan sistem *online* baik dari unggah berkas persyaratan maupun ujian ketrampilan, pengetahuan, integrasi dengan data tes kesehatan, serta integrasi data dengan Dukcapil. Adanya pelayanan SIM secara *online* ini memberikan kemudahan bagi pengurusan SIM bagi individu, selain itu memberikan kemudahan bagi masyarakat luas untuk dapat mengakses informasi dalam pelayanan SIM *online*. **Ketiga**, kepentingan Warga Masyarakat dan masyarakat asing. Hal ini terlihat dari adanya pelayanan SIM yang dapat melayani WNI dan WNA yang akan mengendarai kendaraan di wilayah hukum Indonesia. Di sisi lain juga terdapat SIM Internasional yang memberikan kemudahan bagi WNI untuk mendapatkan izin mengemudi di negara lain yang telah bekerja sama dengan Indonesia. **Keempat**, kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok masyarakat yang lain. Hal ini terlihat dalam pelayanan penerbitan SIM yang tidak membedakan golongan masyarakat yang satu dengan yang lainnya. Selama Pemohon memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan

lulus ujian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7 Perpol SIM, maka Pemohon akan memperoleh SIM, terlepas dari kelompok masyarakat mana pun Pemohon berasal. **Kelima**, kepentingan pemerintah dengan Warga Masyarakat. Hal ini terwujud dalam pelayanan penerbitan SIM *online*. Dengan adanya pengurusan SIM secara *online*, maka penyelenggaraan tugas pemerintah dalam menghimpun data masyarakat akan menjadi lebih mudah. Data ini nantinya akan menjadi dasar dalam pengambilan kebijakan ke depan khususnya yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Di sisi lain, bahwa adanya pelayanan penerbitan SIM secara *online* ini juga memudahkan masyarakat dalam memperoleh SIM serta meminimalisir praktik suap dan gratifikasi dalam memudahkan tahapan dalam mendapatkan SIM tersebut. **Keenam**, kepentingan generasi yang sekarang dan kepentingan generasi mendatang. Hal ini terwujud dengan adanya tahapan pengarsipan dalam penyelenggaraan pelayanan penerbitan SIM. Hal demikian akan memudahkan apabila terjadi kondisi kehilangan SIM atau rusaknya SIM, sehingga dengan tersedianya arsip, baik manual maupun elektronik, akan memudahkan bagi pihak-pihak yang berkepentingan untuk memperoleh SIM kembali. Kemudian bagi generasi mendatang, adanya arsip ini akan memberikan rekam jejak penyelenggaraan pelayanan SIM untuk melanjutkan kerja pelayanan SIM di masa mendatang. **Ketujuh**, kepentingan manusia dan ekosistemnya. Hal ini terwujud dari adanya pelayanan penerbitan SIM secara *online* yang otomatis akan berimbas pada penerapan sistem *paperless policy management*, maka hal ini akan memberikan imbas pada ekosistem/kelestarian alam. Dengan adanya submisi persyaratan daring secara *paperless*, kepentingan manusia untuk memperoleh SIM sebagai dokumen legitimasi kompetensi mengemudi dapat dipenuhi, namun di sisi lain tetap memperhatikan kepentingan kelestarian alam/lingkungan. **Kedelapan**, kepentingan pria dan wanita. Hal ini terlihat dalam penyelenggaraan penerbitan SIM yang tidak memandang gender, baik pria maupun wanita, selama memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7 Perpol SIM, maka Pemohon akan dapat memperoleh SIM. Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan SIM telah memenuhi asas kemanfaatan.

3. Ketidakberpihakan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas ketidakberpihakan” adalah asas yang mewajibkan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam menetapkan dan/atau melakukan Keputusan dan/atau Tindakan dengan mempertimbangkan kepentingan para pihak secara keseluruhan dan tidak diskriminatif (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf c UU Adpem). Penerbitan SIM telah sedapat mungkin untuk tidak melakukan praktik diskriminasi, dengan mendekati pelayanan agar semua bisa mengakses, namun tidak dengan mengurangi persyaratan yang telah ditetapkan. Hal ini terwujud dalam praktik penyelenggaraan SIM yang memperhatikan bukan hanya memperhatikan kepentingan masyarakat secara mayoritas, tetapi juga memperhatikan kepentingan masyarakat minoritas yakni kelompok masyarakat penyandang disabilitas. Hal ini ditegaskan dengan adanya jaminan kepastian hukum dengan diaturnya hal tersebut dalam Perpol SIM, yang terdapat pengaturan mengenai pelayanan SIM bagi penyandang disabilitas (*vide* Pasal 3 ayat (2) huruf j dan huruf k Perpol SIM). Pengaturan ini menjadi dasar bagi pemberian akses bagi penyandang disabilitas untuk mengakses pelayanan penerbitan SIM. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan SIM telah memenuhi asas ketidakberpihakan.

4. Kecermatan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kecermatan” adalah asas yang mengandung arti bahwa suatu Keputusan dan/atau Tindakan harus didasarkan pada informasi dan dokumen yang lengkap untuk mendukung legalitas penetapan dan/atau pelaksanaan Keputusan dan/atau Tindakan sehingga Keputusan dan/atau Tindakan yang bersangkutan dipersiapkan dengan cermat sebelum Keputusan dan/atau Tindakan tersebut ditetapkan dan/atau dilakukan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf d UU Adpem). Salah satu wujud pelaksanaan asas kecermatan dalam penerbitan SIM adalah dengan adanya batas minimum usia dan pembatasan jangka waktu berlakunya SIM. Hal ini dikarenakan dalam perspektif psikologi, kompetensi untuk mengendarai kendaraan bermotor terdapat 3 (tiga) faktor utama, yaitu: (a) faktor sensorimotorik; (b) faktor kepribadian dan emosi; dan (c) faktor kognitif. Sesuai dengan

tahapan perkembangan psikologis, faktor-faktor tersebut mengalami perubahan mengikuti tahap perkembangan manusia. Secara umum, berbagai faktor tersebut mulai mencapai kematangan pada masa remaja akhir (usia 17-25 tahun) dan mulai mengalami penurunan ketika individu memasuki usia 65 tahun (masa lanjut usia). Adanya proses perkembangan ini dapat dimaknai bahwa kompetensi yang dimiliki ketika seseorang mendapatkan SIM tidaklah menetap, tetapi dapat berubah dengan berjalannya waktu.

a. Faktor Senso-Motorik

Indra yang paling banyak terlibat ketika seseorang mengendarai kendaraan adalah indra mata (penglihatan) dan telinga (pendengaran). Adanya gangguan dari kedua indra ini akan berisiko terhadap terjadinya kecelakaan. Gangguan penglihatan baik secara bawaan ataupun penurunan fungsinya karena bertambahnya usia, seperti buta warna, rabun, jarak pandang yang terbatas, dari penelitian di berbagai negara terbukti menurunkan performa dalam berkendara secara aman, dan berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan. Demikian juga dengan gangguan pendengaran. Selain itu, dalam mengendarai kendaraan bermotor, kemampuan motorik yang diperlukan adalah keterampilan motorik yang kompleks, melibatkan *multi-task*, seperti mengganti gigi persneling dan memutar kemudi, menginjak rem sambil membunyikan klakson, dan lain sebagainya. Seluruh tugas ini membutuhkan koordinasi visual motorik yang baik, di mana sejalan dengan pertambahan usia kemampuan ini akan menurun.

b. Faktor Kepribadian dan Emosi

Hasil penelitian pada pengendara kendaraan bermotor menunjukkan bahwa tipe kepribadian seperti agresif (*anger*), *excitement seeking*, *normlessness* berhubungan secara positif dengan perilaku berkendara berisiko. Artinya, semakin tinggi kecenderungan individu untuk mudah marah, suka pada hal-hal yang menimbulkan sensasi menegangkan, tidak peduli pada peraturan dan norma-norma di lingkungannya, maka semakin tinggi kemungkinannya untuk mengendarai kendaraannya secara sembrono dan berisiko kecelakaan.

c. Faktor Kognitif

Jalan raya merupakan kondisi yang terdiri dari berbagai ragam stimulus, dan berganti dengan sangat cepat. Untuk dapat memahami situasi jalan raya yang sedang dihadapi, pengendara harus mampu memusatkan perhatian (atensi) dan konsentrasinya, dan kemudian mengolah informasi lebih lanjut yang tergolong kompleks, yaitu memaknai situasi yang dihadapi (kesadaran akan situasi). Langkah selanjutnya adalah membuat penilaian dan keputusan apa reaksi yang akan ditampilkan. Untuk membuat penilaian, pengendara harus memiliki persepsi tentang jarak dan juga kecepatan dari kendaraan lain. Ketika suatu keputusan untuk bertindak sudah ditetapkan, apakah performa yang ditampilkan tepat atau tidak tepat sangat ditentukan juga oleh kecepatannya bereaksi (waktu reaksi) dan kemampuan senso-motoriknya. Situasi di jalan raya yang kompleks, dinamis, dan terus berubah dengan cepat membutuhkan kemampuan memberikan perhatian secara terus menerus dan memberikan reaksi yang cepat, apalagi ketika menghadapi situasi bahaya. Selain itu, dalam menghadapi situasi jalan raya, pengendara butuh memiliki kemampuan kognitif yang baik untuk bisa bertahan mengolah berbagai informasi yang terus berubah. Situasi seperti itu rentan terhadap kelelahan dan usia menjadi faktor penting yang memengaruhi ketahanan kognitif (semakin tua usia individu semakin cepat lelah, kecepatan reaksi menurun, kemampuan atensi juga berkurang terhadap stimulus penting di jalan seperti rambu dan lampu lalu lintas).

Sebagaimana telah diuraikan di atas, mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya, dengan situasi yang sangat cepat berubah-ubah, diperlukan fungsi-fungsi mental yang prima, khususnya dengan pada faktor-faktor yang berperan dalam berkendara (senso-motorik, kepribadian dan emosi, serta kognitif) untuk dapat menampilkan reaksi yang tepat dan aman. Dengan bertambahnya usia, berbagai fungsi-fungsi berpeluang untuk mengalami penurunan, yang sering kali menimbulkan perilaku berkendara secara berisiko atau tidak aman. Oleh karenanya diperlukan adanya evaluasi secara berkala sebagai upaya untuk mengetahui menentukan apakah telah terjadi penurunan dalam kompetensinya untuk berkendara di jalan raya. Dengan perkataan lain, apakah berbagai faktor

psikologis yang berperan dalam mengendarai kendaraan masih berfungsi dengan baik? Selain itu, sepanjang waktu individu telah memiliki SIM, apakah yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran lalu lintas atau mengalami kecelakaan, baik sebagai pelaku ataupun sebagai korban. Seserius apakah pelanggaran atau kecelakaan yang telah terjadi, apa yang menjadi penyebab dari terjadinya pelanggaran atau kecelakaan? Walaupun usia dan pengalaman berkendara menjadi faktor signifikan dalam memengaruhi kesiapan pengemudi, baik dari aspek fisik, kognitif, maupun emosi, namun tidak menutup kemungkinan bahwa pengemudi tidak melakukan pelanggaran lalu lintas ataupun kecelakaan. Berdasarkan pertimbangan bahwa kompetensi mengendarai kendaraan bermotor tidak selamanya bertahan atau tidak berubah, maka diperlukan pengujian secara berkala, demi dapat terjaga upaya menciptakan perilaku berkendara yang aman dan selamat, dan akhirnya dapat menurunkan tingkat kecelakaan. Masa penilaian atau pengujian kembali dalam periode lima tahunan sudah cukup memadai untuk memastikan hal-hal tersebut tetap dimiliki oleh pemegang SIM. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerbitan SIM yang memiliki batas minimum usia dan jangka waktu keberlakuan SIM sebagai mekanisme pengujian kembali telah memenuhi asas kecermatan.

5. Tidak Menyalahgunakan Kewenangan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas tidak menyalahgunakan kewenangan” adalah asas yang mewajibkan setiap Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan tidak menggunakan kewenangannya untuk kepentingan pribadi atau kepentingan yang lain dan tidak sesuai dengan tujuan pemberian kewenangan tersebut, tidak melampaui, tidak menyalahgunakan, dan/atau tidak mencampuradukkan kewenangan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf e UU Adpem). Untuk menjamin tidak terjadinya penyalahgunaan kewenangan dalam penerbitan SIM, Korlantas Polri telah menerbitkan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pelayanan Penerbitan SIM di Satuan Penyelenggara Administrasi (Satpas). Keberadaan SOP Pelayanan Penerbitan SIM menjadi tolak ukur penyelenggaraan penerbitan SIM yang tidak melampaui, tidak menyalahgunakan, dan/atau tidak mencampuradukkan kewenangan, karena

masing-masing pihak telah diberikan porsi yang pasti, siapa harus berbuat apa. Selain itu, dalam konteks proses penerbitan SIM, upaya mencegah terjadinya penyalahgunaan kewenangan dilakukan melalui:

- a. pengawasan internal yang dilakukan oleh pengemban fungsi pengawasan dan pembina fungsi serta pengawasan eksternal yang dilakukan oleh lembaga negara pengemban fungsi pengawasan dan masyarakat melalui saluran pelayanan pengaduan; dan
- b. pemberlakuan permohonan dan proses penerbitan SIM secara *online* untuk mengurangi hubungan langsung antara pemohon dengan petugas pada setiap tahapan yang dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan kewenangan oleh petugas khususnya yang mengarah pada penyuaipan.

6. Keterbukaan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas keterbukaan” adalah asas yang melayani masyarakat untuk mendapatkan akses dan memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif dalam penyelenggaraan pemerintahan dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf f UU Adpem). Dalam konteks penerbitan SIM, merujuk pada Pasal 31 Perpol SIM telah diatur kewajiban Satpas untuk memasang papan informasi yang memuat level Satpas dan kewenangan penerbitan SIM di depan kantor Satpas. Lebih lanjut, dalam Pasal 2 ayat (2) Perkakor SIM Digital, diatur bahwa penerbitan SIM baru maupun perpanjangan dapat diajukan secara daring melalui situs: (a) situs <http://sim.korlantas.polri.go.id>; dan (b) aplikasi digital Korlantas Polri, yang dapat diunduh dari perangkat komunikasi/gawai (*handphone*). Bahkan dalam Pasal 4 ayat (3) dan ayat (4) Perkakor SIM Digital diatur bahwa pemohon SIM dapat memperoleh persyaratan melalui: (a) aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani; (b) aplikasi *e-ppsi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi; (c) aplikasi *e-avis* yang memuat materi ujian teori dan ujian praktik; (d) ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual; dan (e) aplikasi *e-drive* untuk ujian praktik. Berdasarkan berbagai fasilitas yang diuraikan di atas, maka dapat dinyatakan

bahwa proses pelayanan penerbitan SIM telah bersesuaian dengan asas keterbukaan karena memungkinkan masyarakat untuk mendapatkan akses dan memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif dalam penerbitan SIM.

7. Kepentingan Umum

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kepentingan umum” adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan dan kemanfaatan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, selektif, dan tidak diskriminatif (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf g UU Adpem). Dalam SOP Penerbitan SIM diatur bahwa hak bagi pemohon yang tidak lulus ujian untuk dapat mengikuti ujian ulang dalam tenggat waktu 14 (empat belas) hari sejak dinyatakan tidak lulus, tanpa harus mengajukan permohonan baru. Praktik tersebut menjadi wujud dari kebijakan yang aspiratif dan akomodatif, yakni dengan memperhatikan kepentingan masyarakat yang sangat membutuhkan SIM walau gagal menempuh ujian, maka diberikan kesempatan kedua tanpa harus mengulang pengajuan permohonan. Wujud dari pelayanan SIM yang aspiratif dan akomodatif misalnya adanya pelayanan penerbitan SIM untuk penggantian SIM hilang atau rusak, ini juga menunjukkan bagaimana pelayanan SIM ini memperhatikan aspirasi/kepentingan masyarakat dan akomodatif pada kondisi-kondisi masyarakat yang memerlukan penyikap taktis. Aspek selektif terlihat di antaranya dalam Pasal 1 angka 6 Perpol SIM yang mengatur bahwa SIM adalah bukti legitimasi kompetensi pengemudi sesuai jenis dan golongan SIM yang dimilikinya setelah memenuhi persyaratan administrasi, usia, kesehatan jasmani maupun rohani, serta dinyatakan lulus melalui proses pengujian. Bahwa dengan demikian keberadaan “proses pengujian” harus dimaknai sebagai bentuk pelayanan SIM dilakukan dengan selektif, sehingga tidak semua pemohon dipastikan akan mendapatkan SIM, kecuali memang lulus dalam proses pengujian. Kemudian aspek non diskriminatif diperlihatkan dengan adanya pelayanan SIM bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM telah memenuhi asas kepentingan umum.

8. Pelayanan yang Baik

Bahwa yang dimaksud dengan “*asas pelayanan yang baik*” adalah asas yang memberikan pelayanan yang tepat waktu, prosedur dan biaya yang jelas, sesuai dengan standar pelayanan, dan ketentuan peraturan perundang-undangan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf h UU Adpem). Keberadaan SOP Penerbitan SIM merupakan upaya yang telah dilakukan PIHAK TERKAIT untuk memberikan kejelasan prosedur dalam pelayanan penerbitan SIM di Satpas yang menjadi pegangan dalam penyelenggaraan di daerah. Dalam SOP Penerbitan SIM juga memberikan kejelasan dari segi waktu yang diperlukan dalam penerbitan SIM. Hal tersebut diwujudkan dengan adanya standar sarana yang dibutuhkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM di antaranya adalah ketersediaan papan standar waktu pelayanan dan papan standar waktu penerbitan SIM. Dari aspek biaya, penetapan biaya dalam penerbitan perpanjangan SIM telah ditetapkan dalam PP Nomor 76 Tahun 2020 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia (PP PNBPN Polri). Besaran tarif tersebut kemudian diwajibkan untuk diinformasikan kepada masyarakat dalam bentuk ketersediaan papan tarif PNBPN sebagai standar sarana dalam SOP Penerbitan SIM. Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM telah memenuhi asas pelayanan yang baik.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM setidaknya telah memenuhi asas-asas umum pemerintahan yang baik dan terus dilakukan berbagai inovasi dan perbaikan pelayanan sebagaimana yang diamanatkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015.

H. INOVASI TEKNOLOGI UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN DALAM PENERBITAN SIM

1. Bahwa dalam rangka menciptakan pelayanan prima dalam proses penerbitan SIM, berbagai inovasi telah dikembangkan oleh Korps Lalu Lintas Polri. Inovasi-inovasi yang telah dilaksanakan dimaksudkan untuk memberikan kemudahan dalam proses permohonan dan penerbitan SIM, mendekatkan pelayanan SIM kepada warga masyarakat, dan mencegah terjadinya kontak langsung antara petugas dengan warga masyarakat pemohon SIM yang dapat membuka

terjadinya hubungan suap-menyuap. Inovasi pelayanan lebih ditujukan pada pelayanan prosedur penerbitan SIM dan tidak mengurangi bobot persyaratan bagi penerbitan SIM. Inovasi yang telah dikembangkan sudah dapat dilaksanakan di sebagian besar Satpas, namun inovasi tertentu lainnya masih harus dilaksanakan secara bertahap di Satpas kota besar tertentu karena memerlukan sumber pendanaan yang relatif besar untuk pengadaan sarana dan prasarananya serta sumber daya manusia sebagai operatornya. Inovasi tersebut berupa:

Tabel Error! No text of specified style in document..1. Inovasi dan Peningkatan Pelayanan dalam Penerbitan SIM

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
2015	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING): SIMLING memungkinkan dilakukannya perpanjangan SIM lintas kota melalui unit kendaraan layanan SIM keliling	Implementasi layanan SIM Keliling <i>online</i> sebanyak 55 unit tersebar di berbagai wilayah di Indonesia.
2016		Penambahan sebanyak 100 unit.
2017		Penambahan sebanyak 33 unit.
2018		Penambahan sebanyak 50 unit.
2019	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING)	Penambahan sebanyak 34 unit.
	Integrasi Data Dukcapil: NIK mulai digunakan sebagai <i>Key Identifier</i> dalam basis data SIM. Integrasi ke data Dukcapil dilakukan melalui API Divisi TIK Polri.	Identitas kependudukan mulai digunakan sebagai <i>Key Identifier</i> dalam basis data SIM. Dengan demikian maka pencarian data SIM sudah dapat juga dilakukan dengan menggunakan kata kunci NIK dan data demografi mengambil sumber data dari data kependudukan sehingga memberikan kualitas data yang lebih baik.
	Penguatan Identifikasi: Proses identifikasi sidik jari (AFIS) disempurnakan menjadi perekaman dengan metode <i>Rolling 10</i> dengan <i>threshold</i> yang ditingkatkan.	Sebagai upaya memperkuat kualitas identifikasi SIM, Korlantas melakukan penyempurnaan dengan mengubah metode menjadi menggunakan <i>rolling 10</i> dimana pemohon diambil sidik 10 jari dengan <i>threshold</i> kualitas yang ditingkatkan. Hal ini ditujukan untuk menghindarkan potensi kesalahan identifikasi individu yang bersumber dari sidik jari untuk kepentingan forensik kepolisian.
	Penggunaan Smart SIM:	Material kartu SIM diganti menjadi kartu dengan <i>chip</i> untuk

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	Material kartu SIM diganti menjadi kartu yang memiliki <i>chip</i> yang mampu menyimpan data pemegang SIM serta data lainnya seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.	mengakomodasi kebutuhan penyimpanan data yang diperlukan oleh sistem penerbitan SIM sehingga kartu SIM dapat berfungsi selayaknya kartu tanda penduduk elektronik dimana saat dilakukan pembacaan menggunakan perangkat tertentu maka data SIM dapat terbaca.
2020	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING)	Penambahan sebanyak 20 unit.
	Sistem Uji Praktik SIM A & C secara Elektronik E-DRIVES: Sistem uji praktik SIM A & C diubah dari sistem secara manual menjadi sistem elektronik dengan menggunakan teknologi sensor dan <i>Internet of Things (IoT)</i> .	Meningkatkan kualitas lapangan uji praktik SIM di 6 Satpas dengan mengganti peralatan manual menjadi sistem terkomputerisasi yang dilengkapi dengan berbagai sensor dan perangkat IoT yang mampu mendeteksi pelaksanaan ujian praktik di seluruh <i>track</i> materi uji sehingga proses ujian praktik menjadi lebih cepat, akurat, akuntabel sekaligus transparan.
	SIM Internasional Online: Pelayanan penerbitan SIM Internasional dapat dilakukan secara <i>online</i> .	Memangkas birokrasi dalam penerbitan SIM Internasional untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat yang memerlukan layanan penerbitan SIM Internasional. Dapat diakses dari mana saja dan kapan saja dan seluruh proses penerbitan menjadi lebih singkat dan cepat.
	Peningkatan Metode Keamanan Sistem: Metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbitan SIM diubah dari sistem sandi/PIN menjadi biometri (sidik jari).	Peningkatan faktor keamanan dalam pemberian otorisasi bagi pejabat penanggung jawab penerbitan SIM di wilayah sekaligus untuk menghindari potensi penyalahgunaan fitur otorisasi dengan cara memastikan hanya pejabat tertentu yang dapat mengakses fitur dengan menggunakan identifikasi sidik jari.
2021	Sistem Pengenalan Wajah: Penambahan komponen identifikasi SIM dengan menggunakan teknologi Pengenalan Wajah (<i>Face Recognition</i>) sesuai Perpol	Salah satu kendala identifikasi individu secara <i>online</i> adalah tidak adanya metode yang paling tepat untuk memastikan validitas identitas. Karena itu Korlantas menerapkan teknologi pengenalan

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	SIM sehingga memungkinkan dilakukannya proses identifikasi secara <i>online</i> .	wajah sebagai komponen tambahan pada proses identifikasi dengan menggunakan data Dukcapil sebagai pembandingnya. Teknologi ini memungkinkan dilakukannya validasi identitas individu melalui gambar yang ditangkap oleh kamera dengan akurasi di atas 96%.
	Integrasi Persyaratan Kesehatan Jasmani dan Rohani: Data hasil pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani sebagai persyaratan dalam proses penerbitan SIM terhubung dengan sistem utama penerbitan SIM secara <i>online</i> .	Sebagai upaya memperkaya basis data SIM sekaligus memastikan dilaksanakannya proses pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani, Korlantas melakukan integrasi data hasil pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani yang dilaksanakan oleh penyelenggara pemeriksaan kesehatan sesuai dengan Perpol SIM.
	Layanan Perpanjangan SIM secara Online melalui Aplikasi SINAR Digital Korlantas: Aplikasi SIM Nasional Presisi (SINAR) memungkinkan masyarakat melakukan perpanjangan SIM A & C secara <i>online</i> melalui gawai pribadi.	Menjawab tuntutan masyarakat akan hadirnya proses pelayanan perpanjangan SIM yang mudah, cepat dan efisien, Korlantas meluncurkan aplikasi SIM Nasional Presisi dimana masyarakat dapat melakukan perpanjangan SIM secara mandiri melalui gawai pribadi. Dengan hadirnya aplikasi SINAR, proses perpanjangan SIM menjadi jauh lebih cepat, mudah dan murah dan masyarakat bisa memilih agar SIM dikirim ke alamat yang dikehendaki tanpa harus datang ke Satpas.
	Sistem Uji Praktik SIM A & C secara Elektronik E-DRIVES	Penambahan di 20 Satpas.
	Pilot Project Uji Teori SIM secara Online E-AVIS: Uji Teori SIM E-AVIS adalah sistem ujian teori SIM berbasis digital/audio visual yang disajikan secara interaktif dan memiliki materi uji yang baru.	<i>Pilot Project</i> di 6 Satpas sebagai respons atas materi ujian teori SIM yang ada masa pakainya sudah cukup lama, Korlantas melakukan upaya revitalisasi ujian teori dengan menyusun materi-materi baru yang lebih relevan dengan perkembangan situasi terkini, sekaligus melakukan pembaruan teknologi agar sejalan dengan perkembangan teknologi informasi terbaru.

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
2022	Layanan SIM Keliling <i>Online</i> (SIMLING)	Penambahan sebanyak 70 unit.
	Uji Teori SIM secara <i>Online</i> E-AVIS	Penambahan di 20 Satpas di wilayah Polda Jawa Barat.
	Integrasi SINAR ke SuperApp Polri Presisi: Mengintegrasikan layanan penerbitan SIM secara daring penuh (<i>online</i>) ke dalam SuperApp Presisi Polri.	Sejalan dengan amanah Perpol Nomor 4 Tahun 2022 tentang Satu Data Kepolisian RI, Korlantas turut mendukung dengan mengintegrasikan layanan penerbitan SIM secara daring penuh ke dalam aplikasi SuperApp Presisi Polri sehingga cakupan layanan menjadi semakin luas dan memudahkan masyarakat dimana banyak layanan publik Polri ada dalam SuperApp Presisi Polri tersebut.
	Pilot Project Integrasi BPJS: Integrasi dengan layanan BPJS Kesehatan untuk melakukan pemeriksaan status kepesertaan BPJS pemohon SIM sesuai Inpres Nomor 1 Tahun 2022.	Sesuai amanah Inpres Nomor 1 Tahun 2022, kepesertaan aktif BPJS Kesehatan akan dijadikan salah satu persyaratan administrasi yang harus dilengkapi oleh pemohon SIM. Korlantas memandang perlu untuk segera mempersiapkan diri dengan melakukan integrasi data BPJS ke dalam proses penerbitan SIM. Pilot Project dilaksanakan di Satpas Purwakarta dan telah dinyatakan berhasil berfungsi dengan baik.
	Encrypted QR-Code: Material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari berbasis <i>chip</i> menjadi QR-Code terenkripsi.	Sebagai antisipasi terjadinya <i>chip shortage</i> secara global, sekaligus sebagai langkah peningkatan sistem keamanan SIM serta sebagai persiapan akan terintegrasinya data demografi, identifikasi individu, pelatihan keterampilan mengemudi, kesehatan jasmani dan rohani, hasil ujian teori dan praktik, dan data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas ke dalam data SIM maka dilakukan perubahan material SIM dari semula berbasis <i>chip</i> menjadi berbasis QR Code terenkripsi. Ini adalah langkah strategis Korlantas agar di kemudian hari dapat menghadirkan SIM Digital yang

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
		tidak lagi berbasis kartu yang pada akhirnya akan semakin memberikan kemudahan dan fleksibilitas bagi masyarakat.
2023	Layanan SIM Keliling <i>Online</i> (SIMLING)	Penambahan sebanyak 100 unit.
	Uji Teori SIM secara <i>Online</i> E-AVIS	Setelah menjalani <i>piloting</i> dan uji coba di 26 Satpas, sistem uji teori baru E-AVIS mulai diberlakukan secara nasional secara bertahap sesuai dengan realisasi program pembaruan perangkat uji teori yang masa pakainya sudah cukup lama.
	Buku Panduan Latihan Uji Teori SIM: Penerbitan buku panduan latihan Uji Teori SIM A & C dalam bentuk <i>hard copy</i> dan elektronik.	Sebagai bukti transparansi dalam pelaksanaan ujian teori SIM, Korlantas Polri mencetak dan mendistribusikan Buku Panduan Latihan Uji Teori SIM yang tersedia di Satpas serta dapat diunduh secara bebas oleh masyarakat. Buku dan <i>e-book</i> ini berisikan materi ujian teori yang sama dengan yang akan diujikan di Satpas sehingga diharapkan masyarakat dapat belajar dan berlatih terlebih dahulu sebelum mengikuti ujian teori.
Sentralisasi Penerbitan SIM: Penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru serta perkembangan teknologi terkini.	Sistem Korlantas melakukan analisa dan evaluasi menyeluruh terhadap sistem penerbitan SIM dan mengambil kesimpulan bahwa sudah saatnya sistem lama yang memiliki tipologi desentralisasi diubah ke tipologi baru yang berupa sistem tersentralisasi. Langkah ini diambil karena ke depan akan banyak sekali integrasi data yang perlu dilakukan serta akan banyak inovasi yang memerlukan kesiapan sistem penerbitan SIM secara <i>end-to-end</i> .	

Sumber: Korlantas, 2023.

Rincian inovasi dan peningkatan pelayanan dalam penerbitan SIM dielaborasi lebih lanjut dalam uraian di bawah ini:

a. Pelayanan SIM *Online*

Pelayanan SIM *online* merupakan inovasi pertama kali untuk memberikan pelayanan prosedur permohonan SIM. Pelayanan *online* pada awalnya hanya menekankan pada penyerahan berkas permohonan baik baru maupun perpanjangan dan pembayaran biaya sebagai Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) kepada rekening Bank yang ditunjuk. Pelayanan SIM *online* ini juga diterapkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM Internasional. Pelayanan SIM Internasional secara *online* ini dimulai pada tahun 2020.

b. Pelayanan SIM Keliling atau Gerai Pelayanan SIM

Pelayanan SIM Keliling dan Gerai Pelayanan SIM merupakan inovasi untuk mendekatkan pelayanan SIM kepada anggota masyarakat yang memerlukan perpanjangan SIM. Pelayanan SIM Keliling dilakukan melalui penggunaan mobil yang dirancang secara khusus dengan sarana dan prasarana sebagaimana yang terdapat di ruang pelayanan pada Satpas dengan jadwal yang sudah ditentukan. Pada tahun 2015 jumlah unit dari pelayanan SIM Keliling ini baru tersedia sebanyak 55 unit dan setiap tahun terus bertambah sampai tahun 2023 berjumlah 462 unit dilakukan di tempat-tempat umum tertentu seperti mal tertentu yang sudah ditentukan tempatnya. Jadwal dan tempat pelayanan dapat diakses pada *website* masing-masing Ditlantas Polda. Pada mobil Pelayanan SIM Keliling dan Gerai Pelayanan SIM terdapat petugas bank yang siap menerima pembayaran biaya perpanjangan SIM baik secara tunai maupun Kartu Debet.

c. Pelayanan perpanjangan SIM secara *online* dengan menggunakan aplikasi SINAR

Inovasi ini diluncurkan pada bulan April 2021 yang memberikan kemudahan kepada pemegang SIM untuk melakukan perpanjangan SIM secara *online* penuh dengan menggunakan aplikasi SIM Nasional Presisi atau SINAR. Prosesnya dimulai dari pengajuan permohonan sampai selesai dan SIM perpanjangan dikirimkan ke alamat rumah pemohon. Ada 12 langkah yang harus dilakukan oleh pemohon, yaitu: (1) pemohon mengunduh aplikasi "Digital Korlantas Polri" yaitu SINAR melalui penggunaan *mobile phone Android* melalui *Google Play Store*; (2) Setelah mengunduh aplikasi tersebut,

pemohon akan diminta memasukkan nomor ponsel dan email untuk verifikasi identitas; (3) Pemohon kemudian akan mendapatkan nomor OTP yang menjadi bukti verifikasi pengguna; (4) Pengguna diminta memasukkan NIK beserta nama lengkap sesuai KTP yang akan di-*upload* untuk diverifikasi melalui *face recognition*; (5) Jika dinyatakan valid, maka layanan membuat dan memperpanjang SIM *online* siap digunakan; (6) Masuk kembali ke aplikasi Digital Korlantas Polri, dan pilih ikon "SINAR"; (7) Pilih perpanjangan SIM; (8) Pemohon diminta memilih golongan SIM serta mengunggah foto KTP, foto SIM, serta foto tanda tangan dan pas foto dengan dilengkapi hasil pemeriksaan kesehatan dan psikologi pengemudi; (9) Selanjutnya pemohon diberikan metode pengiriman, yakni diambil sendiri pemohon atau diambil wakil lewat surat kuasa atau menggunakan jasa pengiriman; (10) Untuk pembayaran, pemohon dapat melakukan pembayaran melalui *virtual account* BNI; (11) Setelah itu, SIM dicetak dan diterima pemohon sesuai metode pengiriman; (12) Setelah SIM diterima pemohon melakukan konfirmasi bahwa SIM telah diterima.

d. Pelayanan ujian teori melalui penggunaan aplikasi *Electronic Audio Visual Integrated System* atau E-AVIS

Aplikasi E-AVIS ini digunakan untuk pelaksanaan ujian teori pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas. *Pilot project* Uji Teori SIM secara *online* E-AVIS ini diinisiasi pada tahun 2021, yang diawali untuk diterapkan pada 6 Satpas, yang kemudian pada tahun 2022 penerapan A-VIS ini kemudian diterapkan pada 20 Satpas di wilayah Polda Jawa Barat. Pemohon SIM baru dapat mengunduh bank soal tentang pengetahuan dan pemahaman tata cara dan etika berlalu lintas untuk dipelajari sebelum mengikuti ujian teori. Jika sudah memahami, mereka dapat mengajukan permohonan SIM dan mengikuti ujian teori secara *online* dengan: (1) soal ujian yang disajikan kepada setiap peserta ujian diacak oleh sistem sehingga soal kepada peserta yang satu dengan lainnya berbeda; (2) selama mengerjakan soal, wajah peserta dipantau melalui penggunaan fitur *face recognition* dengan tujuan mencermati ada-tidaknya perijokian dan mencocokkan bahwa antara peserta ujian dengan pemohon SIM sama orangnya; (3) setelah selesai ujian, sistem

akan menilai secara otomatis jumlah jawaban yang benar untuk menentukan kelulusan dan peserta dapat mengetahui secara langsung; (4) jika lulus, pemohon SIM dapat melanjutkan pada tahap berikutnya.

e. Pelayanan tes kesehatan jasmani dan rohani secara *online*

Tes Kesehatan secara *online* dilaksanakan melalui penggunaan aplikasi tertentu yaitu aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani dan aplikasi *e-ppsi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi.

f. Pelayanan ujian praktik melalui penggunaan aplikasi *E-Drive*

Sistem Uji Praktik SIM A dan C secara Elektronik E-DRIVES ini diawali pada tahun 2020, dengan penerapan di 6 Satpas, kemudian pada tahun 2021 diterapkan pada 20 Satpas. Dalam aplikasi *E-Drive* ini, ada beberapa teknologi yang menjadi komponennya, yaitu: (a) *Radio Frequency Identification* atau *RFID* yang disematkan pada kendaraan roda dua yang berfungsi untuk mengidentifikasi data pengemudi tanpa harus bersentuhan dan secara otomatis menampilkan identitas peserta uji dalam monitor; (b) *Passive Infrared* yang disematkan pada garis awal dan di garis akhir proses pengujian untuk mengetahui saat peserta memulai dan menyelesaikan tiap-tiap tahapan tes; (c) *Vibration sensor* yang dibenamkan di patok-patok yang dipasang di samping lintasan ujian praktik untuk mendeteksi suatu getaran pada sebuah benda jika peserta uji melanggar atau melakukan kesalahan; (d) *Ultrasonik* yaitu pancaran gelombang yang memiliki kemampuan menangkap suara dengan frekuensi tinggi 20KHz dan berfungsi mendeteksi adanya gerakan maju atau mundur pada saat peserta uji berada dan berhenti pada jalan tanjakan atau turunan sebelum melanjutkan tahapan pengujian. Sinyal gerakan maju atau mundur akan dikirim ke *computer server* di ruang monitor; (e) CCTV dan Pengeras Suara yang berguna untuk mengawasi proses pengujian dari Ruang Monitor dan memberi peringatan, aba-aba, atau perintah lainnya kepada peserta.

g. Untuk ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual yang dapat memberikan penilaian hasil lulus atau tidak secara otomatis.

- h. Integrasi Data Dukcapil yang mulai diinisiasi pada tahun 2019. Inovasi ini sebagai upaya untuk menjadikan NIK sebagai *Key Identifier* dalam basis data SIM. Integrasi dilakukan ke data Dukcapil melalui API Divisi TIK Polri.
 - i. Penguatan identifikasi sidik jari untuk memperkuat kualitas identifikasi SIM, dengan menggunakan *rolling 10* yang mana Pemohon diambil sidik 10 jari dengan *threshold* kualitas yang ditingkatkan.
 - j. Penggunaan *Smart SIM* yakni dengan menggunakan *chip* sebagai material kartu SIM sehingga mampu menyimpan data pemegang SIM serta data lainnya seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.
 - k. Peningkatan metode keamanan sistem yakni dengan meningkatkan metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbit SIM diubah dari sistem sandi/PIN menjadi biometri (sidik jari).
 - l. *Pilot Project* Integrasi BPJS untuk dapat melakukan pemeriksaan status kepesertaan BPJS dari Pemohon SIM.
 - m. *Encrypted QR-Code*, material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari berbasis *chip* menjadi *QR-Code* terenkripsi.
 - n. Penerbitan buku panduan latihan Uji Teori SIM A dan C dalam bentuk *hard copy* dan elektronik.
 - o. Sentralisasi Sistem Penerbitan SIM berupa penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru serta perkembangan teknologi terkini.
2. Bahwa dengan berbagai inovasi tersebut diharapkan ada proses yang transparan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM dan obyektif dalam penilaian kelulusan peserta. Namun demikian, pelaksanaan inovasi-inovasi tersebut harus dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan ketersediaan dana dan sumber daya manusia pada setiap Satpas. Di samping itu juga kesiapan dan kemampuan warga masyarakat untuk memanfaatkan teknologi pelayanan SIM menjadi faktor yang wajib dipertimbangkan.
3. Bahwa wujud lain penyesuaian pelayanan penerbitan SIM dengan kemajuan teknologi, khususnya teknologi pada kendaraan bermotor dapat dilihat dengan merujuk pada materi ujian teori dan ujian praktik dalam penerbitan SIM. Hal ini mengacu pada Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM yang mencantumkan di

antaranya perihal Pengenalan Kendaraan. Dalam Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM A misalnya, diuraikan perihal Lampu Indikator mobil yang terdiri atas indikator: (a) *check engine*; (b) indikator lampu sein; (c) indikator temperatur mesin; (d) indikator tekanan oli; (e) indikator aki; (f) indikator minyak rem; (g) indikator *airbag*; (h) indikator pintu; dan (i) indikator *seatbelt*. Keberadaan Lampu Indikator dalam cakupan materi Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM A merupakan bentuk adanya akomodasi kemajuan teknologi sebagai materi ujian teori untuk memperoleh SIM yang akan terus berkembang sesuai perkembangan teknologi yang ada. Perkembangan teknologi terbaru, misalnya *Lane Keep Assist* (memastikan mobil berada pada jalurnya dan memberikan peringatan ke pengemudi jika mobil berpindah jalur tanpa menyalakan lampu sein), *Lane Departure Warning* (mendeteksi mobil berubah jalur secara tiba-tiba dan mendeteksi adanya kendaraan di samping kiri atau kanan yang bisa membahayakan posisi mobil), *Forward-Collision Avoidance Assist* (melakukan pengereman secara otomatis jika sistem memprediksi akan terjadi tabrakan), *Blind-Spot Collision-Avoidance Assist* (memonitor *blind-spot* mobil saat akan keluar dari area parkir paralel), *Safe Exit Assist* (mendeteksi dan memberikan peringatan dari sisi belakang saat penumpang akan membuka pintu belakang), *Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist* (memberikan peringatan saat mobil sedang berjalan mundur dan ada objek lain seperti mobil, sepeda motor atau orang berjalan yang mendekat, di mana dalam jarak tertentu, mobil akan melakukan pengereman mendadak untuk mencegah terjadinya senggolan atau benturan), *Lane Following Assist* (mampu melacak penanda garis jalur jalan agar mobil tetap ada di jalur yang aman). Berbagai kemajuan teknologi pada kendaraan bermotor tersebut semuanya dituangkan dalam *Multi Information Display* (MID) yang terdapat pada *dashboard* mobil, sehingga pemahaman mengenai Lampu Indikator yang terus berkembang sesuai perkembangan teknologi tersebut menjadi salah satu materi dalam ujian SIM yang perlu dipahami pemegang SIM. Selain itu, pada dasarnya seluruh perkembangan teknologi tersebut membutuhkan kesigapan respons dari pengemudi, di mana hal tersebut sudah tercakup dalam syarat administrasi berupa bukti kompetensi mengemudi, syarat kesehatan berupa tes kesehatan jasmani dan tes kesehatan

rohani, serta syarat ujian praktik, yang ke semuanya mengarah pada pemeriksaan kesigapan pengemudi dalam menghadapi kondisi berlalu lintas di Indonesia, baik dengan kendaraan bermotor yang didukung maupun tidak didukung dengan kemajuan teknologi terbaru.

I. URGENSI EVALUASI DALAM PERPANJANGAN SIM

1. Evaluasi dalam Perpanjangan SIM sebagai Upaya Membangun Budaya Hukum Berlalu Lintas

- a. Bahwa pemberian jangka waktu berlaku pada SIM yang berkonsekuensi pada adanya evaluasi terhadap pemegang SIM pada dasarnya juga berkontribusi pada pembangunan budaya hukum berlalu lintas di Indonesia. Dengan adanya evaluasi tersebut membuat pemegang SIM akan berupaya untuk berlalu lintas secara aman, selamat, tertib, dan berkeselamatan karena terdapat mekanisme *demerit point system* atau sistem penandaan SIM berdasar pada kesalahan pengemudi dalam berlalu lintas. Dengan demikian, pemegang SIM tidak selalu dipastikan akan mendapatkan perpanjangan SIM, melainkan perpanjangan SIM hanya dapat diberikan bila persyaratan penerbitan SIM dipenuhi, dan juga dengan melihat *traffic attitude record* yang dimiliki oleh pemegang SIM. Hal ini diharapkan sebagai upaya untuk membangun budaya hukum berlalu lintas di Indonesia yang berorientasi pada lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Salah satu contoh budaya hukum berlalu lintas yang telah digariskan dalam UU LLAJ, misalnya kewajiban pengemudi kendaraan bermotor umum untuk istirahat paling singkat setengah jam atau 30 (tiga puluh) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut (*vide* Pasal 90 ayat (3) UU LLAJ). Walaupun kewajiban tersebut diperuntukkan bagi pengemudi kendaraan bermotor umum, namun hal tersebut dapat menjadi acuan bagi pengemudi kendaraan bermotor perseorangan. Bahkan bila mengacu pada Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol, disebutkan bahwa *rest area* untuk jalan bebas hambatan atau jalan tol antarkota disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan. Hal ini berarti dengan menggunakan asumsi

batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas (*vide* Pasal 21 ayat (4) UU LLAJ), maka setelah pengemudi mengemudi selama 0,8 jam atau 50 menit, telah disediakan paling sedikit 1 (satu) *rest area* di jalan tol. Dengan demikian, pengemudi diberikan keleluasaan dengan penuh kesadaran untuk memilih kapan waktunya untuk beristirahat karena lokasi *rest area* telah disediakan setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer atau sekitar 50 (lima puluh) menit setelah pengemudi mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tol. Kesadaran inilah yang menjadi bagian dari budaya hukum berlalu lintas, bahwa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan bukan semata terkait keselamatan pribadi, tetapi juga kesadaran untuk tidak membahayakan pengemudi yang lain di jalan.

- b. Bahwa untuk menjawab dalil Pemohon mengenai perbandingan negara yang menerapkan kebijakan SIM seumur hidup dengan negara Perancis, perlu terlebih dahulu diingat bahwa dalam melakukan perbandingan hukum dengan negara lain selayaknya perbandingan dilakukan dengan negara yang memiliki titik kesamaan dengan Indonesia, dan bukan semata memilih negara yang bersesuaian dengan dalil Pemohon. Memperbandingkan penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan dalam konteks studi perbandingan hukum. Hal ini dikarenakan dalam melihat struktur hukum (*legal structure*) dan substansi hukum (*legal substance*), perlu juga untuk memperhatikan budaya hukum (*legal culture*) yang hidup di suatu negara. Indonesia dan Perancis tentu memiliki budaya hukum yang signifikan berbeda, khususnya dalam konteks budaya hukum berlalu lintas. Oleh karena itu, dalam konteks perbandingan penyelenggaraan penerbitan SIM, bukan semata hanya melihat pada substansi hukum dan struktur hukumnya, namun lebih penting dari pada itu untuk melihat substansi dan struktur hukum tersebut dibuat dalam ekosistem budaya hukum seperti apa.
- c. Bahwa izin mengemudi di Perancis disebut dengan *Permis de Conduire*, yang terdiri atas beberapa jenis, yaitu:
 - 1) *Permis A*

Permis A diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor, yang terdiri atas beberapa kategori, yaitu: (a) *Permis AM* (untuk pengendara yang berumur minimal 16 tahun dan dipergunakan untuk mengendarai sepeda motor kecil yang berpedal); (b) *Permis A1* (untuk pengendara sepeda motor yang mempunyai kapasitas mesin dari 120cc-125cc); (c) *Permis B1* (untuk pengendara kendaraan ringan beroda empat); dan (d) *Permis A2* (untuk pengendara sepeda motor yang berumur minimal 18 tahun).

2) *Permis B*

Permis B diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan maksimum 8 penumpang.

3) *Permis BE*

Permis BE diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan gandengan seberat maksimum 3500 kg. SIM ini hanya diperuntukkan bagi pengendara yang berumur minimal 18 tahun.

4) *Permis C* dan *Permis D*

Permis C diperuntukkan bagi *pengendara* mobil berukuran medium dan besar, sedangkan *Permis D* diperuntukkan bagi pengendara bis kecil dan bis.

Adapun masa berlakunya izin mengemudi di Perancis adalah selama 15 (lima belas) tahun [<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31133?lang=en>]. Dengan ketentuan bahwa ketika seorang pengemudi telah berumur 70 tahun, ia tidak diwajibkan untuk memperpanjang *permis de conduire*-nya. Kondisi ini tidak berlaku bagi pengemudi yang telah berumur 70 tahun yang menurut peraturan atau kepentingan asuransi diwajibkan untuk melakukan pemeriksaan kesehatan guna mendapatkan fasilitas tersebut. Realitas ini membantah dalil PEMOHON yang menyatakan bahwa SIM di Perancis berlaku seumur hidup. Sebaliknya, SIM di Perancis hanya berlaku selama 15 tahun dan untuk memperpanjang masa berlakunya diperlukan proses dan pemenuhan syarat tertentu. Dengan merujuk pada uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa perbandingan hukum dalam penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan untuk dilakukan.

d. Bahwa perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos. Dengan merujuk pada *Global Road Safety Facility* yang diinisiasi World Bank (<https://www.roadsafetyfacility.org/road-safety-country-profiles>), dapat dielaborasi perbandingan beberapa negara di Asia Tenggara yang memiliki karakteristik yang serupa dengan Indonesia, yaitu:

- 1) Masa berlakunya SIM di Filipina berdasarkan *Section 23 Issuances of Driver's License, Fees and Validity Republic Act 10930*, yang telah mengamendemen *the Land Transportation and Traffic Code*, adalah 5 (lima) tahun dengan ketentuan khusus bahwa masa berlaku SIM ini dapat diperpanjang menjadi 10 (sepuluh) tahun apabila selama 3 (tiga) tahun pemegang SIM dinyatakan bersih dari perbuatan/tindakan pelanggaran lalu lintas. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Terdapat beberapa jenis SIM, termasuk: (a) *Non-Professional Driver's License*: bagi individu yang mengemudikan kendaraan pribadi atau kendaraan umum non-komersial; (b) *Professional Driver's License*: bagi individu yang ingin mengemudikan kendaraan komersial seperti taksi, bis, truk, atau kendaraan berat lainnya; dan (c) *Student Driver's Permit*: Izin khusus yang diberikan kepada calon pengemudi yang sedang belajar mengemudi. Masa berlaku SIM di Filipina sama dengan Indonesia, yakni 5 tahun untuk SIM non-profesional. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Filipina beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Mirip seperti di Indonesia, daerah-daerah perkotaan di Filipina memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak terlalu padat, namun tantangan yang ada

adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 77% fatalitas kecelakaan melibatkan usia penduduk produktif (15-64 tahun).

- 2) Masa berlakunya SIM di Thailand berdasarkan *Article 44 Vehicle Act B.E. 2522 (1979)*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Thailand beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Mirip seperti di Indonesia, daerah-daerah perkotaan di Thailand memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak terlalu padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 82% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun).
- 3) Masa berlakunya SIM di Laos berdasarkan *Article 11 Road Traffic Law of Lao Democratic Republic*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani

proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Laos beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Jalan raya di daerah-daerah perkotaan di Laos memiliki cukup kepadatan, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 75% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun).

Adapun Indonesia sendiri berdasarkan data *Global Road Safety Facility* pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 76% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun). Mendasarkan pada perbandingan masa berlakunya SIM di ketiga negara tersebut dan karakteristik infrastruktur, dan budaya hukum berlalu lintas, terlihat bahwa memiliki kesamaan dengan Indonesia yang juga mengenal batas waktu dari keberlakuan SIM.

2. Pembaharuan Data SIM terkait Pemenuhan Persyaratan dalam Perpanjangan SIM

Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada bagian Pengaturan Penerbitan SIM dalam UU LLAJ dan peraturan pelaksanaannya, di mana penerbitan SIM dalam Perpol SIM masuk pula di dalamnya terkait penerbitan perpanjangan SIM, yang tetap mensyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, dan syarat kesehatan, maka perpanjangan SIM pada dasarnya juga berfungsi sebagai upaya evaluasi terhadap kemampuan mengemudi pemegang SIM. Konsekuensi dari adanya evaluasi adalah tentu tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan akan dikabulkan permohonan perpanjangannya, di mana hal tersebut sangat bergantung pada apakah syarat-syarat yang ditentukan dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM atau tidak. Wujud evaluasi pada masing-masing syarat dapat dielaborasi sebagai berikut:

1) Syarat Usia

Evaluasi terhadap syarat usia dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi ketentuan usia yang dipersyaratkan. Syarat usia ditetapkan minimal usia secara spesifik untuk masing-masing

jenis SIM dalam UU LLAJ (*vide* Pasal 71 ayat (2) UU LLAJ). Misalnya untuk permohonan penerbitan baru SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI ditetapkan usia minimal adalah 17 tahun. Tentu bila kemudian para pemegang SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI akan melakukan perpanjangan, berdasarkan penalaran yang wajar usia pemegang SIM akan bertambah, sehingga sudah dapat dipastikan syarat ini dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM.

2) Syarat Administrasi

Evaluasi terhadap syarat administrasi dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh kebutuhan dokumen yang dipersyaratkan. Pemetaan peluang dapat tidaknya kebutuhan dokumen tersebut dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..2. Peluang Pemenuhan Dokumen Syarat Administrasi Perpanjangan SIM

No.	Syarat	Peluang Pemenuhan	
		Dapat	Tidak Dapat
1.	formulir pendaftaran SIM	√	
2.	identitas diri Kartu Tanda Penduduk Elektronik bagi warga negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi warga negara asing	√	
3.	sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan	√	√
4.	surat izin kerja asli dari kementerian yang membidangi ketenagakerjaan bagi warga negara asing yang bekerja di Indonesia	√	
5.	perekaman biometri berupa sidik jari dan/atau pengenalan wajah maupun retina mata	√	
6.	tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan nasional	√	√
7.	bukti pembayaran penerimaan bukan pajak	√	

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa untuk dokumen yang berpotensi tidak dapat dipastikan pemenuhannya oleh pemohon perpanjangan SIM adalah: **Pertama**, tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan

nasional. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta merta dipenuhi pemohon perpanjangan SIM dikarenakan terdapat kemungkinan pemohon perpanjangan SIM memiliki pekerjaan informal yang belum mensyaratkan adanya keikutsertaan program jaminan kesehatan. **Kedua**, sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta merta dipenuhi pemohon perpanjangan SIM dikarenakan ada peluang pemohon perpanjangan SIM kehilangan kompetensi mengemudi karena pemegang SIM jarang mengemudikan kendaraan bermotor.

Adapun dokumen administrasi yang lain dikarenakan relatif melekat pada diri pemohon perpanjangan SIM sudah dapat dipastikan dapat dipenuhi. Hal ini dikarenakan melalui dokumen inilah kompetensi mengemudi dievaluasi dalam perpanjangan SIM, apakah memang pemohon perpanjangan SIM masih memiliki kompetensi yang cukup untuk dapat tetap mengemudikan kendaraan bermotor.

3) Syarat Kesehatan

Evaluasi terhadap syarat kesehatan dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh tes kesehatan yang dilakukan, baik kesehatan jasmani maupun kesehatan rohani.

a) kesehatan jasmani, meliputi pemeriksaan: (1) penglihatan; (2) pendengaran; dan (3) fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan jasmani. Hal tersebut terlihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..3. Data Peserta Tes Kesehatan Jasmani pada Aplikasi E-RIKKES

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Pemeriksaan oleh Dokter	156.972	310.492	189.157	218.874	100,00%
Memenuhi Syarat (MS)	156.899	310.480	189.155	218.845	99,99%
Tidak Memenuhi Syarat (TMS)	73	12	2	29	0,01%

Sumber: Korlantas, 2023.

Walaupun jumlah pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos relatif kecil, namun berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan lolos tes kesehatan jasmani.

b) kesehatan rohani, dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif; (2) kemampuan psikomotorik; dan (3) kepribadian. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi *e-ppsi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan rohani. Hal tersebut terlihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..4. Data Peserta Tes Kesehatan Rohani pada Aplikasi E-PPSI

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Mengikuti Tes	156.972	310.492	189.157	218.874	100%
Memenuhi Syarat	156.886	310.413	189.011	218.770	99,95%
Tidak Memenuhi Syarat 1 (sebelum konseling)	86	79	146	104	0,05%
Tidak Memenuhi Syarat 2 (setelah konseling)	10	28	92	43	0,02%
Tidak Memenuhi Syarat Final	76	51	54	60	0,03%

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa terdapat pemohon yang tidak lolos tes kesehatan rohani. Terhadap pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos ini kemudian diberikan konseling, sehingga mendapatkan pencerahan dalam mengikuti tes ulang kesehatan rohani. Namun demikian, tetap saja ada pemohon yang masih tidak lolos uji kesehatan rohani walaupun telah mendapatkan konseling.

Dengan mencermati peluang pemenuhan ketiga syarat di atas, dapat disimpulkan bahwa evaluasi dalam perpanjangan SIM memiliki urgensi untuk melakukan pembaharuan data terkait pemenuhan persyaratan dalam penerbitan perpanjangan SIM.

3. Pembaharuan Data SIM untuk Menciptakan Lalu Lintas yang Aman, Selamat, Tertib, dan Lancar

- a. Bahwa penerbitan SIM bagi seorang bermakna bahwa orang tersebut telah dinilai telah mempunyai kompetensi pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas, kompetensi keterampilan mengemudi, serta memenuhi syarat kesehatan jasmani dan rohani untuk mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Dengan terpenuhinya persyaratan-persyaratan tersebut, harapannya adalah orang tersebut akan berkontribusi bagi pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kematian atau luka berat dan luka ringan. Namun, harapan demikian tidak selalu sepenuhnya dapat terwujud karena kecelakaan lalu lintas selalu terjadi.
- b. Bahwa menurut data kejadian kecelakaan selama 6 (enam) tahun terakhir, yang tertuang dalam tabel berikut:

**Tabel Error! No text of specified style in document..5. Data Kejadian
Kecelakaan Lalu Lintas dan Akibatnya pada 2017-2022**

Uraian	Tahun						Rerata
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Jumlah Kejadian	104.327	109.215	116.411	100.028	103.645	137.851	111.913
Korban Meninggal Dunia	30.694	29.472	25.671	23.529	25.266	27.531	27.027 (16%)
Korban Luka Berat	14.559	13.315	12.475	10.751	10.553	13.230	12.481 (7%)
Korban Luka Ringan	121.575	130.571	137.342	113.518	117.913	163.686	130.768 (77%)
Kerugian Materiil (Rp)	217.030. 705.051	213.865. 513.510	254.779. 028.170	198.455. 894.788	246.653. 130.148	279.918. 629.139	235.117. 150.134

Sumber: Korlantas, 2023.

Mendasarkan pada data di atas, fakta yang menjadi keprihatinan adalah: **Pertama**, dari keseluruhan korban kecelakaan lalu lintas, ada ± 27.028 orang yang meninggal dunia setiap tahunnya. Hal ini berarti ada ± 2.252 orang setiap bulan atau ± 75 orang setiap hari atau ± 3 orang setiap jam yang meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas. **Kedua**, kecelakaan lalu lintas telah menyebabkan kerugian materiil sekitar Rp235.117.150.134,- (Dua Ratus Tiga Puluh Lima Milyar Rupiah) setiap tahunnya yang mencakup rusaknya kendaraan bermotor dan rusaknya barang-barang milik korban.

- c. Bahwa data kejadian kecelakaan di atas semakin dikuatkan dengan data pelanggaran lalu lintas berdasarkan kepemilikan pemegang SIM yang disajikan dalam tabel berikut ini:

Tabel Error! No text of specified style in document..6. Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kepemilikan SIM

JENIS SIM	2019	2020	2021	2022	2023
SIM A	240.332	2.800	85.574	136.596	27.419
SIM BI	35.161	451	12.544	15.008	3.151
SIM BII	9.851	149	3.875	3.828	874
SIM C	1.166.501	14.177	350.055	517.492	98.176
SIM D (D dan DI)	1.666	12	223	379	63
SIM A Umum	3.904	18	711	820	171
SIM BI Umum	34.722	410	10.714	13.402	3.264
SIM BII Umum	39.817	473	8.946	10.823	2.421
Tidak Memiliki SIM	4.106.029	70.262	1.224.441	1.940.421	370.537
JUMLAH	5.640.002	90.772	1.699.104	2.640.791	508.099
% Pelaku Tidak Memiliki SIM	73%	77%	72%	73%	73%

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa tingginya angka pelanggaran lalu lintas mayoritas didominasi pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Hal ini mengindikasikan bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM rentan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas karena tidak dimiliki bekal pengetahuan yang cukup mengenai peraturan lalu lintas. Hal ini dibuktikan dengan dominasi sebesar antara 72% sampai dengan 73% pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM.

- d. Bahwa dari data kejadian kecelakaan di atas dapat dikelompokkan lebih lanjut berdasarkan kepemilikan SIM yang dimiliki pelaku, yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..7. Pelaku Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kepemilikan SIM

JENIS SIM	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SIM A	4.856	5.232	4.573	440	482	4.408
SIM BI	1.065	1.074	978	108	125	879
SIM BII	269	238	233	5	18	245
SIM C	14.889	16.578	17.578	9.896	10.433	16.858

JENIS SIM	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SIM D (D dan DI)	12	11	10	26	8	17
SIM A Umum	111	119	49	2	7	35
SIM BI Umum	1.184	1.274	947	83	115	782
SIM BII Umum	1.518	1.423	1.130	101	114	1.128
Tidak Memiliki SIM	58.657	62.047	71.090	39.754	42.106	92.206
JUMLAH	82.569	88.003	96.596	50.427	53.411	116.565
% Pelaku Tidak Memiliki SIM	71%	71%	74%	79%	79%	79%

Sumber: Korlantas, 2023.

Bahwa dari aspek pelaku yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang patut mendapat catatan adalah antara 71% sampai dengan 79% dari pelaku penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Dengan demikian, tidak adanya justifikasi kompetensi mengemudi melalui penerbitan SIM terbukti menyumbang angka kecelakaan lalu lintas yang tertinggi bila dibandingkan dengan pengemudi yang telah terjustifikasi kompetensi mengemudinya melalui penerbitan SIM.

- e. Bahwa bila kemudian data kecelakaan di atas dikaitkan dengan usia pelaku, maka diperoleh data yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..8. Data Usia Pelaku Kecelakaan

Usia	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%
<14	869	1%	7.429	7%	1.604	4%	1.745	4%	3.377	3%
14-16	4.770	8%	10.370	10%	3.623	9%	3.574	8%	9.820	9%
17-21	10.768	17%	13.170	13%	7.464	18%	8.746	19%	20.321	18%
22-29	12.438	20%	21.751	22%	7.054	17%	7.879	17%	20.265	18%
30-39	10.965	17%	14.858	15%	5.973	14%	6.328	14%	16.815	15%
40-49	9.967	16%	13.500	13%	5.594	13%	5.781	13%	16.252	15%
50-59	7.353	12%	10.545	11%	4.914	12%	5.338	12%	13.808	12%
>60	4.368	7%	6.596	7%	3.882	9%	4.180	9%	8.620	8%
JUMLAH	63.516	100%	100.238	100%	42.128	100%	45.592	100%	111.300	100%

Sumber: Korlantas, 2023.

Bahwa dari data di atas dapat dilihat bahwa usia mayoritas pelaku kecelakaan adalah pada rentang usia 22 sampai dengan 29 tahun dengan persentase sebesar 17% sampai dengan 22% bila dibandingkan dengan usia pelaku kecelakaan pada rentang usia lain. Hal ini sejalan dengan data yang

dirilis oleh *Global Road Safety Facility* yang diinisiasi *World Bank* bahwa tingkat fatalitas kecelakaan didominasi pada rentang usia produktif. Oleh karena itu, evaluasi kompetensi melalui perpanjangan SIM diperlukan untuk dapat menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan dengan memastikan pemegang SIM memang masih memiliki kompetensi dan kesehatan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dalam rangka mencegah kecelakaan dan mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan.

- f. Bahwa kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil yang relatif banyak disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: **Pertama**, faktor manusia sebesar 61%. Hal ini dikaitkan dengan kemampuan serta karakter pengemudi. Pengemudi yang mengalami kelelahan namun memaksakan mengemudi, ketidakstabilan ketika menghadapi lalu lintas yang semakin padat dan macet, mempunyai penyakit tertentu yang menyebabkan konsentrasi terganggu, terpengaruh oleh minuman beralkohol atau obat-obatan tertentu, dan ketidakpahaman mengenai tata cara dan etika berlalu lintas karena tidak mempunyai SIM. Faktor manusia merupakan faktor dominan karena dari setiap terjadinya kecelakaan lalu lintas, dapat dipastikan didahului oleh adanya pelanggaran lalu lintas atau perilaku tidak patuh pada tata cara dan etika berlalu lintas. **Kedua**, faktor prasarana dan lingkungan sebesar 30%. Hal ini terkait dengan kondisi jalan dan lingkungan sekitar ruang jalan yang mencakup jalan bergelombang atau rusak, jalan yang licin, jalan berkelok-kelok, turunan atau tanjakan, lingkungan yang berkabut atau tempat binatang yang menyeberang. **Ketiga**, faktor kendaraan bermotor sebesar 9%. Hal ini terkait dengan kendaraan bermotor yang tidak layak jalan karena pemeliharaan yang tidak rutin sehingga menyebabkan gagalnya fungsi rem, mesin menjadi sangat panas, ban kendaraan yang sudah kehilangan daya cengkeram, kondisi kendaraan bermotor yang *over dimension*, dan cara pemuatan barang yang melampaui daya muat (*over load*) kendaraan bermotor.
- g. Bahwa dengan mendasarkan pada data di atas, pembenahan terhadap faktor manusia menjadi hal yang urgen untuk dilakukan. Salah satu wujud perbaikan terhadap faktor manusia adalah dengan adanya mekanisme perpanjangan

SIM yang dilakukan setiap 5 (lima) tahun sekali sebagai bentuk evaluasi terhadap kelayakan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Evaluasi dilakukan pada aspek pokok, yaitu kondisi kesehatan jasmani dan rohani, serta adanya kewajiban menyerahkan sertifikat kompetensi mengemudi atau sertifikat verifikasi kompetensi mengemudi, tentu menunjukkan tingkat kompetensi kemampuan mengemudi pemilik SIM. Bahkan untuk SIM Umum masih dilakukan evaluasi terhadap kemampuan mengemudi itu melalui uji ulang simulator yang dilengkapi dengan penilaian tingkat kecermatan dan kestabilan emosi pada saat mengendarai. Dari tes ulang kesehatan jasmani, rohani, sertifikasi kompetensi mengemudi, serta uji ulang melalui simulator akan dapat diketahui tingkat kompetensi mengemudi dari pemegang SIM, sehingga ada pilihan untuk diberikan perpanjangan atau ditolak. Pembinaan faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan inilah yang dapat diintervensi oleh negara melalui bentuk evaluasi dalam wujud perpanjangan SIM secara berkala.

4. Pembaharuan Data SIM untuk Forensik Kepolisian yang Mendukung Upaya Penegakan Hukum

- a. Bahwa ada fungsi lain dari perpanjangan SIM yang lebih penting bagi kepentingan negara, khususnya dalam mendukung tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 86 ayat (2) dan (3) UU LLAJ, yaitu: **Pertama**, SIM berfungsi sebagai registrasi pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi pemegang SIM yaitu nama, alamat, tempat kelahiran, tanggal-bulan-tahun kelahiran, pendidikan, pekerjaan, sidik jari, dan foto. Melalui perpanjangan SIM setiap 5 tahun sekali, keterangan identitas lengkap pemegang SIM dapat dilakukan pembaharuan di antaranya jika terjadi perubahan nama, perubahan alamat, perubahan pekerjaan, pembaharuan sidik jari, dan tampak wajah melalui pembaharuan foto. Adanya pembaharuan keterangan identitas setiap pemegang SIM tentu sangat bermanfaat bagi pelaksanaan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai pengemban tugas dan fungsi keamanan dan ketertiban masyarakat. **Kedua**, data identitas setiap pemegang SIM berfungsi sebagai Data Forensik Kepolisian. Keterangan data

lengkap dari pemegang SIM yang terus dilakukan pembaharuan setiap 5 tahun akan menjadi bahan dan sumber bagi pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan pelacakan terhadap pelaku tindak pidana terutama jika pelaku menggunakan kendaraan bermotor. Dengan data yang terus diperbaharui setiap 5 tahun, akan mempermudah atau membantu petugas penegak hukum melakukan penyelidikan dan penyidikan pelaku tindak pidana melalui penggunaan data yang terdapat dalam pangkalan data pemilik SIM.

- b. Bahwa dalam hal pemegang SIM terlibat dalam kecelakaan yang mengakibatkan korban nyawa, luka berat maupun kerugian materiil atau terlibat dalam tindak pidana lain, Polri selaku aparat penegak hukum harus segera bertindak, baik dalam rangka penanganan korban/membantu korban, maupun penegakan hukum:
 1. Untuk kepentingan penanganan korban, Polri sangat membutuhkan bantuan dan kerja sama dengan keluarga korban yang tentunya sesuai dengan alamat yang tertuang di dalam SIM. Walaupun korban kecelakaan lalu lintas itu sudah berpindah ke tempat lain, ingatan orang yang tinggal di sekitar alamat terakhir terhadap korban masih melekat, karena belum lewat 5 (lima) tahun, sehingga keberadaan keluarga korban masih memungkinkan untuk ditemukan/dicari. Inilah salah satu fungsi identitas dan alamat korban yang harus diperbaharui setiap 5 (lima) tahun. Melalui keluarga korban, atau orang-orang yang terdekat dengan korban, Polri dapat memperoleh keterangan berbagai peristiwa/kejadian sebelum korban mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum. Keterangan keluarga korban atau orang-orang terdekat di sekitar tempat tinggal korban dapat membantu mengungkap sebab terjadinya kecelakaan, misalnya di malam terakhir kurang tidur, atau terdapat masalah keluarga sebelum berangkat menjalankan kendaraan bermotor, dan sebab-sebab lainnya. Kemungkinan menemukan keluarga korban ataupun orang terdekatnya untuk dimintai keterangannya sangat sulit bagi Polri apabila korban ternyata telah lama berpindah tempat/atau tidak sesuai dengan alamat yang tertera di dalam SIM, misalnya karena SIM berlaku untuk

seumur hidup, yang karenanya alamat korban tidak terbarukan. Padahal dalam SIM selain data SIM yang tertuang pada kartu fisiknya, terdapat data-data lengkap yang meliputi kontak darurat. Data terkait kontak darurat berisikan *emergency name*, *emergency address*, *emergency relation*, dan *emergency phone*. Data tersebut berguna pada saat terjadi kecelakaan, baik terhadap korban maupun pelaku sehingga didapatkan kontak darurat untuk dapat segera dihubungi oleh petugas Polri saat melakukan olah tempat kejadian perkara pada kecelakaan.

2. Untuk kepentingan penegakan hukum, pembaharuan keterangan identitas pemegang SIM seperti perubahan nama, alamat, pekerjaan, dan tampak wajah melalui foto, akan sangat membantu dalam proses pengungkapan suatu perkara tindak pidana baik sebagai tersangka atau sebagai korban. Dalam hal pemegang SIM sebagai pelaku/tersangka, maka keluarga atau tetangga korban sesuai dengan alamat terbarunya dapat memberikan keterangan atau kesaksian dalam membantu terangnya tindak pidana yang terjadi.

Bahwa fungsi-fungsi inilah yang dimaksudkan SIM untuk kepentingan forensik kepolisian, yaitu untuk membantu Polri sebagai penyidik membuat terang tindak pidana yang terjadi dalam proses peradilan pidana.

Untuk melengkapi keterangannya Pihak terkait memberikan keterangan tambahan yang diterima Mahkamah pada tanggal 21 Agustus 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. POKOK PERKARA

Pengujian Materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) terhadap Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (2), dan Pasal 28I ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945), yang dimohonkan oleh Arifin Purwanto, S.H., untuk selanjutnya disebut sebagai Pemohon, sesuai Registrasi di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 42/PUU-XXI/2023 pada tanggal 17 April 2023, dengan perbaikan permohonan pada tanggal 22 Mei 2023.

B. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pihak Terkait dalam perkara sebagaimana dimaksud di atas menjelaskan bahwa salah satu kewenangan dari Mahkamah Konstitusi adalah melakukan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar sebagaimana diatur dalam:
 - a. Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, "*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.*"
 - b. Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan UU Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, "*Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*"
2. Bahwa keterlibatan Pihak Terkait dalam perkara pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar diatur dalam:
 - a. Pasal 5 ayat (2) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang mengatur, "*Dalam keadaan tertentu, Mahkamah dapat meminta keterangan pihak lain yang diposisikan sebagai Pihak Terkait.*"
 - b. Pasal 31 ayat (2) dan ayat (3) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, yang mengatur:
 - (2) *Keterangan Pihak Terkait diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia sebanyak 1 (satu) eksemplar asli yang ditandatangani oleh Pihak Terkait atau kuasa hukum disertai dengan daftar alat bukti, alat bukti yang mendukung keterangan, dan/atau dokumen lainnya.*

(3) Keterangan Pihak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sekurang-kurangnya memuat:

- a. nama Pihak Terkait dan/atau kuasa hukumnya, pekerjaan, kewarganegaraan, alamat rumah/kantor, dan alamat surat elektronik yang digunakan selama proses berperkara;*
- b. uraian yang jelas mengenai kedudukan hukum dan keterkaitan atau kepentingan Pihak Terkait terhadap permohonan yang diajukan oleh Pemohon.*

3. Bahwa Kepolisian Negara Republik Indonesia telah ditetapkan sebagai Pihak Terkait berdasarkan Ketetapan Mahkamah Konstitusi Nomor 22.42/PUU/TAP.MK/PT/6/2023 tentang Pihak Terkait dalam Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023, sehingga Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki kesempatan untuk mengajukan keterangan Pihak Terkait.
4. Bahwa berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang untuk menerima keterangan yang diajukan oleh Pihak Terkait, serta memeriksa dan memutus permohonan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 perihal Pengujian Materiil Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

C. KEDUDUKAN DAN KEPENTINGAN HUKUM PIHAK TERKAIT

1. Bahwa Pasal 6 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, mengatur bahwa:
 - (1) Pihak Terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c yaitu:*
 - a. perorangan atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;*
 - b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;*
 - c. badan hukum publik atau badan hukum privat; atau*
 - d. lembaga negara.*
 - (2) Pihak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pihak yang berkepentingan langsung dan/atau pihak yang berkepentingan tidak langsung dengan pokok Permohonan.*

2. Bahwa pokok perkara yang diujikan adalah ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi, "*Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang*", di mana ketentuan tersebut memiliki keterkaitan dengan ketentuan Pasal 87 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi, "*Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia*" dan ketentuan Pasal 15 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang berbunyi, "*Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang: memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor.*"
3. Bahwa dengan diujikannya ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ berpotensi memberikan dampak secara langsung bagi pelaksanaan tugas dan fungsi Pihak Terkait, mengingat SIM selain berfungsi sebagai bukti kompetensi *mengemudi*, juga berfungsi sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi (*vide* Pasal 86 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ), di mana data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian (*vide* Pasal 86 ayat (3) UU LLAJ). Keterkaitan antara jangka waktu keberlakuan SIM terkait erat dengan pelaksanaan fungsi kepolisian dalam upaya penegakan hukum, karena dengan adanya pembaharuan data Pengemudi secara berkala, maka fungsi forensik kepolisian dapat dilaksanakan secara optimal.
4. Bahwa dengan demikian, Kepolisian Negara Republik Indonesia telah memenuhi kualifikasi sebagai Pihak Terkait karena merupakan lembaga negara yang memiliki kepentingan langsung dengan pokok permohonan yang diajukan Pemohon.

D. KETIADAAN RELEVANSI DALIL KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON TERHADAP POKOK PERKARA

1. Bahwa Pemohon mendalilkan kedudukan hukum (*legal standing*) adalah WNI, di mana hak konstitusional Pemohon telah dirugikan atas berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi, "*Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.*" Sebab apabila SIM berlaku seumur hidup, maka

PEMOHON tidak perlu repot-repot mengurus berbagai persyaratan yang membuang-buang tenaga, waktu, dan biaya untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun).

2. Bahwa menurut Pihak Terkait, berdasarkan penelaahan terhadap permohonan, Pemohon dapat dinilai merupakan pihak yang dapat untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, yaitu berupa perorangan warga negara Indonesia. Namun demikian, menurut Pihak Terkait, Pemohon tidak memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ atau setidaknya anggapan kerugian yang diderita Pemohon bukan disebabkan karena keberlakuan UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM, sehingga bila menggunakan penalaran *argumentum a contrario*, bila implementasi SOP Penerbitan SIM tidak terdapat penyimpangan, *mutatis mutandis* tidak ada hal yang dipermasalahkan oleh Pemohon.
3. Bahwa dalil Pemohon yang menyatakan mengalami kerugian konstitusional tersebut tidak dapat dijadikan dasar adanya dan pemenuhan hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji. Hal ini didasarkan pada pemahaman bahwa perpanjangan SIM, termasuk tentunya permohonan SIM pengganti, dengan berbagai persyaratannya yang dianggap oleh Pemohon sebagai bentuk kerugian konstitusional tersebut bukanlah merupakan kewajiban bagi para pemegang SIM karena perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi para pemegang SIM. Artinya, pemegang SIM boleh memohon perpanjangan SIM, termasuk penggantian SIM yang hilang, dan boleh juga tidak memohon perpanjangan SIM dengan konsekuensi tidak lagi memiliki alas kewenangan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Begitu pula Pihak Terkait sebagai alat negara yang diberikan kewenangan untuk menerbitkan SIM, juga diberikan pilihan apakah akan memberikan perpanjangan atau tidak memberikan perpanjangan atas permohonan perpanjangan yang diajukan oleh masyarakat. Berdasarkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ telah secara tegas dinyatakan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi setiap orang memiliki SIM.

4. Bahwa dalil hak konstitusional yang dimiliki oleh Pemohon sebagaimana tertuang dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sama sekali tidak dicerai oleh keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Pun, kemudian dalam praktik yang bersifat kasuistik, Pemohon mendalilkan mengalami diskriminasi, dipersulit, dan menganggap tidak mendapatkan kepastian hukum yang adil, hal tersebut semata merupakan implementasi dari SOP Penerbitan SIM dan bukan dikarenakan norma yang tertuang dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.
5. Bahwa dengan mendasarkan pada uraian tersebut, Pihak Terkait berpendapat bahwa sudah seharusnya Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklard*). Namun demikian, Pihak Terkait menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak dalam permohonan *a quo*.

E. DASAR DAN TUJUAN PENGATURAN SIM DALAM UU LLAJ

1. Dasar Pengaturan SIM dalam UU LLAJ

- a. Bahwa dalam risalah sidang pembahasan RUU LLAJ, yang tertuang dalam Buku Proses Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang didokumentasikan oleh Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI), tidak ditemukan adanya perdebatan mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Hal ini menunjukkan bahwa rancangan norma terkait masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun disetujui oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proses pembahasan RUU LLAJ, baik dari sisi DPR RI maupun dari sisi Pemerintah, yang diwakili oleh Kementerian Perhubungan dan Polri.
- b. Bahwa tidak adanya perdebatan mengenai masa berlaku SIM dapat dipahami mengingat norma mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang sejatinya sudah ada sebelum RUU LLAJ dibahas pada tahun 2008, yaitu diatur dalam Pasal 214 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (PP 44/1993), yang merupakan peraturan pelaksanaan dari rezim UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 14/1992). Hal ini sejalan

dengan Maksud dan Tujuan dalam Naskah Akademik RUU LLAJ yang dimaksudkan untuk mengkaji kewenangan dan semua substansi yang masih relevan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dikaitkan dengan perkembangan otonomi daerah dan tuntutan kebutuhan yang akan datang, sehingga ketentuan di bidang LLAJ yang sudah ada dan dinilai masih relevan tidak lagi diperdebatkan, termasuk terkait masa berlaku SIM. Walaupun memang norma masa berlaku SIM sebelumnya dituangkan dalam level PP, namun penguasaan masa berlaku SIM pada level UU juga sejalan dengan Ruang Lingkup dalam Naskah Akademik RUU LLAJ, yang menegaskan bahwa RUU LLAJ difokuskan untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU 14/1992 dalam rangka memperjelas materi muatan yang dimuat dalam UU LLAJ yang baru.

- c. Bahwa bila dirunut lebih jauh menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan pula dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam PP 44/1993. PP 44/1993 selain merupakan peraturan pelaksanaan dari UU 14/1992, juga merupakan pengganti dari Peraturan Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersverordening*, *Staatsblad* 1936 Nomor 451) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (WVV). Adapun UU 14/1992 merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU 3/1965), yang merupakan pengganti dari *Wegverkeersordonnantie* (*Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO dapat ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai masa berlaku SIM, yang dalam WVO disebut dengan *rijbewijs*. Dalam Pasal 16 ayat (3) huruf d WVO diatur bahwa, "*Rijbewijs berlaku buat 5 tahun lamaanja, terhitung dari tanggal diberikan*". Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam UU LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaan mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur dalam pengaturan di level UU. Hal ini tentu sejalan dengan Ruang Lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus

untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU 14/1992, dalam hal ini termasuk materi muatan masa berlaku SIM yang sebelumnya baru tertuang dalam Pasal 214 PP 44/1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

- d. Bahwa dengan mencermati aspek legal historis tersebut, dapat dikembangkan lebih lanjut menjadi salah satu kajian perbandingan hukum berdasarkan waktu (*historical point of view*), yang terkait dengan pokok permohonan Pemohon, di mana berdasarkan penalaran yang wajar menjadi hal yang tidak logis menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM di era sekarang ini, mengingat bila pada tahun 1933 saja sudah ada mekanisme pembatasan masa berlaku SIM. Padahal tingkat risiko berlalu lintas pada tahun 1933 tentu masih relatif sangat rendah karena jumlah kendaraan bermotor tentu belum sebanyak saat ini. Apakah rasional dan beralasan menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM pada era sekarang ini ketika tingkat risiko berlalu lintas sudah sangat tinggi? Keberadaan norma masa berlaku pada WVO juga dapat ditelusuri berorientasi pada aspek keselamatan berlalu lintas, di mana dalam Pasal 15 ayat (1) WVO disebutkan, "*Pengemudi kendaraan motor wajib memenuhi syarat2 yang diadakan dengan atau menurut Peraturan Pemerintah tentang umur, kesehatan badan dan pikiran, pengetahuan tentang peraturan2 lalu lintas dan kepandaian mengemudi*", sehingga pembatasan masa berlaku SIM pada WVO juga dapat dibaca berorientasi pada upaya untuk mengevaluasi kesehatan dan kompetensi mengemudi pemegang SIM. Bila pada tahun 1933 saja sudah memiliki politik hukum yang berorientasi pada keselamatan berlalu lintas dengan pembatasan masa berlaku SIM, apakah hari ini akan terjadi kemunduran politik hukum keselamatan berlalu lintas dengan menghapus masa berlaku SIM?
- e. Bahwa bila terdapat argumentasi mengapa SIM tidak dapat berkembang pengaturannya selayaknya KTP yang dahulu hanya berlaku 5 (lima) tahun dan sekarang KTP dapat berlaku seumur hidup. Tentu hal ini harus dilihat kembali apa perbedaan mendasar dari KTP dan SIM. Dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi

Kependudukan (UU Adminduk) diatur bahwa yang dimaksud, "*Kartu Tanda Penduduk, selanjutnya disingkat KTP, adalah identitas resmi Penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana yang berlaku di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*", yang kemudian diubah dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2013 sebagai perubahan UU Adminduk, disebutkan bahwa, "*Kartu Tanda Penduduk Elektronik, selanjutnya disingkat KTP-el, adalah Kartu Tanda Penduduk yang dilengkapi cip yang merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana.*" Berdasarkan pada hal tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa KTP merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana. Apabila dibandingkan dengan SIM dalam Pasal 86 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) UU LLAJ, SIM berfungsi: (a) sebagai bukti kompetensi mengemudi; (b) sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi; dan (c) data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian. Berdasarkan uraian antara fungsi KTP dan fungsi SIM, terdapat beberapa poin yang penting dalam perbandingan fungsi KTP dan SIM, yakni KTP dan SIM sama-sama memuat identitas, namun demikian harus dipahami bahwa identitas ini menjadi fungsi tunggal dari KTP, sedangkan identitas dalam SIM memiliki fungsi lain sebagai rujukan pemilik kompetensi mengemudi. Berdasarkan hal tersebut, fungsi KTP dan SIM memiliki perbedaan yang sangat pokok, di mana KTP berfungsi sebagai identitas resmi penduduk dan juga sebagai bukti diri, sedangkan SIM mempunyai fungsi pokok sebagai bukti kompetensi mengemudi. Dalam fungsinya sebagai identitas resmi dan bukti diri, apabila terdapat perubahan elemen data penduduk, pemilik KTP wajib melaporkan kepada Instansi Pelaksana untuk dilakukan perubahan (*vide* Pasal 64 ayat (8) UU Adminduk). Bila diperbandingkan dengan SIM, selain bahwa perubahan data dalam SIM tidak diatur dalam UU LLAJ, namun perubahan data dalam SIM merupakan bagian integral dari mekanisme perpanjangan SIM, yang bukan hanya memperbaharui data identitas Pengemudi, melainkan juga untuk

mengevaluasi kompetensi mengemudi dan melihat *track record* perilaku Pengemudi dalam berlalu lintas (*vide* Pasal 314 UU LLAJ). Mengacu pada uraian tersebut, berdasarkan pada fungsi KTP dan SIM tersebut, maka sudah jelas bahwa KTP dan SIM tidak dapat dipersamakan, sehingga tidak relevan untuk mengidentikkan masa berlaku antara KTP dan SIM. Dengan demikian, perihal masa berlaku antara KTP dan SIM juga sangat relevan untuk ditetapkan berbeda, di mana KTP berlaku seumur hidup dan SIM berlaku selama 5 (lima) tahun.

2. Tujuan Pengaturan SIM dalam UU LLAJ

- a. Bahwa keseluruhan ketentuan yang mengatur SIM dalam UU LLAJ dimaksudkan untuk mewujudkan lalu lintas yang berkeselamatan, di samping berkeamanan, berketertiban, dan berkelancaran. Tujuan tersebut hanya dapat diwujudkan melalui pengemudi yang mempunyai kematangan dan kecermatan berpikir dalam berlalu lintas serta mempunyai kompetensi mengemudi yang berkelanjutan.
- b. Bahwa untuk menyiapkan pengemudi dengan kualifikasi seperti tersebut, UU LLAJ mengatur persyaratan yang harus dipenuhi, di samping persyaratan administratif, juga persyaratan usia, kesehatan, dan uji kompetensi. Persyaratan usia ditentukan minimal 17 (tujuh belas) tahun dengan pertimbangan aspek psikologi bahwa pada usia 17 (tujuh belas) tahun seseorang sudah mampu memahami tingkat bahaya dalam berlalu lintas di jalan umum serta mempunyai kecermatan dalam berperilaku termasuk dalam berlalu lintas dan mampu bertanggungjawab terhadap akibat dari perilakunya. Batas usia minimal tersebut ditentukan semakin tinggi sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan dan menuntut kecermatan dan tanggung jawab yang lebih tinggi. Persyaratan kesehatan mencakup kesehatan jasmani yang ditujukan untuk menilai fungsi penglihatan dan pendengaran dan kesehatan rohani yang ditujukan untuk menilai fungsi tingkat emosi dan reaksi terhadap kondisi lalu lintas yang berlangsung. Persyaratan uji kompetensi berkaitan dengan 2 (dua) aspek kompetensi, yaitu kompetensi pengetahuan berlalu lintas serta kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi. Kompetensi pengetahuan terkait dengan tata cara

dan etika berlalu lintas yang diwujudkan dalam ujian tertulis yang pelaksanaannya sudah dikembangkan secara elektronik dengan soal yang diacak dan penilaian dilakukan sendiri dengan format yang tidak dapat diubah. Kompetensi *skill* atau keterampilan mengemudi yang diujikan dalam ujian praktik, dengan tujuan untuk menguji keterampilan mengemudikan kendaraan bermotor juga untuk mengukur kemampuan menerapkan tata cara dan etika berlalu lintas di jalan umum.

c. Bahwa untuk menjamin keberlanjutan kualifikasi pengemudi yang mampu mewujudkan lalu lintas berkeselamatan, UU LLAJ mengharuskan 2 (dua) hal yaitu:

- 1) Dilakukan evaluasi secara berkala terhadap kesehatan dan kemampuan mengemudi pemegang SIM melalui perpanjangan. Sebagaimana ditentukan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ, bahwa SIM berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. Dalam Risalah Pembahasan Rancangan UU LLAJ tidak ditemukan penjelasan mengenai pilihan waktu 5 (lima) tahun karena hanya mengangkat materi muatan dari ketentuan peraturan pelaksanaan UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal yang disepakati pada waktu pembahasan RUU LLAJ pada tahun 2009 adalah bahwa SIM harus diperpanjang sebagai bentuk evaluasi terhadap kemampuan mengemudi dari pemegang SIM. Karenanya, evaluasi melalui perpanjangan ditujukan untuk menilai kesehatan jasmani dan rohani sebagaimana dijelaskan di atas karena dengan bertambahnya usia, terbuka adanya perubahan terhadap fungsi indra penglihatan, pendengaran, dan kondisi gerak fisik anggota badan, serta kemampuan kognitif, psikomotorik, dan kepribadian pemegang SIM. Khusus bagi pemegang SIM Umum, evaluasi melalui perpanjangan juga dilakukan uji melalui Simulator. Kesehatan jasmani dan rohani tentu berpengaruh pada kualifikasi keterampilan mengemudi. Jadi, jangka waktu 5 (lima) tahun untuk dilakukan perpanjangan dinilai sebagai jangka waktu yang *reasonable*.
- 2) Adanya pengawasan terhadap perilaku patuh dan tertib berlalu lintas dari setiap pemegang SIM melalui pemberlakuan *demerit point system* atau

sistem penandaan SIM sebagaimana diatur dalam Pasal 89 UU LLAJ dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 33 sampai Pasal 44 Perpol SIM. Tujuannya untuk mendorong pemegang SIM berperilaku patuh dan tertib dalam berlalu lintas serta tidak melakukan dan tidak mengulangi pelanggaran lalu lintas. Dalam *demerit point system* atau sistem penandaan SIM, setiap kali pemegang SIM melakukan pelanggaran lalu lintas akan mendapatkan poin tertentu sesuai dengan berat ringannya pelanggaran dan jika melakukan pelanggaran lagi maka poin pelanggarannya akan terus bertambah. Jika akumulasi poin pelanggarannya mencapai angka 12 poin, maka SIM akan dicabut sementara sampai ada putusan pengadilan. Jika akumulasi poin pelanggaran mencapai angka 18 poin, maka SIM akan dicabut tetap, yang lamanya sesuai dengan putusan pengadilan. Selama dikenakan pencabutan baik sementara maupun tetap, pemegang SIM tidak boleh melakukan perpanjangan SIM ataupun penggantian SIM dan dilarang mengemudikan kendaraan bermotor. Pemegang yang SIM-nya dicabut sementara dapat mempergunakan SIM-nya kembali setelah mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi, sedangkan pemegang yang SIM-nya dicabut tetap dapat mempunyai SIM kembali setelah mengikuti pendidikan dan latihan mengemudi serta lulus ujian kompetensi mengemudi. Setiap pemegang SIM melakukan pelanggaran lalu lintas, yang bersangkutan akan diberitahu poin dan akumulasi poin pelanggarannya atau dapat mengecek sendiri melalui sistem e-tilang [<https://etilang.info/dmps/>]. Hal tersebut dapat dilihat pada contoh tangkapan layar berikut:

Gambar Error! No text of specified style in document..1. **Penandaan Pelanggaran pada SIM**

Traffic Attitude Record	
Pelanggaran	Kecelakaan
SIM	000515450155
Total Point	10
Perkara	
BRIVA	229550050220582
Tanggal Pelanggaran	29-Mar-2023
Tanggal Sidang	14-Apr-2023
Jumlah Denda	60,000
Status Denda	dibayar/820230414642499
Pelanggar	
Nama	IVAN APRIYANTO
Jenis Kelamin	
SIM	000515450155
Kendaraan	
Jenis Kendaraan	MINI BUS
No Polisi	W1126RZ
Pasal	
1. Pasal 287 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (4) huruf c	
Pelaku:	
Melanggar Apill (trafic light)	
Pelanggaran:	
Melanggar aturan perintah atau melanggar yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat	
Lalu Lintas.	
Denda Maksimal:	
500,000	
Demerit Point	
5	

Gambar Error! No text of specified style in document..2. Penandaan Pelanggaran Menggunakan NIK untuk Pelanggar yang Belum Memiliki SIM

Traffic Attitude Record	
Pelanggaran	Kecelakaan
KTP	0914180700515001
Total Point	3
Perkara	
BRIVA	229550050316542
Tanggal Pelanggaran	04-Mei-2023
Tanggal Sidang	19-Mei-2023
Jumlah Denda	75,000
Status Denda	dibayar/1716068214
Pelanggar	
Nama	RUDIANTO
Jenis Kelamin	
KTP	0914180700515001
Kendaraan	
Jenis Kendaraan	SEPEDA MOTOR
No Polisi	BM2732AAB
Pasal	
1. Pasal 291 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (8)	
Pelaku:	
Helm standard	
Pelanggaran:	
Tidak mengenakan Helm Standard Nasional Indonesia.	
Denda Maksimal:	
250,000	
Demerit Point	
1	

Sumber: Korlantas, 2023.

Seluruh poin dan akumulasi poin pelanggaran tersebut akan menjadi catatan dan peringatan yang disampaikan kepada pemegang SIM yang bersangkutan ketika melakukan perpanjangan SIM dalam setiap 5 (lima) tahun. Namun demikian, pemberlakuan *demerit point system* masih dilaksanakan secara bertahap karena memerlukan sarana dan prasarana teknologi yang mendukung, termasuk sumber daya manusia pelaksanaannya. *Demerit point system* ini juga diterapkan pada setiap pelaku pelanggaran lalu lintas atau pelaku kecelakaan lalu lintas yang belum mempunyai SIM, misalnya dalam kondisi belum memenuhi syarat usia minimal memperoleh SIM. Penerapan *demerit point system* ini dilakukan dengan mencatat Nomor Induk Kependudukan (NIK) pelaku pelanggaran lalu lintas atau pelaku kecelakaan lalu lintas yang belum mempunyai SIM, di mana nantinya akan menjadi pertimbangan dalam penerbitan SIM bagi pelaku yang mengajukan permohonan penerbitan SIM. Namun demikian, hasil pencatatan poin pelanggaran tersebut saat ini belum digunakan sebagai dasar penerbitan SIM karena masih dalam pengembangan integrasi sistem informasi yang menghubungkan data penandaan SIM dengan sistem informasi penerbitan SIM.

- 3) Adanya pengawasan terhadap perilaku pemegang SIM dalam berlalu lintas melalui *traffic attitude record* ke depannya akan menjadi salah satu aspek yang menjadi dasar untuk menyetujui atau menolak permohonan perpanjangan SIM. Nantinya *traffic attitude record* merupakan syarat khusus di luar 4 (empat) syarat dalam penerbitan SIM (syarat usia, syarat administrasi, syarat kesehatan, dan syarat lulus ujian) yang menentukan seseorang dapat atau tidak diberikan perpanjangan SIM. Namun, penerapan *traffic attitude record* sebagai tindak lanjut dari *demerit poin system* masih membutuhkan waktu karena proses/tahapan penerapannya saat ini masih terus berjalan. Saat ini, data pelanggaran lalu lintas telah terhimpun dalam pangkalan data *e-tilang*, yang di dalamnya menyertakan nama, nomor SIM atau NIK dari pelaku pelanggaran lalu lintas. Kemudian untuk data pelaku kecelakaan lalu lintas juga telah terhimpun dalam sistem IRSMS Korlantas Polri. Namun

kedua data ini, baik data pelanggaran lalu lintas dan data pelaku kecelakaan lalu lintas belum digunakan sebagai dasar dalam menentukan persetujuan maupun penolakan dalam permohonan perpanjangan SIM karena diperlukan sistem informasi yang mengintegrasikan kedua data tersebut, di mana saat ini masih dalam proses pengembangan.

- d. Bahwa dengan penjelasan di atas dapat dinyatakan bahwa penerbitan dan jangka waktu SIM tidak sama dengan penerbitan dan jangka waktu KTP. KTP hanya berkaitan dengan data administratif terutama identitas pemegang KTP. Sebaliknya, penerbitan SIM tidak hanya persyaratan administratif, namun ada persyaratan substantif yang berkaitan dengan usia yang berpengaruh pada kematangan berpikir dan kecermatan berperilaku, berkaitan dengan kesehatan jasmani dan rohani, dan berkaitan dengan uji kompetensi baik pengetahuan berlalu lintas maupun keterampilan mengemudi.

3. Pengaturan Penerbitan SIM dalam UU LLAJ dan Peraturan Pelaksanaannya

- a. Bahwa penerbitan SIM merupakan salah satu kewenangan yang diberikan kepada Polri melalui Pasal 12 huruf a *jo*. Pasal 87 ayat (2) UU LLAJ dan Pasal 15 ayat (2) huruf c UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU Polri). Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan, di mana untuk mendapatkan SIM (*vide* Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ), calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri (*vide* Pasal 77 ayat (3) UU LLAJ). Hal ini berarti sebelum memiliki SIM, calon pengemudi harus terlebih dahulu memiliki kompetensi mengemudi, di mana kemudian harus dipenuhi juga persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian (*vide* Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ). Dengan dipenuhinya persyaratan tersebut, pemohon penerbitan SIM dapat diberikan SIM yang berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang (*vide* Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ).
- b. Bahwa dengan diterbitkannya SIM oleh Polri, maka hal tersebut menjadi alas kewenangan pemegang SIM untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor pada seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (*vide*

Pasal 85 ayat (3) UU LLAJ). Bahkan dalam hal terdapat perjanjian bilateral atau multilateral antara Negara Kesatuan Republik Indonesia dan negara lain, SIM yang diterbitkan di Indonesia dapat pula berlaku di negara lain dan SIM yang diterbitkan oleh negara lain berlaku di Indonesia (*vide* Pasal 85 ayat (4) UU LLAJ). SIM yang diterbitkan Polri dan dapat digunakan di negara lain tersebut yang disebut dengan SIM Internasional (*vide* Pasal 85 ayat (5) UU LLAJ). Adapun negara yang mengakui dan diakui oleh Indonesia terkait penggunaan SIM yang diterbitkan oleh masing-masing negara, dalam hal ini Polri mengacu pada *1968 Vienna Convention on Road Traffic* yang telah ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia dan *Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licences Issued by ASEAN Countries* sebagaimana telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 58 Tahun 1986 tentang Pengesahan *Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licences Issued by ASEAN Countries*. Dengan menggunakan asas resiprositas, maka SIM yang berasal dari negara-negara yang menerima penggunaan SIM Internasional yang diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia di negaranya, secara timbal juga diizinkan untuk menggunakan SIM yang diterbitkan oleh pemerintah negara yang bersangkutan, sepanjang SIM tersebut masih berlaku. Hal ini membuat Warga Negara Asing (WNA) yang berkunjung ke Indonesia dapat serta merta menggunakan SIM yang diterbitkan negaranya untuk digunakan di Indonesia, sepanjang WNA tersebut berasal dari negara yang mengakui SIM yang diterbitkan Indonesia dan masih berlaku. Dalam hal SIM yang diterbitkan oleh negara asal WNA sudah tidak berlaku, maka WNA tersebut dapat mengajukan SIM nasional yang diterbitkan oleh Polri untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor di Indonesia (*vide* Pasal 9 ayat (1) huruf a angka 2 Perpol SIM).

- c. Bahwa terkait dengan persyaratan penerbitan SIM berupa syarat usia, syarat administratif, syarat kesehatan, dan syarat lulus ujian sebagaimana diatur dalam Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ, Polri kemudian mengatur lebih lanjut dalam Perpol SIM yang memberikan perincian dari masing-masing syarat tersebut. Dalam Perpol SIM diatur bahwa ruang lingkup penerbitan SIM, meliputi (*vide* Pasal 6 ayat (3) Perpol SIM):

- 1) SIM baru;
- 2) perpanjangan SIM;
- 3) peningkatan golongan SIM;
- 4) penurunan golongan SIM;
- 5) perubahan data Pengemudi;
- 6) penggantian SIM hilang atau rusak; dan
- 7) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan.

Dengan demikian, 4 (empat) syarat dalam penerbitan SIM berlaku seluruhnya terhadap 7 (tujuh) ruang lingkup penerbitan SIM, dengan beberapa pengecualian terhadap kondisi tertentu yang secara mendetail diatur dalam Perpol SIM.

- d. Bahwa terkait dengan 4 (empat) syarat tersebut dielaborasi secara lebih mendetail sebagai berikut:

- 1) Syarat Usia

Pemohon penerbitan SIM harus mencapai usia tertentu yang dinilai sudah mampu berpikir sehat dan rasional untuk memahami dan menyadari tanggung jawab atas potensi bahaya mengendarai kendaraan bermotor yang dikemudikan, yaitu (*vide* Pasal 8 Perpol SIM):

- a) 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI;
- b) 18 (delapan belas) tahun untuk SIM CI;
- c) 19 (sembilan belas) tahun untuk SIM CII;
- d) 20 (dua puluh) tahun untuk SIM A umum dan SIM BI;
- e) 21 (dua puluh satu) tahun untuk SIM BII;
- f) 22 (dua puluh dua) tahun untuk SIM BI umum; dan
- g) 23 (dua puluh tiga) tahun untuk SIM BII umum.

Penetapan usia minimal 17 tahun didasarkan pada pengelompokan usia menurut Kementerian Kesehatan adalah memasuki masa remaja akhir, yaitu usia 17-25 tahun, di mana mulai mencapai kematangan dan mulai mengalami penurunan ketika individu memasuki masa manusia lanjut usia, yaitu usia lebih dari 65 tahun.

- 2) Syarat Administrasi

Syarat administrasi dalam penerbitan SIM diatur secara spesifik sebagai berikut (*vide* Pasal 9 Perpol SIM):

- a) untuk penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum, meliputi:
- (1) mengisi dan menyerahkan formulir pendaftaran SIM secara manual atau menunjukkan tanda bukti pendaftaran secara elektronik;
 - (2) melampirkan fotokopi dan memperlihatkan identitas diri Kartu Tanda Penduduk Elektronik bagi warga negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi warga negara asing;
 - (3) melampirkan fotokopi sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi dengan memperlihatkan yang aslinya, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan;
 - (4) melampirkan surat hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, bagi pemohon SIM perorangan yang tidak mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi atau belajar sendiri;
 - (5) melampirkan fotokopi surat izin kerja asli dari kementerian yang membidangi ketenagakerjaan bagi warga negara asing yang bekerja di Indonesia;
 - (6) melaksanakan perekaman biometri berupa sidik jari dan/atau pengenalan wajah maupun retina mata;
 - (7) melampirkan tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan nasional; dan
 - (8) menyerahkan bukti pembayaran penerimaan bukan pajak;
- b) untuk penerbitan SIM Internasional meliputi:
- (1) mengisi formulir pendaftaran SIM secara elektronik;
 - (2) mengunggah: (a) pasfoto; (b) foto Kartu Tanda Penduduk Elektronik; (c) foto SIM; (d) foto paspor; (e) foto kartu izin tinggal tetap, untuk warganegara asing; (f) foto SIM Internasional, untuk perpanjangan SIM; dan (g) foto tanda tangan;

- (3) melaksanakan perekaman biometri berupa sidik jari dan/ atau pengenalan wajah maupun retina mata; dan
 - (4) menyerahkan bukti pembayaran penerimaan negara bukan pajak untuk penerbitan SIM Internasional.
- c) selain persyaratan di atas, untuk penerbitan SIM:
- (1) perubahan data Pengemudi, melampirkan: (a) penetapan pengadilan tentang perubahan identitas bagi Pengemudi yang melakukan perubahan identitas tertentu; dan (b) SIM lama;
 - (2) penggantian SIM hilang, melampirkan surat tanda penerimaan laporan kehilangan dari Polri;
 - (3) penggantian SIM rusak, melampirkan SIM lama yang rusak;
 - (4) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan, ditambah dengan putusan pengadilan mengenai pencabutan SIM, dapat dilakukan setelah larangan mengemudi berakhir sesuai yang tercantum dalam putusan pengadilan;
 - (5) perpanjangan SIM, melampirkan SIM lama; dan
 - (6) penerbitan SIM baru karena kedaluwarsa, melampirkan SIM lama.
- 3) Syarat Kesehatan

Persyaratan kesehatan untuk penerbitan SIM, meliputi:

- a) kesehatan jasmani, meliputi pemeriksaan: (1) penglihatan, karena indra mata mempunyai peranan yang sangat penting untuk mengendarai kendaraan bermotor; (2) pendengaran, karena indra pendengaran harus berfungsi baik mencermati suara dari kendaraan lain; dan (3) fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain, karena mengemudikan memerlukan pergerakan kaki dan tangan. Pemeriksaan kesehatan jasmani dilakukan oleh dokter Polri atau dokter umum yang telah mendapat rekomendasi dari Pusat Kedokteran dan Kesehatan Polri atau Bidang Kedokteran dan Kesehatan Kepolisian Daerah, yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter yang dapat digunakan paling lama 14 (empat belas) hari sejak diterbitkan. Hasil pemeriksaan kesehatan jasmani

sebagaimana direkam dalam pangkalan data sebagai bagian dari basis data SIM Korlantas Polri.

- b) kesehatan rohani, dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif, untuk menilai kemampuan untuk menyerap dan memahami, menganalisis, dan mengevaluasi informasi apapun yang terkait dengan tata cara berlalu lintas dan kondisi di jalan; (2) kemampuan psikomotorik, untuk menilai kemampuan mengendalikan diri dan menyesuaikan diri yang berwujud gerakan fisik dalam menghadapi kondisi arus lalu lintas dan lingkungan jalan seperti apapun; dan (3) kepribadian, untuk menilai kestabilan emosi dan ketenangan dalam menghadapi kondisi jalan. Pemeriksaan psikologi dilakukan oleh psikologi Polri atau psikologi di luar Polri yang telah mendapatkan rekomendasi dari Biro Psikologi Staf Sumber Daya Manusia Polri, yang dibuktikan dengan surat keterangan lulus tes psikologi yang dapat digunakan paling lama 6 (enam) bulan sejak diterbitkan. Data hasil kesehatan rohani direkam dalam suatu pangkalan data sebagai bagian dari basis data SIM Korlantas Polri.

Kondisi kesehatan seseorang sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya faktor makanan/minuman, olah raga, istirahat dan lain sebagainya, sehingga dapat dinilai apakah seseorang masih layak mengemudikan kendaraan atau tidak. Oleh karena itu, pemeriksaan kesehatan seseorang disarankan untuk melakukan *medical check up* secara berkala, sehingga akan termonitor status kesehatan seseorang, apakah sedang dalam kondisi sehat atau sedang menderita suatu penyakit. Begitu pula dengan pemeriksaan kesehatan bagi pemohon SIM, harus dilakukan setiap akan diterbitkan, untuk menilai apakah pemohon SIM tersebut masih sehat dan layak untuk mengendarai kendaraan atau sudah tidak layak lagi.

4) Syarat Lulus Ujian

Persyaratan lulus ujian untuk penerbitan SIM, meliputi:

- a) ujian teori, yang dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru; (2) peningkatan golongan SIM; dan (3) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Ujian teori menggunakan E-AVIS pada perangkat yang tersedia di Satpas atau pada gawai milik pemohon. Sebelum melaksanakan ujian teori pemohon diberikan pencerahan dengan tujuan untuk memberikan materi pengetahuan mengenai peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas, teknis dasar, kendaraan bermotor, cara mengemudikan kendaraan bermotor, tata cara berlalu lintas, serta kecelakaan lalu lintas. Materi pengetahuan menggunakan 2 (dua) bahasa yaitu bahasa Indonesia bagi warga negara Indonesia atau bahasa Inggris bagi warga negara asing. Pemohon dinyatakan lulus ujian teori jika mendapatkan nilai paling rendah 70 (tujuh puluh). Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian teori ulang paling banyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus. Hasil ujian teori dapat diketahui secara langsung di layar monitor setelah pelaksanaan ujian selesai.
- b) ujian keterampilan melalui simulator, hanya dilakukan dalam hal sudah tersedia di Satpas. Pemohon SIM yang dinyatakan lulus ujian teori, mengikuti ujian keterampilan melalui simulator, dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru kecuali golongan SIM D dan DI; (2) perpanjangan SIM A umum, SIM BI umum, SIM BII umum, SIM BI dan BII; (3) peningkatan golongan SIM; dan (4) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Pemohon yang dinyatakan lulus ujian keterampilan melalui simulator diberikan surat keterangan uji keterampilan Pengemudi untuk mengikuti ujian praktik, yang berlaku selama 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal diterbitkan. Ujian keterampilan melalui simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual. Pemohon yang dinyatakan lulus ujian keterampilan melalui simulator jika mendapatkan nilai paling rendah 70 (tujuh puluh). Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian keterampilan

melalui simulator ulang paling banyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja, terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus.

- c) ujian praktik, dilaksanakan untuk permohonan: (1) SIM baru; (2) peningkatan golongan SIM; dan (3) akibat pencabutan SIM atas dasar putusan pengadilan. Ujian praktik dilaksanakan secara manual dan/atau elektronik. Ujian praktik dilaksanakan pada: (1) lapangan ujian praktik di Satpas atau lokasi lain; dan (2) ruas jalan tertentu. Sebelum pelaksanaan ujian praktik, pemohon diberikan penjelasan mengenai tata cara ujian praktik, sistem penilaian ujian praktik, dan contoh ujian praktik sesuai materi yang diujikan. Pemohon diberi kesempatan melakukan uji coba di lapangan ujian praktik paling banyak 2 (dua) kali sebelum menjalani ujian praktik. Penilaian kelulusan dalam ujian praktik secara manual dan/atau elektronik dilakukan sesuai sarana prasarana ujian praktik yang tersedia. Pemohon dinyatakan lulus ujian praktik, jika tidak melakukan kesalahan pada setiap materi yang diujikan. Hasil ujian praktik diumumkan secara langsung kepada pemohon setelah pelaksanaan ujian praktik. Dalam hal pemohon dinyatakan tidak lulus maka pemohon diberi kesempatan untuk mengikuti ujian praktik ulang sebanyak 2 (dua) kali dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus.
- e. Bahwa 4 (empat) syarat tersebut dituangkan dalam suatu rangkaian prosedur penerbitan SIM, baik dalam untuk penerbitan SIM baru maupun dalam untuk perpanjangan SIM, yaitu melalui tahapan sebagai berikut:
- 1) Penerbitan SIM kendaraan bermotor perseorangan dan SIM kendaraan bermotor umum, meliputi: (a) pendaftaran; (b) identifikasi; (c) pencerahan dan pengujian; (d) pencetakan dan penyerahan; (e) pengarsipan.
 - 2) Penerbitan SIM Internasional, meliputi: (a) verifikasi; (b) identifikasi dan pencetakan; dan (c) pengarsipan.
- Khusus untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan, pemohon tidak lagi dipersyaratkan untuk lulus ujian, baik ujian teori maupun

ujian praktik, melainkan digantikan dalam bentuk syarat administrasi berupa melampirkan sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, bagi pemohon SIM perseorangan yang tidak mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi atau belajar sendiri. Adapun bagi perpanjangan SIM kendaraan bermotor umum tetap dipersyaratkan adanya lulus ujian, baik ujian teori maupun ujian praktik. Dengan demikian, untuk perpanjangan SIM, baik untuk kendaraan bermotor perseorangan maupun kendaraan bermotor umum, tetap dipersyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, dan syarat kesehatan. Ketiga syarat tersebut menjadi faktor yang menentukan dan dominan untuk perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan, karena dengan tidak terpenuhinya salah satu syarat tersebut menyebabkan perpanjangan SIM kendaraan bermotor perseorangan tidak dapat dikabulkan.

F. MENDUDUKKAN SIM SEBAGAI BAGIAN DARI REZIM HUKUM PERIZINAN

1. Bahwa Surat Izin Mengemudi atau yang disingkat SIM merupakan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) yang dikeluarkan oleh Pejabat Tata Usaha Negara. Hal ini mengindikasikan bahwa perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah perbuatan yang secara *naturalia* adalah larangan (*verbod*), sehingga diperlukan dispensasi dalam bentuk izin (*toestemming*) untuk dapat melakukannya. Dengan pemahaman demikian, maka menjadikan SIM berlaku seumur hidup tentu bertentangan dengan *naturalia* perbuatan mengemudi yang merupakan perbuatan yang dilarang. Hal ini yang membuat dalil PEMOHON yang mempersamakan SIM dengan KTP adalah tidak tepat.
2. Bahwa penerbitan SIM harus dimaknai sebagai bentuk perbuatan pemerintah (*bestuur handelingen*) bersegi satu, yang menjadikan SIM merupakan KTUN. Sebagai sebuah KTUN, tentunya SIM memiliki sifat yang melekat pada KTUN, yaitu konkret, individual, dan final, yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang (*vide* Pasal 1 angka 3 UU Peratun). **Pertama**, sifat individual, artinya diterbitkan hanya untuk entitas yang secara definitif dan spesifik disebutkan

dalam KTUN. Dengan kata lain, SIM sebagai sebuah KTUN hanya berlaku bagi nama yang tercantum di dalam SIM dan tidak dapat dialihkan kepada subyek hukum lain. **Kedua**, sifat konkret, artinya KTUN diterbitkan sebagai izin atas perbuatan konkret yang secara *naturalia* merupakan perbuatan dilarang. SIM sebagai sebuah KTUN diterbitkan sebagai izin atas perbuatan konkret mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang sebenarnya adalah perbuatan yang dilarang. Selain itu, perbuatan konkret mengemudi yang diizinkan dalam SIM juga ditentukan secara spesifik terhadap jenis kendaraan bermotor tertentu sesuai dengan jenis SIM. **Ketiga**, sifat final, artinya KTUN langsung berlaku dan tidak memerlukan tindakan administratif apapun lagi untuk memberlakukannya. Dengan kata lain, masa waktu berlaku dalam SIM mengindikasikan bahwa SIM mulai berlaku sejak SIM diterbitkan tanpa perlu adanya tindakan administratif apapun dan berakhir pada tanggal yang dituliskan dalam SIM. **Keempat**, sifat menimbulkan akibat hukum bagi seseorang, artinya KTUN memberikan fiksi hukum yang berlaku bagi seseorang, baik dalam konteks *natuurlijk persoon* maupun *recht persoon*. Dalam konteks SIM, substansi norma hukum yang ditetapkan dalam SIM menimbulkan akibat hukum bagi seseorang yang namanya tertera dalam SIM diberikan izin untuk mengemudikan kendaraan jenis tertentu di jalan, terbatas dalam jangka waktu tertentu yang tertuang dalam SIM tersebut dan bukan berlaku secara terus menerus (*dauerhaftig*).

3. Bahwa setiap izin pada prinsipnya berisi pemberian dispensasi kepada seseorang untuk melakukan perbuatan hukum tertentu yang sebenarnya dilarang untuk dilakukan. Suatu perbuatan hukum tertentu itu dilarang karena ada potensi akan menimbulkan dampak negatif baik terhadap diri seseorang maupun terhadap orang lain atau masyarakat. Dengan izin tertentu, perbuatan hukum yang mengandung potensi dampak negatif tersebut diperbolehkan untuk dilakukan melalui pemberian izin setelah dipenuhi syarat-syarat dan prosedur yang telah ditentukan. Hal-hal ini sejalan dengan fungsi perizinan, yang meliputi pengaturan atau mengendalikan aktivitas-aktivitas tertentu, mencegah bahaya lingkungan, melindungi objek-objek tertentu, membagi benda-benda yang jumlah terbatas, serta mengatur dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas dimana orang atau aktivitas tersebut harus memenuhi syarat-syarat tertentu.

4. Bahwa penerbitan SIM dimaksudkan untuk memberikan izin kepada seseorang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Pada prinsipnya, mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang untuk dilakukan, kecuali jika seseorang sudah memiliki SIM yang diterbitkan setelah dipenuhi syarat dan prosedur. Mengapa pada dasarnya mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang? Kendaraan bermotor merupakan wujud dari teknologi otomotif yang dirancang dengan kecepatan tertentu mengandung potensi membahayakan bagi diri orang yang mengemudi dan bagi orang lain, baik yang ada di dalam/di atas maupun di luar kendaraan bermotor. Potensi bahaya dimaksud berupa potensi kecelakaan lalu lintas jika orang yang mengemudi tidak mengetahui tata cara berlalu lintas dan mengemudikan kendaraan bermotor yang benar dan tidak mempunyai kondisi psikologi yang stabil pada saat mengemudi.
5. Bahwa mobilitas warga masyarakat yang modern terus meningkat dan sebagian besar dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor di jalan umum. Hal ini bermakna bahwa potensi bahaya berupa terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan akibat terjadi luka berat dan kematian semakin tinggi. Untuk mengantisipasi dan mencegah semaksimal mungkin bahaya yang potensial dimaksud menjadi bahaya aktual, Negara melakukan intervensi pengaturan tentang kewajiban memiliki SIM bagi setiap orang yang akan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Tujuannya, untuk melindungi dan menjamin hak hidup dari setiap warga negara dan mengurangi kerugian materiil dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

G. UPAYA PEMENUHAN ASAS-ASAS UMUM PEMERINTAHAN YANG BAIK DALAM MEKANISME PENERBITAN SIM

Bahwa sebagai bentuk perbuatan pemerintah, maka penerbitan SIM sudah selayaknya dan sepatutnya dilaksanakan dengan mendasarkan pada asas-asas umum pemerintahan yang baik (AAUPB) sebagaimana telah diatur dalam UU Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UU Adpem). Berikut adalah justifikasi pemenuhan AAUPB dalam mekanisme penerbitan SIM:

1. Kepastian Hukum

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kepastian hukum” adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan, kepatutan, keajegan, dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggaraan pemerintahan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf a UU Adpem). Penyelenggaraan penerbitan SIM telah didasarkan pada landasan ketentuan peraturan perundang-undangan yang secara definitif berlaku dan dilaksanakan secara patut, ajeg, dan adil. Penyelenggaraan penerbitan SIM telah didasarkan pada Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi *jo.* Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 (Perpol SIM) dan Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2021 tentang Sistem Penerbitan Surat Izin Mengemudi secara Digital (Perkakor SIM Digital). Di dalamnya diatur mengenai persyaratan dan prosedur dalam penerbitan SIM. Hal tersebut merupakan acuan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM yang sifatnya *ajeg* dan secara konsisten diterapkan, baik terkait persyaratan maupun tata cara pelaksanaannya dalam memproses setiap pengajuan permohonan SIM. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa penerbitan SIM diselenggarakan berdasarkan pada peraturan perundang-undangan, di mana dengan pengaturan yang baku ini menjadi dasar untuk terwujudnya ke-*ajeg*-an yang dimaksud dalam asas kepastian hukum. Dari aspek keadilan diwujudkan dengan diterapkannya persyaratan dan prosedur pada seluruh pemohon penerbitan SIM, tanpa membedakan latar belakang sosial, ekonomi, politik, dan budaya.

2. Kemanfaatan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kemanfaatan” adalah manfaat yang harus diperhatikan secara seimbang antara: (1) kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain; (2) kepentingan individu dengan masyarakat; (3) kepentingan Warga Masyarakat dan masyarakat asing; (4) kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok

masyarakat yang lain; (5) kepentingan pemerintah dengan Warga Masyarakat; (6) kepentingan generasi yang sekarang dan kepentingan generasi mendatang; (7) kepentingan manusia dan ekosistemnya; (8) kepentingan pria dan wanita (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf b UU Adpem). Penyelenggara penerbitan SIM telah memenuhi aspek berikut: **Pertama**, kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain. Hal ini terlihat dari penyelenggaraan penerbitan SIM telah menggunakan sistem antrean *First In First Out* (FIFO) sehingga seluruh pengajuan permohonan akan diproses sesuai antrean kedatangan. **Kedua**, kepentingan individu dengan masyarakat. Hal ini terlihat dari penyelenggaraan pelayanan SIM yang telah menggunakan sistem *online* baik dari unggah berkas persyaratan maupun ujian ketrampilan, pengetahuan, integrasi dengan data tes kesehatan, serta integrasi data dengan Dukcapil. Adanya pelayanan SIM secara *online* ini memberikan kemudahan bagi pengurusan SIM bagi individu, selain itu memberikan kemudahan bagi masyarakat luas untuk dapat mengakses informasi dalam pelayanan SIM *online*. **Ketiga**, kepentingan Warga Masyarakat dan masyarakat asing. Hal ini terlihat dari adanya pelayanan SIM yang dapat melayani WNI dan WNA yang akan mengendarai kendaraan di wilayah hukum Indonesia. Di sisi lain juga terdapat SIM Internasional yang memberikan kemudahan bagi WNI untuk mendapatkan izin mengemudi di negara lain yang telah bekerja sama dengan Indonesia. **Keempat**, kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok masyarakat yang lain. Hal ini terlihat dalam pelayanan penerbitan SIM yang tidak membedakan golongan masyarakat yang satu dengan yang lainnya. Selama Pemohon memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7 Perpol SIM, maka Pemohon akan memperoleh SIM, terlepas dari kelompok masyarakat mana pun Pemohon berasal. **Kelima**, kepentingan pemerintah dengan Warga Masyarakat. Hal ini terwujud dalam pelayanan penerbitan SIM *online*. Dengan adanya pengurusan SIM secara *online*, maka penyelenggaraan tugas pemerintah dalam menghimpun data masyarakat akan menjadi lebih mudah. Data ini nantinya akan menjadi dasar dalam

pengambilan kebijakan ke depan khususnya yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Di sisi lain, bahwa adanya pelayanan penerbitan SIM secara *online* ini juga memudahkan masyarakat dalam memperoleh SIM serta meminimalisir praktik suap dan gratifikasi dalam memudahkan tahapan dalam mendapatkan SIM tersebut. **Keenam**, kepentingan generasi yang sekarang dan kepentingan generasi mendatang. Hal ini terwujud dengan adanya tahapan pengarsipan dalam penyelenggaraan pelayanan penerbitan SIM. Hal demikian akan memudahkan apabila terjadi kondisi kehilangan SIM atau rusaknya SIM, sehingga dengan tersedianya arsip, baik manual maupun elektronik, akan memudahkan bagi pihak-pihak yang berkepentingan untuk memperoleh SIM kembali. Kemudian bagi generasi mendatang, adanya arsip ini akan memberikan rekam jejak penyelenggaraan pelayanan SIM untuk melanjutkan kerja pelayanan SIM di masa mendatang. **Ketujuh**, kepentingan manusia dan ekosistemnya. Hal ini terwujud dari adanya pelayanan penerbitan SIM secara *online* yang otomatis akan berimbas pada penerapan sistem *paperless policy management*, maka hal ini akan memberikan imbas pada ekosistem/kelestarian alam. Dengan adanya submisi persyaratan daring secara *paperless*, kepentingan manusia untuk memperoleh SIM sebagai dokumen legitimasi kompetensi mengemudi dapat dipenuhi, namun di sisi lain tetap memperhatikan kepentingan kelestarian alam/lingkungan. **Kedelapan**, kepentingan pria dan wanita. Hal ini terlihat dalam penyelenggaraan penerbitan SIM yang tidak memandang gender, baik pria maupun wanita, selama memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7 Perpol SIM, maka Pemohon akan dapat memperoleh SIM. Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan SIM telah memenuhi asas kemanfaatan.

3. Ketidakberpihakan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas ketidakberpihakan” adalah asas yang mewajibkan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam menetapkan dan/atau melakukan Keputusan dan/atau Tindakan dengan

mempertimbangkan kepentingan para pihak secara keseluruhan dan tidak diskriminatif (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf c UU Adpem). Penerbitan SIM telah sedapat mungkin untuk tidak melakukan praktik diskriminasi, dengan mendekati pelayanan agar semua bisa mengakses, namun tidak dengan mengurangi persyaratan yang telah ditetapkan. Hal ini terwujud dalam praktik penyelenggaraan SIM yang memperhatikan bukan hanya memperhatikan kepentingan masyarakat secara mayoritas, tetapi juga memperhatikan kepentingan masyarakat minoritas yakni kelompok masyarakat penyandang disabilitas. Hal ini ditegaskan dengan adanya jaminan kepastian hukum dengan diaturnya hal tersebut dalam Perpol SIM, yang terdapat pengaturan mengenai pelayanan SIM bagi penyandang disabilitas (*vide* Pasal 3 ayat (2) huruf j dan huruf k Perpol SIM). Pengaturan ini menjadi dasar bagi pemberian akses bagi penyandang disabilitas untuk mengakses pelayanan penerbitan SIM. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan SIM telah memenuhi asas ketidakberpihakan.

4. Kecermatan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kecermatan” adalah asas yang mengandung arti bahwa suatu Keputusan dan/atau Tindakan harus didasarkan pada informasi dan dokumen yang lengkap untuk mendukung legalitas penetapan dan/atau pelaksanaan Keputusan dan/atau Tindakan sehingga Keputusan dan/atau Tindakan yang bersangkutan dipersiapkan dengan cermat sebelum Keputusan dan/atau Tindakan tersebut ditetapkan dan/atau dilakukan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf d UU Adpem). Salah satu wujud pelaksanaan asas kecermatan dalam penerbitan SIM adalah dengan adanya batas minimum usia dan pembatasan jangka waktu berlakunya SIM. Hal ini dikarenakan dalam perspektif psikologi, kompetensi untuk mengendarai kendaraan bermotor terdapat 3 (tiga) faktor utama, yaitu: (a) faktor senso-motorik; (b) faktor kepribadian dan emosi; dan (c) faktor kognitif. Sesuai dengan tahapan perkembangan psikologis, faktor-faktor tersebut mengalami perubahan mengikuti tahap perkembangan manusia. Secara umum, berbagai faktor tersebut mulai mencapai kematangan pada masa remaja akhir (usia 17-25 tahun) dan mulai mengalami penurunan ketika

individu memasuki usia 65 tahun (masa lanjut usia). Adanya proses perkembangan ini dapat dimaknai bahwa kompetensi yang dimiliki ketika seseorang mendapatkan SIM tidaklah menetap, tetapi dapat berubah dengan berjalannya waktu.

a. Faktor Senso-Motorik

Indra yang paling banyak terlibat ketika seseorang mengendarai kendaraan adalah indra mata (penglihatan) dan telinga (pendengaran). Adanya gangguan dari kedua indra ini akan berisiko terhadap terjadinya kecelakaan. Gangguan penglihatan baik secara bawaan ataupun penurunan fungsinya karena bertambahnya usia, seperti buta warna, rabun, jarak pandang yang terbatas, dari penelitian di berbagai negara terbukti menurunkan performa dalam berkendara secara aman, dan berpeluang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Demikian juga dengan gangguan pendengaran. Selain itu, dalam mengendarai kendaraan bermotor, kemampuan motorik yang diperlukan adalah keterampilan motorik yang kompleks, melibatkan *multi-task*, seperti mengganti gigi persneling dan memutar kemudi, menginjak rem sambil membunyikan klakson, dan lain sebagainya. Seluruh tugas ini membutuhkan koordinasi visual motorik yang baik, di mana sejalan dengan penambahan usia kemampuan ini akan menurun.

b. Faktor Kepribadian dan Emosi

Hasil penelitian pada pengendara kendaraan bermotor menunjukkan bahwa tipe kepribadian seperti agresif (*anger*), *excitement seeking*, *normlessness* berhubungan secara positif dengan perilaku berkendara berisiko. Artinya, semakin tinggi kecenderungan individu untuk mudah marah, suka pada hal-hal yang menimbulkan sensasi menegangkan, tidak peduli pada peraturan dan norma-norma di lingkungannya, maka semakin tinggi kemungkinannya untuk mengendarai kendaraannya secara sembrono dan berisiko kecelakaan.

c. Faktor Kognitif

Jalan raya merupakan kondisi yang terdiri dari berbagai ragam stimulus, dan berganti dengan sangat cepat. Untuk dapat memahami situasi jalan

raya yang sedang dihadapi, pengendara harus mampu memusatkan perhatian (atensi) dan konsentrasinya, dan kemudian mengolah informasi lebih lanjut yang tergolong kompleks, yaitu memaknai situasi yang dihadapi (kesadaran akan situasi). Langkah selanjutnya adalah membuat penilaian dan keputusan apa reaksi yang akan ditampilkan. Untuk membuat penilaian, pengendara harus memiliki persepsi tentang jarak dan juga kecepatan dari kendaraan lain. Ketika suatu keputusan untuk bertindak sudah ditetapkan, apakah performa yang ditampilkan tepat atau tidak tepat sangat ditentukan juga oleh kecepatannya bereaksi (waktu reaksi) dan kemampuan senso-motoriknya. Situasi di jalan raya yang kompleks, dinamis, dan terus berubah dengan cepat membutuhkan kemampuan memberikan perhatian secara terus menerus dan memberikan reaksi yang cepat, apalagi ketika menghadapi situasi bahaya. Selain itu, dalam menghadapi situasi jalan raya, pengendara butuh memiliki kemampuan kognitif yang baik untuk bisa bertahan mengolah berbagai informasi yang terus berubah. Situasi seperti itu rentan terhadap kelelahan dan usia menjadi faktor penting yang memengaruhi ketahanan kognitif (semakin tua usia individu semakin cepat lelah, kecepatan reaksi menurun, kemampuan atensi juga berkurang terhadap stimulus penting di jalan seperti rambu dan lampu lalu lintas).

Sebagaimana telah diuraikan di atas, mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya, dengan situasi yang sangat cepat berubah-ubah, diperlukan fungsi-fungsi mental yang prima, khususnya dengan pada faktor-faktor yang berperan dalam berkendara (senso-motorik, kepribadian dan emosi, serta kognitif) untuk dapat menampilkan reaksi yang tepat dan aman. Dengan bertambahnya usia, berbagai fungsi-fungsi berpeluang untuk mengalami penurunan, yang sering kali menimbulkan perilaku berkendara secara berisiko atau tidak aman. Oleh karenanya diperlukan adanya evaluasi secara berkala sebagai upaya untuk mengetahui menentukan apakah telah terjadi penurunan dalam kompetensinya untuk berkendara di jalan raya. Dengan perkataan lain, apakah berbagai faktor psikologis yang berperan dalam

mengendarai kendaraan masih berfungsi dengan baik? Selain itu, sepanjang waktu individu telah memiliki SIM, apakah yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran lalu lintas atau mengalami kecelakaan, baik sebagai pelaku ataupun sebagai korban. Seseorang apakah pelanggaran atau kecelakaan yang telah terjadi, apa yang menjadi penyebab dari terjadinya pelanggaran atau kecelakaan? Walaupun usia dan pengalaman berkendara menjadi faktor signifikan dalam memengaruhi kesiapan pengemudi, baik dari aspek fisik, kognitif, maupun emosi, namun tidak menutup kemungkinan bahwa pengemudi tidak melakukan pelanggaran lalu lintas ataupun kecelakaan. Berdasarkan pertimbangan bahwa kompetensi mengendarai kendaraan bermotor tidak selamanya bertahan atau tidak berubah, maka diperlukan pengujian secara berkala, demi dapat terjaga upaya menciptakan perilaku berkendara yang aman dan selamat, dan akhirnya dapat menurunkan tingkat kecelakaan. Masa penilaian atau pengujian kembali dalam periode lima tahunan sudah cukup memadai untuk memastikan hal-hal tersebut tetap dimiliki oleh pemegang SIM. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa penerbitan SIM yang memiliki batas minimum usia dan jangka waktu keberlakuan SIM sebagai mekanisme pengujian kembali telah memenuhi asas kecermatan.

5. Tidak Menyalahgunakan Kewenangan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas tidak menyalahgunakan kewenangan” adalah asas yang mewajibkan setiap Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan tidak menggunakan kewenangannya untuk kepentingan pribadi atau kepentingan yang lain dan tidak sesuai dengan tujuan pemberian kewenangan tersebut, tidak melampaui, tidak menyalahgunakan, dan/atau tidak mencampuradukkan kewenangan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf e UU Adpem). Untuk menjamin tidak terjadinya penyalahgunaan kewenangan dalam penerbitan SIM, Korlantas Polri telah menerbitkan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pelayanan Penerbitan SIM di Satuan Penyelenggara Administrasi (Satpas). Keberadaan SOP Pelayanan Penerbitan SIM menjadi tolak ukur penyelenggaraan penerbitan SIM yang tidak melampaui, tidak menyalahgunakan, dan/atau tidak

mencampuradukkan kewenangan, karena masing-masing pihak telah diberikan porsi yang pasti, siapa harus berbuat apa. Selain itu, dalam konteks proses penerbitan SIM, upaya mencegah terjadinya penyalahgunaan kewenangan dilakukan melalui:

- a. pengawasan internal yang dilakukan oleh pengemban fungsi pengawasan dan pembina fungsi serta pengawasan eksternal yang dilakukan oleh lembaga negara pengemban fungsi pengawasan dan masyarakat melalui saluran pelayanan pengaduan; dan
- b. pemberlakuan permohonan dan proses penerbitan SIM secara *online* untuk mengurangi hubungan langsung antara pemohon dengan petugas pada setiap tahapan yang dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan kewenangan oleh petugas khususnya yang mengarah pada penyuapan.

6. Keterbukaan

Bahwa yang dimaksud dengan “asas keterbukaan” adalah asas yang melayani masyarakat untuk mendapatkan akses dan memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif dalam penyelenggaraan pemerintahan dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf f UU Adpem). Dalam konteks penerbitan SIM, merujuk pada Pasal 31 Perpol SIM telah diatur kewajiban Satpas untuk memasang papan informasi yang memuat level Satpas dan kewenangan penerbitan SIM di depan kantor Satpas. Lebih lanjut, dalam Pasal 2 ayat (2) Perkakor SIM Digital, diatur bahwa penerbitan SIM baru maupun perpanjangan dapat diajukan secara daring melalui situs: (a) situs <http://sim.korlantas.polri.go.id>; dan (b) aplikasi digital Korlantas Polri, yang dapat diunduh dari perangkat komunikasi/gawai (*handphone*). Bahkan dalam Pasal 4 ayat (3) dan ayat (4) Perkakor SIM Digital diatur bahwa pemohon SIM dapat memperoleh persyaratan melalui: (a) aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani; (b) aplikasi *e-ppsi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi; (c) aplikasi *e-avis* yang memuat materi ujian teori dan ujian praktik; (d) ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual;

dan (e) aplikasi *e-drive* untuk ujian praktik. Berdasarkan berbagai fasilitas yang diuraikan di atas, maka dapat dinyatakan bahwa proses pelayanan penerbitan SIM telah bersesuaian dengan asas keterbukaan karena memungkinkan masyarakat untuk mendapatkan akses dan memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif dalam penerbitan SIM.

7. Kepentingan Umum

Bahwa yang dimaksud dengan “asas kepentingan umum” adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan dan kemanfaatan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, selektif, dan tidak diskriminatif (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf g UU Adpem). Dalam SOP Penerbitan SIM diatur bahwa hak bagi pemohon yang tidak lulus ujian untuk dapat mengikuti ujian ulang dalam tenggat waktu 14 (empat belas) hari sejak dinyatakan tidak lulus, tanpa harus mengajukan permohonan baru. Praktik tersebut menjadi wujud dari kebijakan yang aspiratif dan akomodatif, yakni dengan memperhatikan kepentingan masyarakat yang sangat membutuhkan SIM walau gagal menempuh ujian, maka diberikan kesempatan kedua tanpa harus mengulang pengajuan permohonan. Wujud dari pelayanan SIM yang aspiratif dan akomodatif misalnya adanya pelayanan penerbitan SIM untuk penggantian SIM hilang atau rusak, ini juga menunjukkan bagaimana pelayanan SIM ini memperhatikan aspirasi/kepentingan masyarakat dan akomodatif pada kondisi-kondisi masyarakat yang memerlukan penyikap taktis. Aspek selektif terlihat di antaranya dalam Pasal 1 angka 6 Perpol SIM yang mengatur bahwa SIM adalah bukti legitimasi kompetensi pengemudi sesuai jenis dan golongan SIM yang dimilikinya setelah memenuhi persyaratan administrasi, usia, kesehatan jasmani maupun rohani, serta dinyatakan lulus melalui proses pengujian. Bahwa dengan demikian keberadaan “proses pengujian” harus dimaknai sebagai bentuk pelayanan SIM dilakukan dengan selektif, sehingga tidak semua pemohon dipastikan akan mendapatkan SIM, kecuali memang lulus dalam proses pengujian. Kemudian aspek non diskriminatif diperlihatkan dengan adanya pelayanan SIM bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM telah memenuhi asas kepentingan umum.

8. Pelayanan yang Baik

Bahwa yang dimaksud dengan “asas pelayanan yang baik” adalah asas yang memberikan pelayanan yang tepat waktu, prosedur dan biaya yang jelas, sesuai dengan standar pelayanan, dan ketentuan peraturan perundang-undangan (*vide* Penjelasan Pasal 10 ayat (1) huruf h UU Adpem). Keberadaan SOP Penerbitan SIM merupakan upaya yang telah dilakukan Pihak Terkait untuk memberikan kejelasan prosedur dalam pelayanan penerbitan SIM di Satpas yang menjadi pegangan dalam penyelenggaraan di daerah. Dalam SOP Penerbitan SIM juga memberikan kejelasan dari segi waktu yang diperlukan dalam penerbitan SIM. Hal tersebut diwujudkan dengan adanya standar sarana yang dibutuhkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM di antaranya adalah ketersediaan papan standar waktu pelayanan dan papan standar waktu penerbitan SIM. Dari aspek biaya, penetapan biaya dalam penerbitan perpanjangan SIM telah ditetapkan dalam PP Nomor 76 Tahun 2020 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia (PP PNBP Polri). Besaran tarif tersebut kemudian diwajibkan untuk diinformasikan kepada masyarakat dalam bentuk ketersediaan papan tarif PNBP sebagai standar sarana dalam SOP Penerbitan SIM. Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM telah memenuhi asas pelayanan yang baik.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan penerbitan SIM setidaknya telah memenuhi asas-asas umum pemerintahan yang baik dan terus dilakukan berbagai inovasi dan perbaikan pelayanan sebagaimana yang diamanatkan dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015.

H. INOVASI TEKNOLOGI UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN DALAM PENERBITAN SIM

1. Bahwa dalam rangka menciptakan pelayanan prima dalam proses penerbitan SIM, berbagai inovasi telah dikembangkan oleh Korps Lalu Lintas Polri. Inovasi-inovasi yang telah dilaksanakan dimaksudkan untuk memberikan kemudahan dalam proses permohonan dan penerbitan SIM, mendekatkan pelayanan SIM kepada warga masyarakat, dan mencegah terjadinya kontak langsung antara

petugas dengan warga masyarakat pemohon SIM yang dapat membuka terjadinya hubungan suap-menyuap. Inovasi pelayanan lebih ditujukan pada pelayanan prosedur penerbitan SIM dan tidak mengurangi bobot persyaratan bagi penerbitan SIM. Inovasi yang telah dikembangkan sudah dapat dilaksanakan di sebagian besar Satpas, namun inovasi tertentu lainnya masih harus dilaksanakan secara bertahap di Satpas kota besar tertentu karena memerlukan sumber pendanaan yang relatif besar untuk pengadaan sarana dan prasarananya serta sumber daya manusia sebagai operatornya. Inovasi tersebut berupa:

Tabel Error! No text of specified style in document..9. Inovasi dan Peningkatan Pelayanan dalam Penerbitan SIM

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
2015	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING): SIMLING memungkinkan dilakukannya perpanjangan SIM lintas kota melalui unit kendaraan layanan SIM keliling	Implementasi layanan SIM Keliling <i>online</i> sebanyak 55 unit tersebar di berbagai wilayah di Indonesia.
2016		Penambahan sebanyak 100 unit.
2017		Penambahan sebanyak 33 unit.
2018		Penambahan sebanyak 50 unit.
2019	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING)	Penambahan sebanyak 34 unit.
	Integrasi Data Dukcapil: NIK mulai digunakan sebagai <i>Key Identifier</i> dalam basis data SIM. Integrasi ke data Dukcapil dilakukan melalui API Divisi TIK Polri.	Identitas kependudukan mulai digunakan sebagai <i>Key Identifier</i> dalam basis data SIM. Dengan demikian maka pencarian data SIM sudah dapat juga dilakukan dengan menggunakan kata kunci NIK dan data demografi mengambil sumber data dari data kependudukan sehingga memberikan kualitas data yang lebih baik.
	Penguatan Identifikasi: Proses identifikasi sidik jari (AFIS) disempurnakan menjadi perekaman dengan metode <i>Rolling 10</i> dengan <i>threshold</i> yang ditingkatkan.	Sebagai upaya memperkuat kualitas identifikasi SIM, Korlantas melakukan penyempurnaan dengan mengubah metode menjadi menggunakan <i>rolling 10</i> dimana pemohon diambil sidik 10 jari dengan <i>threshold</i> kualitas yang ditingkatkan. Hal ini ditujukan untuk menghindari potensi kesalahan identifikasi individu yang bersumber dari sidik jari untuk kepentingan forensik kepolisian.
	Penggunaan Smart SIM: Material kartu SIM diganti menjadi kartu yang memiliki <i>chip</i> yang mampu menyimpan data pemegang SIM serta data	Material kartu SIM diganti menjadi kartu dengan <i>chip</i> untuk mengakomodasi kebutuhan penyimpanan data yang diperlukan oleh sistem penerbitan SIM sehingga kartu SIM dapat berfungsi

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	lainnya seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.	selayaknya kartu tanda penduduk elektronik dimana saat dilakukan pembacaan menggunakan perangkat tertentu maka data SIM dapat terbaca.
2020	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING)	Penambahan sebanyak 20 unit.
	Sistem Uji Praktik SIM A & C secara Elektronik E-DRIVES: Sistem uji praktik SIM A & C diubah dari sistem secara manual menjadi sistem elektronik dengan menggunakan teknologi sensor dan <i>Internet of Things (IoT)</i> .	Meningkatkan kualitas lapangan uji praktik SIM di 6 Satpas dengan mengganti peralatan manual menjadi sistem terkomputerisasi yang dilengkapi dengan berbagai sensor dan perangkat IoT yang mampu mendeteksi pelaksanaan ujian praktik di seluruh <i>track</i> materi uji sehingga proses ujian praktik menjadi lebih cepat, akurat, akuntabel sekaligus transparan.
	SIM Internasional Online: Pelayanan penerbitan SIM Internasional dapat dilakukan secara <i>online</i> .	Memangkas birokrasi dalam penerbitan SIM Internasional untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat yang memerlukan layanan penerbitan SIM Internasional. Dapat diakses dari mana saja dan kapan saja dan seluruh proses penerbitan menjadi lebih singkat dan cepat.
	Peningkatan Metode Keamanan Sistem: Metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbitan SIM diubah dari sistem sandi/PIN menjadi biometri (sidik jari).	Peningkatan faktor keamanan dalam pemberian otorisasi bagi pejabat penanggung jawab penerbitan SIM di wilayah sekaligus untuk menghindari potensi penyalahgunaan fitur otorisasi dengan cara memastikan hanya pejabat tertentu yang dapat mengakses fitur dengan menggunakan identifikasi sidik jari.
2021	Sistem Pengenalan Wajah: Penambahan komponen identifikasi SIM dengan menggunakan teknologi Pengenalan Wajah (<i>Face Recognition</i>) sesuai Perpol SIM sehingga memungkinkan dilakukannya proses identifikasi secara <i>online</i> .	Salah satu kendala identifikasi individu secara <i>online</i> adalah tidak adanya metode yang paling tepat untuk memastikan validitas identitas. Karena itu Korlantas menerapkan teknologi pengenalan wajah sebagai komponen tambahan pada proses identifikasi dengan menggunakan data Dukcapil sebagai pembandingnya. Teknologi ini memungkinkan dilakukannya validasi identitas individu melalui gambar yang ditangkap oleh kamera dengan akurasi di atas 96%.
	Integrasi Persyaratan Kesehatan Jasmani dan Rohani: Data hasil pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani	Sebagai upaya memperkaya basis data SIM sekaligus memastikan dilaksanakannya proses pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani, Korlantas melakukan integrasi data hasil

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	<p>sebagai persyaratan dalam proses penerbitan SIM terhubung dengan sistem utama penerbitan SIM secara <i>online</i>.</p>	<p>pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani yang dilaksanakan oleh penyelenggara pemeriksaan kesehatan sesuai dengan Perpol SIM.</p>
	<p>Layanan Perpanjangan SIM secara <i>Online</i> melalui Aplikasi SINAR Digital Korlantas: Aplikasi SIM Nasional Presisi (SINAR) memungkinkan masyarakat melakukan perpanjangan SIM A & C secara <i>online</i> melalui gawai pribadi.</p>	<p>Menjawab tuntutan masyarakat akan hadirnya proses pelayanan perpanjangan SIM yang mudah, cepat dan efisien, Korlantas meluncurkan aplikasi SIM Nasional Presisi dimana masyarakat dapat melakukan perpanjangan SIM secara mandiri melalui gawai pribadi. Dengan hadirnya aplikasi SINAR, proses perpanjangan SIM menjadi jauh lebih cepat, mudah dan murah dan masyarakat bisa memilih agar SIM dikirim ke alamat yang dikehendaki tanpa harus datang ke Satpas.</p>
	<p>Sistem Uji Praktik SIM A & C secara Elektronik E-DRIVES</p>	<p>Penambahan di 20 Satpas.</p>
	<p><i>Pilot Project</i> Uji Teori SIM secara <i>Online</i> E-AVIS: Uji Teori SIM E-AVIS adalah sistem ujian teori SIM berbasis digital/audio visual yang disajikan secara interaktif dan memiliki materi uji yang baru.</p>	<p><i>Pilot Project</i> di 6 Satpas sebagai respons atas materi ujian teori SIM yang ada masa pakainya sudah cukup lama, Korlantas melakukan upaya revitalisasi ujian teori dengan menyusun materi-materi baru yang lebih relevan dengan perkembangan situasi terkini, sekaligus melakukan pembaruan teknologi agar sejalan dengan perkembangan teknologi informasi terbaru.</p>
2022	<p>Layanan SIM Keliling <i>Online</i> (SIMLING)</p>	<p>Penambahan sebanyak 70 unit.</p>
	<p>Uji Teori SIM secara <i>Online</i> E-AVIS</p>	<p>Penambahan di 20 Satpas di wilayah Polda Jawa Barat.</p>
	<p>Integrasi SINAR ke SuperApp Polri Presisi: Mengintegrasikan layanan penerbitan SIM secara daring penuh (<i>online</i>) ke dalam SuperApp Presisi Polri.</p>	<p>Sejalan dengan amanah Perpol Nomor 4 Tahun 2022 tentang Satu Data Kepolisian RI, Korlantas turut mendukung dengan mengintegrasikan layanan penerbitan SIM secara daring penuh ke dalam aplikasi SuperApp Presisi Polri sehingga cakupan layanan menjadi semakin luas dan memudahkan masyarakat dimana banyak layanan publik Polri ada dalam SuperApp Presisi Polri tersebut.</p>
	<p>Pilot Project Integrasi BPJS: Integrasi dengan layanan BPJS Kesehatan untuk melakukan pemeriksaan status kepesertaan BPJS pemohon</p>	<p>Sesuai amanah Inpres Nomor 1 Tahun 2022, kepesertaan aktif BPJS Kesehatan akan dijadikan salah satu persyaratan administrasi yang harus dilengkapi oleh pemohon SIM. Korlantas</p>

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	SIM sesuai Inpres Nomor 1 Tahun 2022.	memandang perlu untuk segera mempersiapkan diri dengan melakukan integrasi data BPJS ke dalam proses penerbitan SIM. Pilot Project dilaksanakan di Satpas Purwakarta dan telah dinyatakan berhasil berfungsi dengan baik.
	<p>Encrypted QR-Code: Material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari berbasis <i>chip</i> menjadi QR-Code terenkripsi.</p>	Sebagai antisipasi terjadinya <i>chip shortage</i> secara global, sekaligus sebagai langkah peningkatan sistem keamanan SIM serta sebagai persiapan akan terintegrasinya data demografi, identifikasi individu, pelatihan keterampilan mengemudi, kesehatan jasmani dan rohani, hasil ujian teori dan praktik, dan data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas ke dalam data SIM maka dilakukan perubahan material SIM dari semula berbasis <i>chip</i> menjadi berbasis QR Code terenkripsi. Ini adalah langkah strategis Korlantas agar di kemudian hari dapat menghadirkan SIM Digital yang tidak lagi berbasis kartu yang pada akhirnya akan semakin memberikan kemudahan dan fleksibilitas bagi masyarakat.
2023	Layanan SIM Keliling Online (SIMLING)	Penambahan sebanyak 100 unit.
	Uji Teori SIM secara Online E-AVIS	Setelah menjalani <i>piloting</i> dan uji coba di 26 Satpas, sistem uji teori baru E-AVIS mulai diberlakukan secara nasional secara bertahap sesuai dengan realisasi program pembaruan perangkat uji teori yang masa pakainya sudah cukup lama.
	<p>Buku Panduan Latihan Uji Teori SIM: Penerbitan buku panduan latihan Uji Teori SIM A & C dalam bentuk <i>hard copy</i> dan elektronik.</p>	Sebagai bukti transparansi dalam pelaksanaan ujian teori SIM, Korlantas Polri mencetak dan mendistribusikan Buku Panduan Latihan Uji Teori SIM yang tersedia di Satpas serta dapat diunduh secara bebas oleh masyarakat. Buku dan <i>e-book</i> ini berisikan materi ujian teori yang sama dengan yang akan diujikan di Satpas sehingga diharapkan masyarakat dapat belajar dan berlatih terlebih dahulu sebelum mengikuti ujian teori.
	<p>Sentralisasi Sistem Penerbitan SIM: Penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru serta</p>	Korlantas melakukan analisa dan evaluasi menyeluruh terhadap sistem penerbitan SIM dan mengambil kesimpulan bahwa sudah saatnya sistem lama yang memiliki tipologi

Tahun	Nama dan Deskripsi	Implementasi
	perkembangan teknologi terkini.	desentralisasi diubah ke tipologi baru yang berupa sistem tersentralisasi. Langkah ini diambil karena ke depan akan banyak sekali integrasi data yang perlu dilakukan serta akan banyak inovasi yang memerlukan kesiapan sistem penerbitan SIM secara <i>end-to-end</i> .

Sumber: Korlantas, 2023.

Rincian inovasi dan peningkatan pelayanan dalam penerbitan SIM dielaborasi lebih lanjut dalam uraian di bawah ini:

a. Pelayanan SIM *Online*

Pelayanan SIM *online* merupakan inovasi pertama kali untuk memberikan pelayanan prosedur permohonan SIM. Pelayanan *online* pada awalnya hanya menekankan pada penyerahan berkas permohonan baik baru maupun perpanjangan dan pembayaran biaya sebagai Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) kepada rekening Bank yang ditunjuk. Pelayanan SIM *online* ini juga diterapkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM Internasional. Pelayanan SIM Internasional secara *online* ini dimulai pada tahun 2020.

b. Pelayanan SIM Keliling atau Gerai Pelayanan SIM

Pelayanan SIM Keliling dan Gerai Pelayanan SIM merupakan inovasi untuk mendekatkan pelayanan SIM kepada anggota masyarakat yang memerlukan perpanjangan SIM. Pelayanan SIM Keliling dilakukan melalui penggunaan mobil yang dirancang secara khusus dengan sarana dan prasarana sebagaimana yang terdapat di ruang pelayanan pada Satpas dengan jadwal yang sudah ditentukan. Pada tahun 2015 jumlah unit dari pelayanan SIM Keliling ini baru tersedia sebanyak 55 unit dan setiap tahun terus bertambah sampai tahun 2023 berjumlah 462 unit dilakukan di tempat-tempat umum tertentu seperti mal tertentu yang sudah ditentukan tempatnya. Jadwal dan tempat pelayanan dapat diakses pada *website* masing-masing Ditlantas Polda. Pada mobil Pelayanan SIM Keliling dan Gerai Pelayanan SIM terdapat petugas bank yang siap menerima pembayaran biaya perpanjangan SIM baik secara tunai maupun Kartu Debet.

c. Pelayanan perpanjangan SIM secara *online* dengan menggunakan aplikasi SINAR

Inovasi ini diluncurkan pada bulan April 2021 yang memberikan kemudahan kepada pemegang SIM untuk melakukan perpanjangan SIM secara *online* penuh dengan menggunakan aplikasi SIM Nasional Presisi atau SINAR. Prosesnya dimulai dari pengajuan permohonan sampai selesai dan SIM perpanjangan dikirimkan ke alamat rumah pemohon. Ada 12 langkah yang harus dilakukan oleh pemohon, yaitu: (1) pemohon mengunduh aplikasi "Digital Korlantas Polri" yaitu SINAR melalui penggunaan *mobile phone Android* melalui *Google Play Store*; (2) Setelah mengunduh aplikasi tersebut, pemohon akan diminta memasukkan nomor ponsel dan email untuk verifikasi identitas; (3) Pemohon kemudian akan mendapatkan nomor OTP yang menjadi bukti verifikasi pengguna; (4) Pengguna diminta memasukkan NIK beserta nama lengkap sesuai KTP yang akan di-*upload* untuk diverifikasi melalui *face recognition*; (5) Jika dinyatakan valid, maka layanan membuat dan memperpanjang SIM *online* siap digunakan; (6) Masuk kembali ke aplikasi Digital Korlantas Polri, dan pilih ikon "SINAR"; (7) Pilih perpanjangan SIM; (8) Pemohon diminta memilih golongan SIM serta mengunggah foto KTP, foto SIM, serta foto tanda tangan dan pas foto dengan dilengkapi hasil pemeriksaan kesehatan dan psikologi pengemudi; (9) Selanjutnya pemohon diberikan metode pengiriman, yakni diambil sendiri pemohon atau diambil wakil lewat surat kuasa atau menggunakan jasa pengiriman; (10) Untuk pembayaran, pemohon dapat melakukan pembayaran melalui *virtual account* BNI; (11) Setelah itu, SIM dicetak dan diterima pemohon sesuai metode pengiriman; (12) Setelah SIM diterima pemohon melakukan konfirmasi bahwa SIM telah diterima.

d. Pelayanan ujian teori melalui penggunaan aplikasi *Electronic Audio Visual Integrated System* atau E-AVIS

Aplikasi E-AVIS ini digunakan untuk pelaksanaan ujian teori pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas. *Pilot project* Uji Teori SIM secara *online* E-AVIS ini diinisiasi pada tahun 2021, yang diawali untuk diterapkan pada 6 Satpas, yang kemudian pada tahun 2022 penerapan A-VIS ini kemudian

diterapkan pada 20 Satpas di wilayah Polda Jawa Barat. Pemohon SIM baru dapat mengunduh bank soal tentang pengetahuan dan pemahaman tata cara dan etika berlalu lintas untuk dipelajari sebelum mengikuti ujian teori. Jika sudah memahami, mereka dapat mengajukan permohonan SIM dan mengikuti ujian teori secara *online* dengan: (1) soal ujian yang disajikan kepada setiap peserta ujian diacak oleh sistem sehingga soal kepada peserta yang satu dengan lainnya berbeda; (2) selama mengerjakan soal, wajah peserta dipantau melalui penggunaan fitur *face recognition* dengan tujuan mencermati ada-tidaknya perijokian dan mencocokkan bahwa antara peserta ujian dengan pemohon SIM sama orangnya; (3) setelah selesai ujian, sistem akan menilai secara otomatis jumlah jawaban yang benar untuk menentukan kelulusan dan peserta dapat mengetahui secara langsung; (4) jika lulus, pemohon SIM dapat melanjutkan pada tahap berikutnya.

e. Pelayanan tes kesehatan jasmani dan rohani secara *online*

Tes Kesehatan secara *online* dilaksanakan melalui penggunaan aplikasi tertentu yaitu aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani dan aplikasi *e-psi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi.

f. Pelayanan ujian praktik melalui penggunaan aplikasi *E-Drive*

Sistem Uji Praktik SIM A dan C secara Elektronik E-DRIVES ini diawali pada tahun 2020, dengan penerapan di 6 Satpas, kemudian pada tahun 2021 diterapkan pada 20 Satpas. Dalam aplikasi *E-Drive* ini, ada beberapa teknologi yang menjadi komponennya, yaitu: (a) *Radio Frequency Identification* atau *RFID* yang disematkan pada kendaraan roda dua yang berfungsi untuk mengidentifikasi data pengemudi tanpa harus bersentuhan dan secara otomatis menampilkan identitas peserta uji dalam monitor; (b) *Passive Infrared* yang disematkan pada garis awal dan di garis akhir proses pengujian untuk mengetahui saat peserta memulai dan menyelesaikan tiap-tiap tahapan tes; (c) *Vibration sensor* yang dibenamkan di patok-patok yang dipasang di samping lintasan ujian praktik untuk mendeteksi suatu getaran pada sebuah benda jika peserta uji melanggar atau melakukan kesalahan; (d) *Ultrasonik* yaitu pancaran gelombang yang memiliki kemampuan menangkap suara dengan frekuensi tinggi 20KHz dan berfungsi mendeteksi

adanya gerakan maju atau mundur pada saat peserta uji berada dan berhenti pada jalan tanjakan atau turunan sebelum melanjutkan tahapan pengujian. Sinyal gerakan maju atau mundur akan dikirim ke *computer server* di ruang monitor; (e) CCTV dan Pengeras Suara yang berguna untuk mengawasi proses pengujian dari Ruang Monitor dan memberi peringatan, aba-aba, atau perintah lainnya kepada peserta.

- g. Untuk ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual yang dapat memberikan penilaian hasil lulus atau tidak secara otomatis.
 - h. Integrasi Data Dukcapil yang mulai diinisiasi pada tahun 2019. Inovasi ini sebagai upaya untuk menjadikan NIK sebagai *Key Identifier* dalam basis data SIM. Integrasi dilakukan ke data Dukcapil melalui API Divisi TIK Polri.
 - i. Penguatan identifikasi sidik jari untuk memperkuat kualitas identifikasi SIM, dengan menggunakan *rolling 10* yang mana Pemohon diambil sidik 10 jari dengan *threshold* kualitas yang ditingkatkan.
 - j. Penggunaan *Smart SIM* yakni dengan menggunakan *chip* sebagai material kartu SIM sehingga mampu menyimpan data pemegang SIM serta data lainnya seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.
 - k. Peningkatan metode keamanan sistem yakni dengan meningkatkan metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbit SIM diubah dari sistem sandi/PIN menjadi biometri (sidik jari).
 - l. *Pilot Project* Integrasi BPJS untuk dapat melakukan pemeriksaan status kepesertaan BPJS dari Pemohon SIM.
 - m. *Encrypted QR-Code*, material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari berbasis *chip* menjadi *QR-Code* terenkripsi.
 - n. Penerbitan buku panduan latihan Uji Teori SIM A dan C dalam bentuk *hard copy* dan elektronik.
 - o. Sentralisasi Sistem Penerbitan SIM berupa penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru serta perkembangan teknologi terkini.
2. Bahwa dengan berbagai inovasi tersebut diharapkan ada proses yang transparan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM dan obyektif dalam penilaian

kelulusan peserta. Namun demikian, pelaksanaan inovasi-inovasi tersebut harus dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan ketersediaan dana dan sumber daya manusia pada setiap Satpas. Di samping itu juga kesiapan dan kemampuan warga masyarakat untuk memanfaatkan teknologi pelayanan SIM menjadi faktor yang wajib dipertimbangkan.

3. Bahwa wujud lain penyesuaian pelayanan penerbitan SIM dengan kemajuan teknologi, khususnya teknologi pada kendaraan bermotor dapat dilihat dengan merujuk pada materi ujian teori dan ujian praktik dalam penerbitan SIM. Hal ini mengacu pada Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM yang mencantumkan di antaranya perihal Pengenalan Kendaraan. Dalam Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM A misalnya, diuraikan perihal Lampu Indikator mobil yang terdiri atas indikator: (a) *check engine*; (b) indikator lampu sein; (c) indikator temperatur mesin; (d) indikator tekanan oli; (e) indikator aki; (f) indikator minyak rem; (g) indikator *airbag*; (h) indikator pintu; dan (i) indikator *seatbelt*. Keberadaan Lampu Indikator dalam cakupan materi Buku Panduan Latihan Ujian Teori SIM A merupakan bentuk adanya akomodasi kemajuan teknologi sebagai materi ujian teori untuk memperoleh SIM yang akan terus berkembang sesuai perkembangan teknologi yang ada. Perkembangan teknologi terbaru, misalnya *Lane Keep Assist* (memastikan mobil berada pada jalurnya dan memberikan peringatan ke pengemudi jika mobil berpindah jalur tanpa menyalakan lampu sein), *Lane Departure Warning* (mendeteksi mobil berubah jalur secara tiba-tiba dan mendeteksi adanya kendaraan di samping kiri atau kanan yang bisa membahayakan posisi mobil), *Forward-Collision Avoidance Assist* (melakukan pengereman secara otomatis jika sistem memprediksi akan terjadi tabrakan), *Blind-Spot Collision-Avoidance Assist* (memonitor *blind-spot* mobil saat akan keluar dari area parkir paralel), *Safe Exit Assist* (mendeteksi dan memberikan peringatan dari sisi belakang saat penumpang akan membuka pintu belakang), *Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist* (memberikan peringatan saat mobil sedang berjalan mundur dan ada objek lain seperti mobil, sepeda motor atau orang berjalan yang mendekat, di mana dalam jarak tertentu, mobil akan melakukan pengereman mendadak untuk mencegah terjadinya senggolan atau benturan), *Lane Following Assist* (mampu melacak penanda garis jalur jalan agar

mobil tetap ada di jalur yang aman). Berbagai kemajuan teknologi pada kendaraan bermotor tersebut semuanya dituangkan dalam *Multi Information Display* (MID) yang terdapat pada *dashboard* mobil, sehingga pemahaman mengenai Lampu Indikator yang terus berkembang sesuai perkembangan teknologi tersebut menjadi salah satu materi dalam ujian SIM yang perlu dipahami pemegang SIM. Selain itu, pada dasarnya seluruh perkembangan teknologi tersebut membutuhkan kesigapan respons dari pengemudi, di mana hal tersebut sudah tercakup dalam syarat administrasi berupa bukti kompetensi mengemudi, syarat kesehatan berupa tes kesehatan jasmani dan tes kesehatan rohani, serta syarat ujian praktik, yang ke semuanya mengarah pada pemeriksaan kesigapan pengemudi dalam menghadapi kondisi berlalu lintas di Indonesia, baik dengan kendaraan bermotor yang didukung maupun tidak didukung dengan kemajuan teknologi terbaru.

I. URGENSI EVALUASI DALAM PERPANJANGAN SIM

1. Evaluasi dalam Perpanjangan SIM sebagai Upaya Membangun Budaya Hukum Berlalu Lintas

- a. Bahwa pemberian jangka waktu berlaku pada SIM yang berkonsekuensi pada adanya evaluasi terhadap pemegang SIM pada dasarnya juga berkontribusi pada pembangunan budaya hukum berlalu lintas di Indonesia. Dengan adanya evaluasi tersebut membuat pemegang SIM akan berupaya untuk berlalu lintas secara aman, selamat, tertib, dan berkeselamatan karena terdapat mekanisme *demerit point system* atau sistem penandaan SIM berdasar pada kesalahan pengemudi dalam berlalu lintas. Dengan demikian, pemegang SIM tidak selalu dipastikan akan mendapatkan perpanjangan SIM, melainkan perpanjangan SIM hanya dapat diberikan bila persyaratan penerbitan SIM dipenuhi, dan juga dengan melihat *traffic attitude record* yang dimiliki oleh pemegang SIM. Hal ini diharapkan sebagai upaya untuk membangun budaya hukum berlalu lintas di Indonesia yang berorientasi pada lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Salah satu contoh budaya hukum berlalu lintas yang telah digariskan dalam UU LLAJ, misalnya kewajiban pengemudi kendaraan bermotor umum untuk istirahat paling singkat setengah jam atau 30 (tiga puluh) menit setelah mengemudikan

kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut (*vide* Pasal 90 ayat (3) UU LLAJ). Walaupun kewajiban tersebut diperuntukkan bagi pengemudi kendaraan bermotor umum, namun hal tersebut dapat menjadi acuan bagi pengemudi kendaraan bermotor perseorangan. Bahkan bila mengacu pada Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol, disebutkan bahwa *rest area* untuk jalan bebas hambatan atau jalan tol antarkota disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan. Hal ini berarti dengan menggunakan asumsi batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas (*vide* Pasal 21 ayat (4) UU LLAJ), maka setelah pengemudi mengemudi selama 0,8 jam atau 50 menit, telah disediakan paling sedikit 1 (satu) *rest area* di jalan tol. Dengan demikian, pengemudi diberikan keleluasaan dengan penuh kesadaran untuk memilih kapan waktunya untuk beristirahat karena lokasi *rest area* telah disediakan setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer atau sekitar 50 (lima puluh) menit setelah pengemudi mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tol. Kesadaran inilah yang menjadi bagian dari budaya hukum berlalu lintas, bahwa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan bukan semata terkait keselamatan pribadi, tetapi juga kesadaran untuk tidak membahayakan pengemudi yang lain di jalan.

- b. Bahwa untuk menjawab dalil Pemohon mengenai perbandingan negara yang menerapkan kebijakan SIM seumur hidup dengan negara Perancis, perlu terlebih dahulu diingat bahwa dalam melakukan perbandingan hukum dengan negara lain selayaknya perbandingan dilakukan dengan negara yang memiliki titik kesamaan dengan Indonesia, dan bukan semata memilih negara yang bersesuaian dengan dalil Pemohon. Memperbandingkan penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan dalam konteks studi perbandingan hukum. Hal ini dikarenakan dalam melihat struktur hukum (*legal structure*) dan substansi hukum (*legal substance*), perlu juga untuk memperhatikan budaya hukum (*legal culture*) yang hidup di suatu negara. Indonesia dan Perancis tentu memiliki budaya

hukum yang signifikan berbeda, khususnya dalam konteks budaya hukum berlalu lintas. Oleh karena itu, dalam konteks perbandingan penyelenggaraan penerbitan SIM, bukan semata hanya melihat pada substansi hukum dan struktur hukumnya, namun lebih penting dari pada itu untuk melihat substansi dan struktur hukum tersebut dibuat dalam ekosistem budaya hukum seperti apa.

c. Bahwa izin mengemudi di Perancis disebut dengan *Permis de Conduire*, yang terdiri atas beberapa jenis, yaitu:

1) *Permis A*

Permis A diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor, yang terdiri atas beberapa kategori, yaitu: (a) *Permis AM* (untuk pengendara yang berumur minimal 16 tahun dan dipergunakan untuk mengendarai sepeda motor kecil yang berpedal); (b) *Permis A1* (untuk pengendara sepeda motor yang mempunyai kapasitas mesin dari 120cc-125cc); (c) *Permis B1* (untuk pengendara kendaraan ringan beroda empat); dan (d) *Permis A2* (untuk pengendara sepeda motor yang berumur minimal 18 tahun).

2) *Permis B*

Permis B diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan maksimum 8 penumpang.

3) *Permis BE*

Permis BE diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan gandengan seberat maksimum 3500 kg. SIM ini hanya diperuntukkan bagi pengendara yang berumur minimal 18 tahun.

4) *Permis C* dan *Permis D*

Permis C diperuntukkan bagi pengendara mobil berukuran medium dan besar, sedangkan *Permis D* diperuntukkan bagi pengendara bis kecil dan bis.

Adapun masa berlakunya izin mengemudi di Perancis adalah selama 15 (lima belas) tahun [<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31133?lang=en>]. Dengan ketentuan bahwa ketika seorang pengemudi telah berumur 70 tahun, ia tidak diwajibkan untuk memperpanjang *permis de conduire*-nya. Kondisi ini tidak berlaku bagi

pengemudi yang telah berumur 70 tahun yang menurut peraturan atau kepentingan asuransi diwajibkan untuk melakukan pemeriksaan kesehatan guna mendapatkan fasilitas tersebut. Realitas ini membantah dalil PEMOHON yang menyatakan bahwa SIM di Perancis berlaku seumur hidup. Sebaliknya, SIM di Perancis hanya berlaku selama 15 tahun dan untuk memperpanjang masa berlakunya diperlukan proses dan pemenuhan syarat tertentu. Dengan merujuk pada uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa perbandingan hukum dalam penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidak relevan untuk dilakukan.

- d. Bahwa perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos. Dengan merujuk pada *Global Road Safety Facility* yang diinisiasi World Bank (<https://www.roadsafetyfacility.org/road-safety-country-profiles>), dapat dielaborasi perbandingan beberapa negara di Asia Tenggara yang memiliki karakteristik yang serupa dengan Indonesia, yaitu:

- 1) Masa berlakunya SIM di Filipina berdasarkan *Section 23 Issuances of Driver's License, Fees and Validity Republic Act 10930*, yang telah mengamendemen *the Land Transportation and Traffic Code*, adalah 5 (lima) tahun dengan ketentuan khusus bahwa masa berlaku SIM ini dapat diperpanjang menjadi 10 (sepuluh) tahun apabila selama 3 (tiga) tahun pemegang SIM dinyatakan bersih dari perbuatan/tindakan pelanggaran lalu lintas. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Terdapat beberapa jenis SIM, termasuk: (a) *Non-Professional Driver's License*: bagi individu yang mengemudikan kendaraan pribadi atau kendaraan umum non-komersial; (b) *Professional Driver's License*: bagi individu yang ingin mengemudikan kendaraan komersial seperti taksi, bis, truk, atau kendaraan berat lainnya; dan (c) *Student Driver's Permit*: Izin khusus yang diberikan kepada calon

pengemudi yang sedang belajar mengemudi. Masa berlaku SIM di Filipina sama dengan Indonesia, yakni 5 tahun untuk SIM non-profesional. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Filipina beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Mirip seperti di Indonesia, daerah-daerah perkotaan di Filipina memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak terlalu padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 77% fatalitas kecelakaan melibatkan usia penduduk produktif (15-64 tahun).

- 2) Masa berlakunya SIM di Thailand berdasarkan *Article 44 Vehicle Act B.E. 2522 (1979)*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Thailand beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Mirip seperti di Indonesia, daerah-daerah perkotaan di Thailand memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak terlalu padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 82% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun).

3) Masa berlakunya SIM di Laos berdasarkan *Article 11 Road Traffic Law of Lao Democratic Republic*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia. Ujian untuk mendapatkan SIM terdiri dari ujian teori dan ujian praktik. Ujian teori terdiri dari pengetahuan tentang aturan lalu lintas, rambu-rambu, dan tanda-tanda jalan. Ujian praktik dilakukan di jalan raya, di mana calon pengemudi harus menunjukkan kemampuan mengemudi yang aman dan mematuhi aturan lalu lintas. Sama seperti di Indonesia, setelah habis berlakunya, SIM harus diperbaharui dengan membayar biaya perpanjangan dan menjalani proses pembaruan. Budaya hukum berlalu lintas di Laos beragam tergantung pada lokasi di mana jalan dan kendaraan tersebut berada. Jalan raya di daerah-daerah perkotaan di Laos memiliki cukup kepadatan, terutama di jam sibuk. Di daerah pedesaan, sama seperti di Indonesia, lalu lintas tidak padat, namun tantangan yang ada adalah kondisi alam dan jalan raya yang kurang mendukung (berkelok-kelok, atau tidak dalam keadaan baik/rusak). Data *Global Road Safety Facility* mencatat pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 75% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun).

Adapun Indonesia sendiri berdasarkan data *Global Road Safety Facility* pada tahun 2016 menunjukkan terdapat 76% fatalitas kecelakaan melibatkan penduduk di usia produktif (15-64 tahun). Mendasarkan pada perbandingan masa berlakunya SIM di ketiga negara tersebut dan karakteristik infrastruktur, dan budaya hukum berlalu lintas, terlihat bahwa memiliki kesamaan dengan Indonesia yang juga mengenal batas waktu dari keberlakuan SIM.

2. Pembaharuan Data SIM terkait Pemenuhan Persyaratan dalam Perpanjangan SIM

Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada bagian Pengaturan Penerbitan SIM dalam UU LLAJ dan peraturan pelaksanaannya, di mana penerbitan SIM dalam Perpol SIM masuk pula di dalamnya terkait penerbitan perpanjangan SIM, yang tetap mensyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, dan syarat kesehatan, maka perpanjangan SIM pada dasarnya juga berfungsi sebagai upaya evaluasi terhadap kemampuan mengemudi pemegang SIM. Konsekuensi

dari adanya evaluasi adalah tentu tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan akan dikabulkan permohonan perpanjangannya, di mana hal tersebut sangat bergantung pada apakah syarat-syarat yang ditentukan dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM atau tidak. Wujud evaluasi pada masing-masing syarat dapat dielaborasi sebagai berikut:

1) Syarat Usia

Evaluasi terhadap syarat usia dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi ketentuan usia yang dipersyaratkan. Syarat usia ditetapkan minimal usia secara spesifik untuk masing-masing jenis SIM dalam UU LLAJ (*vide* Pasal 81 ayat (2) UU LLAJ). Misalnya untuk permohonan penerbitan baru SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI ditetapkan usia minimal adalah 17 tahun. Tentu bila kemudian para pemegang SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI akan melakukan perpanjangan, berdasarkan penalaran yang wajar usia pemegang SIM akan bertambah, sehingga sudah dapat dipastikan syarat ini dapat dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM. Dalam konteks perpanjangan SIM, berdasarkan data yang dihimpun Korlantas, pengemudi pada usia di atas 60 tahun masih mengajukan permohonan perpanjangan SIM. Hal ini sejalan dengan pengaturan yang memang tidak memberikan batasan usia untuk memohon perpanjangan SIM, sehingga pada usia berapa pun setiap orang yang masih membutuhkan untuk mengendarai kendaraan bermotor dapat mengajukan perpanjangan SIM, sepanjang masih dapat memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditentukan. Dengan tidak dibatasinya usia untuk mengajukan perpanjangan SIM ini menjadikan evaluasi kompetensi mengemudi dengan mengacu pada hasil tes kesehatan, baik secara jasmani maupun rohani, menjadi penting untuk dilakukan.

2) Syarat Administrasi

Evaluasi terhadap syarat administrasi dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh kebutuhan dokumen yang dipersyaratkan. Pemetaan peluang dapat tidaknya kebutuhan dokumen tersebut dipenuhi oleh pemohon perpanjangan SIM dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..10. Peluang Pemenuhan Dokumen Syarat Administrasi Perpanjangan SIM

No.	Syarat	Peluang Pemenuhan	
		Dapat	Tidak Dapat
1.	formulir pendaftaran SIM	√	
2.	identitas diri Kartu Tanda Penduduk Elektronik bagi warga negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi warga negara asing	√	
3.	sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan	√	√
4.	surat izin kerja asli dari kementerian yang membidangi ketenagakerjaan bagi warga negara asing yang bekerja di Indonesia	√	
5.	perekaman biometri berupa sidik jari dan/atau pengenalan wajah maupun retina mata	√	
6.	tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan nasional	√	√
7.	bukti pembayaran penerimaan bukan pajak	√	

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa untuk dokumen yang berpeluang tidak dapat dipastikan pemenuhannya oleh pemohon perpanjangan SIM adalah: **Pertama**, tanda bukti kepesertaan aktif dalam program jaminan kesehatan nasional. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta merta dipenuhi pemohon perpanjangan SIM dikarenakan terdapat kemungkinan pemohon perpanjangan SIM memiliki pekerjaan informal yang belum mensyaratkan adanya keikutsertaan program jaminan kesehatan. **Kedua**, sertifikat pendidikan dan pelatihan mengemudi atau hasil verifikasi kompetensi mengemudi, yang diterbitkan oleh sekolah mengemudi yang terakreditasi, paling lama 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan. Syarat ini memiliki peluang untuk tidak dapat serta merta dipenuhi pemohon perpanjangan SIM dikarenakan ada peluang pemohon perpanjangan SIM kehilangan kompetensi mengemudi karena pemegang SIM jarang mengemudikan kendaraan bermotor.

Adapun dokumen administrasi yang lain dikarenakan relatif melekat pada diri pemohon perpanjangan SIM sudah dapat dipastikan dapat dipenuhi. Hal

ini dikarenakan melalui dokumen inilah kompetensi mengemudi dievaluasi dalam perpanjangan SIM, apakah memang pemohon perpanjangan SIM masih memiliki kompetensi yang cukup untuk dapat tetap mengemudikan kendaraan bermotor.

3) Syarat Kesehatan

Evaluasi terhadap syarat kesehatan dilakukan dengan melihat apakah pemohon perpanjangan SIM dapat memenuhi seluruh tes kesehatan yang dilakukan, baik kesehatan jasmani maupun kesehatan rohani.

- a) kesehatan jasmani, meliputi pemeriksaan: (1) penglihatan; (2) pendengaran; dan (3) fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi *e-rikkes* untuk tes kesehatan jasmani diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan jasmani. Hal tersebut terlihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..11. Data Peserta Tes Kesehatan Jasmani pada Aplikasi E-RIKKES

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Pemeriksaan oleh Dokter	156.972	310.492	189.157	218.874	100,00%
Memenuhi Syarat (MS)	156.899	310.480	189.155	218.845	99,99%
Tidak Memenuhi Syarat (TMS)	73	12	2	29	0,01%

Sumber: Korlantas, 2023.

Walaupun jumlah pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos relatif kecil, namun berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat dipastikan lolos tes kesehatan jasmani.

- b) kesehatan rohani, dilaksanakan melalui pemeriksaan psikologi yang meliputi aspek: (1) kemampuan kognitif; (2) kemampuan psikomotorik; dan (3) kepribadian. Berdasarkan data yang dihimpun melalui aplikasi *e-psi* untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi diperoleh data bahwa tidak semua pemohon perpanjangan SIM dapat lulus ketika menempuh tes kesehatan rohani. Hal tersebut terlihat dari tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..12. Data Peserta Tes Kesehatan Rohani pada Aplikasi E-PPSI

Keterangan	Tahun			Rerata	%
	2021	2022	2023		
Mengikuti Tes	156.972	310.492	189.157	218.874	100%
Memenuhi Syarat	156.886	310.413	189.011	218.770	99,95%
Tidak Memenuhi Syarat 1 (sebelum konseling)	86	79	146	104	0,05%
Tidak Memenuhi Syarat 2 (setelah konseling)	10	28	92	43	0,02%
Tidak Memenuhi Syarat Final	76	51	54	60	0,03%

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa terdapat pemohon yang tidak lolos tes kesehatan rohani. Terhadap pemohon perpanjangan SIM yang tidak lolos ini kemudian diberikan konseling, sehingga mendapatkan pencerahan dalam mengikuti tes ulang kesehatan rohani. Namun demikian, tetap saja ada pemohon yang masih tidak lolos uji kesehatan rohani walaupun telah mendapatkan konseling.

Dengan mencermati peluang pemenuhan ketiga syarat di atas, dapat disimpulkan bahwa evaluasi dalam perpanjangan SIM memiliki urgensi untuk melakukan pembaharuan data terkait pemenuhan persyaratan dalam penerbitan perpanjangan SIM. Pada dasarnya, penentuan masa perpanjangan SIM selama 5 (lima) tahun dapat juga dinilai sebagai ketentuan yang didasarkan pada kepentingan pemegang SIM sebagai pengemudi kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan dengan adanya ketentuan evaluasi tiap 5 (lima) tahun membuat pemegang SIM harus melakukan pemeriksaan kesehatan jasmani dan rohani setidaknya 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun, di mana hal ini belum tentu dilakukan oleh sebagian besar masyarakat di Indonesia. Pemeriksaan kesehatan jasmani mungkin dilakukan oleh masyarakat secara lebih intens, namun untuk pemeriksaan kesehatan rohani belum tentu dilakukan oleh masyarakat Indonesia secara rutin dalam kurun waktu yang terjadwal. Dengan dilakukannya pemeriksaan kesehatan tersebut dapat dideteksi adanya berbagai gangguan kesehatan yang mungkin dialami pemegang SIM dalam jangka waktu 5 (lima) tahun tersebut, sehingga dapat ditindaklanjuti dengan perawatan tertentu secara mandiri. Dengan demikian, jangka waktu evaluasi setiap 5 (lima)

tahun sekali dapat dinilai bukan semata menjadi kepentingan Polri, namun juga kepentingan dari pemegang SIM.

3. Pembaharuan Data SIM untuk Menciptakan Lalu Lintas yang Aman, Selamat, Tertib, dan Lancar

- a. Bahwa penerbitan SIM bagi seorang bermakna bahwa orang tersebut telah dinilai telah mempunyai kompetensi pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas, kompetensi keterampilan mengemudi, serta memenuhi syarat kesehatan jasmani dan rohani untuk mengendarai atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Dengan terpenuhinya persyaratan-persyaratan tersebut, harapannya adalah orang tersebut akan berkontribusi bagi pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kematian atau luka berat dan luka ringan. Namun, harapan demikian tidak selalu sepenuhnya dapat terwujud karena kecelakaan lalu lintas selalu terjadi.
- b. Bahwa menurut data kejadian kecelakaan selama 6 (enam) tahun terakhir, yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..13. Data Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas dan Akibatnya pada 2017-2022

Uraian	Tahun						Rerata
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Jumlah Kejadian	104.327	109.215	116.411	100.028	103.645	137.851	111.913
Korban Meninggal Dunia	30.694	29.472	25.671	23.529	25.266	27.531	27.027 (16%)
Korban Luka Berat	14.559	13.315	12.475	10.751	10.553	13.230	12.481 (7%)
Korban Luka Ringan	121.575	130.571	137.342	113.518	117.913	163.686	130.768 (77%)
Kerugian Materiil (Rp)	217.030. 705.051	213.865. 513.510	254.779. 028.170	198.455. 894.788	246.653. 130.148	279.918. 629.139	235.117.1 50.134

Sumber: Korlantas, 2023.

Mendasarkan pada data di atas, fakta yang menjadi keprihatinan adalah: **Pertama**, dari keseluruhan korban kecelakaan lalu lintas, ada ± 27.028 orang yang meninggal dunia setiap tahunnya. Hal ini berarti ada sekitar 2.252 orang setiap bulan atau sekitar 75 orang setiap hari atau sekitar 3 orang setiap jam yang meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas. **Kedua**, kecelakaan lalu lintas telah menyebabkan kerugian materiil sekitar

Rp235.117.150.134,- setiap tahunnya yang mencakup rusaknya kendaraan bermotor dan rusaknya barang-barang milik korban.

- c. Bahwa data kejadian kecelakaan di atas semakin dikuatkan dengan data pelanggaran lalu lintas berdasarkan kepemilikan pemegang SIM yang disajikan dalam tabel berikut ini:

Tabel Error! No text of specified style in document..14. Pelaku

Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kepemilikan SIM

JENIS SIM	2019	2020	2021	2022	2023
SIM A	240.332	2.800	85.574	136.596	27.419
SIM BI	35.161	451	12.544	15.008	3.151
SIM BII	9.851	149	3.875	3.828	874
SIM C	1.166.501	14.177	350.055	517.492	98.176
SIM D (D dan DI)	1.666	12	223	379	63
SIM A Umum	3.904	18	711	820	171
SIM BI Umum	34.722	410	10.714	13.402	3.264
SIM BII Umum	39.817	473	8.946	10.823	2.421
Tidak Memiliki SIM	4.106.029	70.262	1.224.441	1.940.421	370.537
JUMLAH	5.640.002	90.772	1.699.104	2.640.791	508.099
% Pelaku Tidak Memiliki SIM	73%	77%	72%	73%	73%

Sumber: Korlantas, 2023.

Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa tingginya angka pelanggaran lalu lintas mayoritas didominasi pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Hal ini mengindikasikan bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM rentan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas karena tidak dimiliki bekal pengetahuan yang cukup mengenai peraturan lalu lintas. Hal ini dibuktikan dengan dominasi sebesar antara 72% sampai dengan 73% pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM.

- d. Bahwa dari data kejadian kecelakaan di atas dapat dikelompokkan lebih lanjut berdasarkan kepemilikan SIM yang dimiliki pelaku, yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..15. Pelaku

Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kepemilikan SIM

JENIS SIM	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SIM A	4.856	5.232	4.573	440	482	4.408
SIM BI	1.065	1.074	978	108	125	879

JENIS SIM	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SIM BII	269	238	233	5	18	245
SIM C	14.889	16.578	17.578	9.896	10.433	16.858
SIM D (D dan DI)	12	11	10	26	8	17
SIM A Umum	111	119	49	2	7	35
SIM BI Umum	1.184	1.274	947	83	115	782
SIM BII Umum	1.518	1.423	1.130	101	114	1.128
Tidak Memiliki SIM	58.657	62.047	71.090	39.754	42.106	92.206
JUMLAH	82.569	88.003	96.596	50.427	53.411	116.565
% Pelaku Tidak Memiliki SIM	71%	71%	74%	79%	79%	79%

Sumber: Korlantas, 2023.

Bahwa dari aspek pelaku yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang patut mendapat catatan adalah antara 71% sampai dengan 79% dari pelaku penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM. Dengan demikian, tidak adanya justifikasi kompetensi mengemudi melalui penerbitan SIM terbukti menyumbang angka kecelakaan lalu lintas yang tertinggi bila dibandingkan dengan pengemudi yang telah terjustifikasi kompetensi mengemudinya melalui penerbitan SIM.

- e. Bahwa bila kemudian data kecelakaan di atas dikaitkan dengan usia pelaku, maka diperoleh data yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel Error! No text of specified style in document..16. Data Usia Pelaku Kecelakaan

Usia	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%
<14	869	1%	7.429	7%	1.604	4%	1.745	4%	3.377	3%
14-16	4.770	8%	10.370	10%	3.623	9%	3.574	8%	9.820	9%
17-21	10.768	17%	13.170	13%	7.464	18%	8.746	19%	20.321	18%
22-29	12.438	20%	21.751	22%	7.054	17%	7.879	17%	20.265	18%
30-39	10.965	17%	14.858	15%	5.973	14%	6.328	14%	16.815	15%
40-49	9.967	16%	13.500	13%	5.594	13%	5.781	13%	16.252	15%
50-59	7.353	12%	10.545	11%	4.914	12%	5.338	12%	13.808	12%
>60	4.368	7%	6.596	7%	3.882	9%	4.180	9%	8.620	8%
JUMLAH	63.516	100%	100.238	100%	42.128	100%	45.592	100%	111.300	100%

Sumber: Korlantas, 2023.

Bahwa dari data di atas dapat dilihat bahwa usia mayoritas pelaku kecelakaan adalah pada rentang usia 22 sampai dengan 29 tahun dengan

persentase sebesar 17% sampai dengan 22% bila dibandingkan dengan usia pelaku kecelakaan pada rentang usia lain. Hal ini sejalan dengan data yang dirilis oleh *Global Road Safety Facility* yang diinisiasi *World Bank* bahwa tingkat fatalitas kecelakaan didominasi pada rentang usia produktif. Oleh karena itu, evaluasi kompetensi melalui perpanjangan SIM diperlukan untuk dapat menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan dengan memastikan pemegang SIM memang masih memiliki kompetensi dan kesehatan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dalam rangka mencegah kecelakaan dan mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan. Selain itu, Polri juga secara konsisten melakukan sosialisasi mengenai berlalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar, khususnya terhadap kalangan yang paling rentan menjadi pelaku kecelakaan sesuai data di atas. Hal tersebut diwujudkan melalui kegiatan *Police Goes To Campus* atau Kampus Pelopor Keselamatan (KaPeKa) Berlalu Lintas yang dilaksanakan secara kontinu dengan tetap menyesuaikan ketersediaan anggaran pada masing-masing Polda, yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel Error! No text of specified style in document..17. Kegiatan *Police Goes To Campus* atau Kampus Pelopor Keselamatan (KaPeKa) Berlalu Lintas

No.	Polda	Tahun Pelaksanaan	Lokasi	Jumlah Peserta (orang)
1.	POLDA SUMBAR	2017	IAIN Bukit Tinggi	200
		2019	Universitas Bung Hatta Padang	200
2.	POLDA RIAU	2022	Universitas Islam Riau	150
3.	POLDA KEPRI	2016	Politeknik Batam	300
4.	POLDA BABEL	2018	PT. Timah	500
5.	POLDA BENGKULU	2016	Universitas Bengkulu	700
6.	POLDA LAMPUNG	2016	Universitas Lampung	500
7.	POLDA METRO JAYA	2017	Universitas Trisakti	500
8.	POLDA JABAR	2019	Institut Teknologi Bandung	350
9.	POLDA BANTEN	2015	Universitas Serang Raya	550
10.	POLDA JATENG	2019	Universitas Diponegoro	1.500
11.	POLDA DIY	2018	UIN Sunan Kalijaga	500
12.	POLDA JATIM	2019	Universitas Brawijaya	300
13.	POLDA BALI	2018	Universitas Warmadewa	500

No.	Polda	Tahun Pelaksanaan	Lokasi	Jumlah Peserta (orang)
14.	POLDA NTB	2018	Universitas Negeri Mataram	200
15.	POLDA NTT	2016	Universitas Nusa Cendana	250
16.	POLDA KALTIM	2019	Universitas Balikpapan	400
		2023	Universitas Balikpapan	300
17.	POLDA SULUT	2017	Universitas Negeri Manado (10 universitas di Sulut)	2.000
		2022	Universitas Sam Ratulangi	200
18.	POLDA GORONTALO	2016	Universitas Gorontalo	500
19.	POLDA SULTENG	2018	Universitas Tadulako	500
20.	POLDA SULTRA	2016	Universitas Haluoleo	300
21.	POLDA SULSEL	2019	Universitas Hasanudin	250
22.	POLDA PAPUA BARAT	Th. 2017	Aimas Convention Center (10 universitas di Papua Barat)	1.900

Sumber: Korlantas, 2023.

- f. Bahwa kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil yang relatif banyak disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: **Pertama**, faktor manusia sebesar 61%. Hal ini dikaitkan dengan kemampuan serta karakter pengemudi. Pengemudi yang mengalami kelelahan namun memaksakan mengemudi, ketidakstabilan ketika menghadapi lalu lintas yang semakin padat dan macet, mempunyai penyakit tertentu yang menyebabkan konsentrasi terganggu, terpengaruh oleh minuman beralkohol atau obat-obatan tertentu, dan ketidakpahaman mengenai tata cara dan etika berlalu lintas karena tidak mempunyai SIM. Faktor manusia merupakan faktor dominan karena dari setiap terjadinya kecelakaan lalu lintas, dapat dipastikan didahului oleh adanya pelanggaran lalu lintas atau perilaku tidak patuh pada tata cara dan etika berlalu lintas. **Kedua**, faktor prasarana dan lingkungan sebesar 30%. Hal ini terkait dengan kondisi jalan dan lingkungan sekitar ruang jalan yang mencakup jalan bergelombang atau rusak, jalan yang licin, jalan berkelok-kelok, turunan atau tanjakan, lingkungan yang berkabut atau tempat binatang yang menyeberang. **Ketiga**, faktor kendaraan bermotor sebesar 9%. Hal ini terkait dengan kendaraan bermotor yang tidak layak jalan karena pemeliharaan yang tidak rutin sehingga menyebabkan gagalnya fungsi rem, mesin menjadi sangat panas, ban kendaraan yang sudah

kehilangan daya cengkeram, kondisi kendaraan bermotor yang *over dimension*, dan cara pemuatan barang yang melampaui daya muat (*over load*) kendaraan bermotor.

- g. Bahwa dengan mendasarkan pada data di atas, pembenahan terhadap faktor manusia menjadi hal yang urgen untuk dilakukan. Salah satu wujud perbaikan terhadap faktor manusia adalah dengan adanya mekanisme perpanjangan SIM yang dilakukan setiap 5 (lima) tahun sekali sebagai bentuk evaluasi terhadap kelayakan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Evaluasi dilakukan pada aspek pokok, yaitu kondisi kesehatan jasmani dan rohani, serta adanya kewajiban menyerahkan sertifikat kompetensi mengemudi atau sertifikat verifikasi kompetensi mengemudi, tentu menunjukkan tingkat kompetensi kemampuan mengemudi pemilik SIM. Bahkan untuk SIM Umum masih dilakukan evaluasi terhadap kemampuan mengemudi itu melalui uji ulang simulator yang dilengkapi dengan penilaian tingkat kecermatan dan kestabilan emosi pada saat mengendarai. Dari tes ulang kesehatan jasmani, rohani, sertifikasi kompetensi mengemudi, serta uji ulang melalui simulator akan dapat diketahui tingkat kompetensi mengemudi dari pemegang SIM, sehingga ada pilihan untuk diberikan perpanjangan atau ditolak. Pembenahan faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan inilah yang dapat diintervensi oleh negara melalui bentuk evaluasi dalam wujud perpanjangan SIM secara berkala.

4. Pembaharuan Data SIM untuk Forensik Kepolisian yang Mendukung Upaya Penegakan Hukum

- a. Bahwa ada fungsi lain dari perpanjangan SIM yang lebih penting bagi kepentingan negara, khususnya dalam mendukung tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 86 ayat (2) dan (3) UU LLAJ, yaitu: **Pertama**, SIM berfungsi sebagai registrasi pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi pemegang SIM yaitu nama, alamat, tempat kelahiran, tanggal-bulan-tahun kelahiran, pendidikan, pekerjaan, sidik jari, dan foto. Melalui perpanjangan SIM setiap 5 (lima) tahun sekali, keterangan identitas lengkap pemegang SIM dapat dilakukan pembaharuan di antaranya jika terjadi perubahan nama,

perubahan alamat, perubahan pekerjaan, pembaharuan sidik jari, dan tampak wajah melalui pembaharuan foto. Adanya pembaharuan keterangan identitas setiap pemegang SIM tentu sangat bermanfaat bagi pelaksanaan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai pengemban tugas dan fungsi keamanan dan ketertiban masyarakat. **Kedua**, data identitas setiap pemegang SIM berfungsi sebagai Data Forensik Kepolisian. Keterangan data lengkap dari pemegang SIM yang terus dilakukan pembaharuan setiap 5 (lima) tahun akan menjadi bahan dan sumber bagi pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk melakukan pelacakan terhadap pelaku tindak pidana terutama jika pelaku menggunakan kendaraan bermotor. Dengan data yang terus diperbaharui setiap 5 (lima) tahun, akan mempermudah atau membantu petugas penegak hukum melakukan penyelidikan dan penyidikan pelaku tindak pidana melalui penggunaan data yang terdapat dalam pangkalan data pemilik SIM.

- b. Bahwa dalam hal pemegang SIM terlibat dalam kecelakaan yang mengakibatkan korban nyawa, luka berat maupun kerugian materiil atau terlibat dalam tindak pidana lain, Polri selaku aparat penegak hukum harus segera bertindak, baik dalam rangka penanganan korban/membantu korban, maupun penegakan hukum:
 1. Untuk kepentingan penanganan korban, Polri sangat membutuhkan bantuan dan kerja sama dengan keluarga korban yang tentunya sesuai dengan alamat yang tertuang di dalam SIM. Kalaupun korban kecelakaan lalu lintas itu sudah berpindah ke tempat lain, ingatan orang yang tinggal di sekitar alamat terakhir terhadap korban masih melekat, karena belum lewat 5 (lima) tahun, sehingga keberadaan keluarga korban masih memungkinkan untuk ditemukan/dicari. Inilah salah satu fungsi identitas dan alamat korban yang harus diperbaharui setiap 5 (lima) tahun. Melalui keluarga korban, atau orang-orang yang terdekat dengan korban, Polri dapat memperoleh keterangan berbagai peristiwa/kejadian sebelum korban mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum. Keterangan keluarga korban atau orang-orang terdekat di sekitar tempat tinggal korban dapat membantu mengungkap sebab terjadinya kecelakaan,

misalnya di malam terakhir kurang tidur, atau terdapat masalah keluarga sebelum berangkat menjalankan kendaraan bermotor, dan sebab-sebab lainnya. Kemungkinan menemukan keluarga korban ataupun orang terdekatnya untuk dimintai keterangannya sangat sulit bagi Polri apabila korban ternyata telah lama berpindah tempat/atau tidak sesuai dengan alamat yang tertera di dalam SIM, misalnya karena SIM berlaku untuk seumur hidup, yang karenanya alamat korban tidak terbaru. Padahal dalam SIM selain data SIM yang tertuang pada kartu fisiknya, terdapat data-data lengkap yang meliputi kontak darurat. Data terkait kontak darurat berisikan *emergency name*, *emergency address*, *emergency relation*, dan *emergency phone*. Data tersebut berguna pada saat terjadi kecelakaan, baik terhadap korban maupun pelaku sehingga didapatkan kontak darurat untuk dapat segera dihubungi oleh petugas Polri saat melakukan olah tempat kejadian perkara pada kecelakaan.

2. Untuk kepentingan penegakan hukum, pembaharuan keterangan identitas pemegang SIM seperti perubahan nama, alamat, pekerjaan, dan tampak wajah melalui foto, akan sangat membantu dalam proses pengungkapan suatu perkara tindak pidana baik sebagai tersangka atau sebagai korban. Dalam hal pemegang SIM sebagai pelaku/tersangka, maka keluarga atau tetangga korban sesuai dengan alamat terbarunya dapat memberikan keterangan atau kesaksian dalam membantu terangnya tindak pidana yang terjadi.

Bahwa fungsi-fungsi inilah yang dimaksudkan SIM untuk kepentingan forensik kepolisian, yaitu untuk membantu Polri sebagai penyidik membuat terang tindak pidana yang terjadi dalam proses peradilan pidana.

[2.7] Menimbang bahwa untuk mendukung keterangannya, Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia mengajukan bukti surat atau tulisan yang diberi tanda Bukti PT-4, PT-6, PT-8 dan PT-9.1 dan PT-9.2 sebagai berikut:

1. Bukti PT- 4 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

2. Bukti PT- 6 : Fotokopi Keputusan Presiden Nomor 58 Tahun 1986 tentang Pengesahan *Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licences Issued by ASEAN Countries*
3. Bukti PT- 7 : 1) Fotokopi Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 2) Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi;
 3) Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1951 tentang Mengubah Peraturan Lalu-Lintas Jalan (Wegverkeers- Verordening, Staatsblad 1936 No. 451);
 4) Fotokopi Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Lalu-Lintas Djalan (*Wegverkeersordonnantie, Staatsblad 1933 No. 86*);
 5) Fotokopi *Wegverkeersverordening-W.V.V., Staatsblad 1936, No. 451* dan *Wegverkeersordonnantie — W.V.O., Staatsblad 1933, No. 86.*
4. Bukti PT- 8 : 1) Fotokopi Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi;
 2) Fotokopi Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2021 tentang Sistem Penerbitan Surat Izin Mengemudi secara Digital (Perkakor SIM Digital);
 3) Fotokopi Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor KEP/72/XII/2013 tentang Standar Operasional Prosedur bidang Registrasi dan Identifikasi.
5. Bukti PT- 9.1 : 1) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2790/XII/YAN.1.1./2022 tentang Pelayanan Penerbitan SIM tentang Pelaksanaan Tes Kesehatan, tertanggal 27-12-2022;
 2) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2789/XII/YAN.1.1./2022 tentang Keterampilan Mengemudi, tertanggal 27-12-2022;
 3) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2709/XII/YAN.1.1./2022 tentang Mekanisme dan Biaya Penerbitan Perpanjangan SIM, tertanggal 13-12-2022;

- 4) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2669/XII/YAN.1.1./2022 tentang Penggunaan QR Code pada Kartu SIM, tertanggal 06-12-2022;
 - 5) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2475/XI/YAN.1.1./2022 tentang Pelayanan Penerbitan Perpanjangan SIM Melalui Aplikasi SINAR, tertanggal 10-11-2022;
 - 6) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2470/XI/YAN.1.1./2022 tentang Optimalisasi Sarana Prasarana Satpas, tertanggal 09-11-2022;
 - 7) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor 2442/XI/YAN.1.1./2022 tentang Pelaksanaan Bimbel Ujian SIM, tertanggal 07-11-2022;
 - 8) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2387/X/YAN.1.1./2022 tentang Aduan Masyarakat terhadap Pelaksanaan Pelayanan Penerbitan SIM, tertanggal 31-10-2022;
 - 9) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/2386/X/YAN.1.1./2022 tentang Ujian Penerbitan SIM, tertanggal 31-10-2022;
 - 10) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/1938/IX/YAN.1.1./2022 tentang SIM untuk Penyandang Disabilitas, tertanggal 09-09-2022;
 - 11) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/1512/VII/YAN.1.1./2022 tentang Pelaksanaan FIFO, tertanggal 21-07-2022;
 - 12) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/1366/VII/YAN.1.1./2022 tentang Optimalisasi Pelaksanaan Penerbitan SIM, tertanggal 07-07-2022;
 - 13) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/534/III/YAN.1./2022 tentang Jaminan Kesehatan Nasional, tertanggal 11-03-2022;
 - 14) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/269/II/YAN.1.1./2022 tentang Mekanisme Perpanjangan SIM, tertanggal 04-02-2022;
 - 15) Fotokopi Surat Telegram Kapolri Nomor ST/1870/IX/YAN.1.1./2021 tentang Implementasi Aplikasi Sinar di 54 Satpas, tertanggal 13-09-2021.
6. Bukti PT- 9.2 : Fotokopi Buku Panduan Latihan Uji Teori SIM A dan SIM C.

Selain itu, Pihak Terkait mengajukan 3 (tiga) orang Ahli yaitu Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si., Prof. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, Psikolog dan Prof. Dr. dr. Julianty Pradono, MS., Sp.OK., FIHFAA, dari ketiga Ahli tersebut yang didengarkan keterangannya dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 21 Agustus 2023 adalah Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si. Untuk Ahli Prof. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, Psikolog dan Prof. Dr. dr. Julianty Pradono, MS., Sp.OK., FIHFAA bertindak sebagai Ahli *Affidavit* yang hanya menyampaikan keterangan secara tertulis, yang pada pokoknya masing-masing menerangkan sebagai berikut:

Keterangan Ahli Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si.,

Pemikiran Talcott Parsons tentang peran hukum dalam kehidupan masyarakat dimasukkan sebagai salah satu pendukung Teori Struktural Fungsionalis. Teori ini menyatakan bahwa kehidupan masyarakat ditandai oleh keseimbangan dan ketertiban sebagai kondisi yang dominan. Kondisi kehidupan yang seimbang dan tertib ditandai oleh hubungan antarmanusia baik dalam kehidupan politik, ekonomi, dan sosial termasuk dalam mobilitas warga masyarakat di ruang jalan berlangsung secara harmonis dan teratur. Perilaku patologis yang mengganggu atau merusak keharmonisan dan keteraturan seperti pelanggaran/kejahatan dan konflik tidak dapat dihindari dan terbuka untuk terjadi karena hal tersebut sudah menjadi bagian dari karakter manusia yang akan tercermin dalam kehidupan sosialnya. Namun seberapa pun tinggi kuantitas dan kualitas perilaku menyimpang dan konflik terjadi, kehidupan masyarakat akan berproses kembali pada kondisi normal yaitu keharmonisan dan keteraturan.

Mengapa demikian? Para pendukung Teori Struktural Fungsionalis seperti halnya Durkheim, Max Weber, Parson, Friedman, menunjuk pada faktor: *Pertama*, adanya konsensus nilai sosial sebagai acuan paling mendasar atau paling tinggi bagi perilaku warga masyarakat. Konsensus nilai sosial menentukan perilaku yang baik dan tidak baik, perilaku yang pantas atau layak dan yang tidak, perilaku yang adil dan tidak adil, serta perilaku yang bermanfaat dan yang tidak. Perilaku baik, layak, adil, dan bermanfaat wajib diikuti dan dilaksanakan, sedangkan perilaku yang sebaliknya harus dihindari; *Kedua*, adanya fungsi positif dari setiap pelanggaran atau konflik yang terjadi. Fungsi positifnya yaitu manusia baik sebagai pelaku maupun bukan dengan hati nuraninya akan belajar dampak negatif dari

perilaku patologis yang terjadi dan mengedukasi dirinya untuk tidak mengulangi atau melakukan perilaku yang sama serta mendorong diri dan kehidupan sosialnya ke arah kembali pada kondisi seimbang dan tertib;

Ketiga, hukum beserta lembaga-lembaganya mempunyai peranan yang sentral untuk menjaga keseimbangan dan ketertiban kehidupan sosial dengan cara: (1) menggali dan menjabarkan nilai-nilai sosial yang sudah disepakati dalam kehidupan berbangsa dan bernegara ke dalam asas-asas hukum dan lebih lanjut ke dalam norma hukum yang lebih kongkret sehingga terdapat pedoman berperilaku yang sejalan dengan konsensus nilai sosial yang berlaku dalam masyarakat; (2) mensosialisasikan dan menginternalisasi norma hukum sehingga dipahami dan menjadikannya sebagai bagian sikap dan perilaku. Melalui sosialisasi dan internalisasi, hukum akan menampilkan daya mengikatnya untuk dipatuhi oleh warga masyarakat; (3) melaksanakan daya pemaksa dari hukum melalui aparat pelaksana hukum yang diberi kewenangan untuk melaksanakan norma hukum secara adil dan memberikan manfaat serta melalui aparat penegak hukum untuk memberikan sanksi yang mempunyai *social deterrent effect* jika terjadi perilaku patologis yang mengganggu keseimbangan dan keteraturan.

TEORI SIBERNETIKA PARSONS

Dalam Teori Sistem Tindakan Sosial, Talcott Parsons mengemukakan bahwa kehidupan manusia baik perseorangan maupun kelompok merupakan satu sistem yang terdiri dari subsistem organisme, kepribadian, sosial, dan budaya yang saling terkait membentuk sistem tindakan dalam kehidupan bersama. Dalam sistem kehidupan kelompok, Subsistem Organisme berfungsi mendorong masyarakat merespons terhadap kondisi lingkungan dan perubahan yang terjadi serta mendorong masyarakat beradaptasi terhadap lingkungan dan perubahan tersebut agar dapat mempertahankan keberlangsungan kehidupan bersamanya. Artinya, respons dan adaptasi terhadap lingkungan dan perubahan yang terjadi bukan yang terjadi pada tingkat individu perseorangan yang berbeda-beda namun yang terjadi pada tingkat kehidupan bersama warga masyarakat. Respons dan adaptasi dimaksud memunculkan kebutuhan atau kepentingan baru di tingkat kehidupan bersama yaitu menjaga keberlangsungan kehidupan bersama (*social survival*) sesuai dengan kondisi lingkungan dan perubahan yang terjadi serta sebaliknya

mencegah agar proses respons dan adaptasi tersebut tidak menimbulkan dampak negatif bagi kepentingan bersama.

Subsistem Kepribadian berfungsi menentukan dan menetapkan pilihan kepentingan yang akan menjadi tujuan bersama serta strategi yang akan digunakan untuk mewujudkannya. Karena kepentingan bersama yang menjadi tujuan, penentuan dan penetapan tujuan dan strategi harus dilakukan secara bersama. Dalam konteks kehidupan bernegara, prosesnya harus dilakukan oleh cabang-cabang kekuasaan negara dengan tetap berpegang teguh pada tujuan pokoknya (*final goals*) yaitu menjaga keberlangsungan kehidupan bersama dalam kondisi yang harmonis dan teratur serta mencegah terjadinya dampak negatif.

Subsistem Sosial berkedudukan sebagai arena berlangsungnya kegiatan-kegiatan dan hubungan-hubungan di antara warga masyarakat. Kegiatan dan hubungan sosial tersebut terbuka berlangsung secara harmonis dan teratur namun terbuka juga terjadi benturan kepentingan atau konflik karena adanya pelanggaran oleh warga masyarakat. Untuk itulah dalam Subsistem Sosial dikembangkan instrumen hukum yang berfungsi mengintegrasikan kegiatan dan hubungan antara warga masyarakat agar berlangsung secara harmonis dan teratur serta tidak terjadi konflik.

Subsistem Budaya (Kultural) berkedudukan sebagai arena pelembagaan pola perilaku atau hubungan dan kegiatan di antara warga masyarakat yang sudah berlangsung secara teratur dalam rentang waktu yang lama. Pelembagaan bermakna adanya proses mengubah pola perilaku yang berlangsung dan didorong oleh hukum menjadi nilai sosial sehingga dianggap sebagai perilaku yang baik dan harus dipertahankan. Ketika sudah berstatus sebagai nilai sosial, maka setiap orang akan terdorong untuk mematuhi. Bahkan instrumen hukum yang baru terbentuk kemudian akan dinilai kesesuaiannya dengan nilai sosial yang ada.

Sebagai bagian dari Teori Struktural Fungsionalis, Teori Sibernetika Parsons menempatkan hukum dalam kedudukan yang sentral karena fungsinya menjaga agar hubungan sosial dan kegiatan antarwarga masyarakat berlangsung secara harmonis dan teratur. Hukum juga harus mampu mengembalikan kondisi yang harmonis dan teratur jika terjadi pelanggaran dan konflik dalam hubungan sosial dan kegiatan antarwarga masyarakat. Untuk mampu menjalankan fungsi yang

demikian, hukum harus meramu substansinya dengan mengakomodasi fakta sosial yang terjadi di dunia nyata dan nilai sosial yang sudah terlembaga dalam dunia ideal. Dengan memadukan antara dunia nyata yaitu fakta sosial dengan dunia ide yaitu nilai sosial, hukum mendapatkan legitimasi untuk dipatuhi dan dipaksakan jika diperlukan.

Ada 2 (dua) tingkatan legitimasi, jika merujuk pada pandangan Parsons, yaitu legitimasi ekonomi sebagai padanan fungsi subsistem organisme dan politik sebagai padanan fungsi subsistem kepribadian serta legitimasi kultural. Legitimasi ekonomi dan politik diperoleh hukum dengan mengakomodasi fakta sosial yang terjadi dalam dunia nyata. Fakta sosial itu berupa kebutuhan atau kepentingan baru yang muncul sebagai respons masyarakat (sosial) terhadap perubahan geografis-alam, dinamika kependudukan, dan perkembangan ilmu & teknologi, yang berpengaruh terhadap kehidupan bersama masyarakat. Legitimasi ekonomi ditunjukkan oleh kemampuan hukum (pembentuk) untuk memasukkan kebutuhan atau kepentingan baru yang ada dan berkembang dalam masyarakat ke dalam norma hukum yang dibentuk. Bahkan jika terdapat perbedaan kebutuhan atau kepentingan baru di tingkat kehidupan bersama, maka perbedaan tersebut harus mendapat perhatian. Dengan demikian hukum akan mempunyai daya pengikat untuk dipatuhi karena kebutuhan atau kepentingan kelompok-kelompok masyarakat dilindungi oleh hukum. Legitimasi politik ditunjukkan oleh kemampuan hukum oleh menyeleksi dan menetapkan pilihan kepentingan bersama sebagai tujuan dan strategi yang tepat untuk mewujudkan tujuan. Dalam pilihan strategi termasuk juga fasilitas dan insentif yang diperlukan untuk memperkuat daya tarik dan pengikat masyarakat mematuhi serta disinsentif dan sanksi sebagai daya pemaksa masyarakat tidak melakukan atau tidak mengulangi pelanggaran dan konflik.

Di samping legitimasi ekonomi dan politik, hukum juga memerlukan legitimasi kultural yaitu norma hukum harus berkesesuaian dengan nilai-nilai sosial yang berkembang dalam masyarakat yang menjadi tempat arena berlakunya hukum. Kepentingan-kepentingan yang berkembang dalam masyarakat sebagai respon masyarakat terhadap lingkungan dan perubahan tidak semuanya dinilai baik, layak, adil, dan/atau bermanfaat bagi keseluruhan masyarakat. Kepentingan yang ditetapkan sebagai pilihan tujuan hukum serta pilihan strategi pencapaian belum

tentu menjadi pilihan yang terbaik sehingga perlu diuji kesesuaiannya dengan nilai sosial yang ada dalam masyarakat itu sendiri. Uji kesesuaian tersebut mempunyai fungsi yang penting agar hukum yang terbentuk menjadi instrumen yang dapat mewujudkan keharmonisan dan ketertiban dalam masyarakat. Warga masyarakat akan mematuhi secara sukarela hukum yang berkesesuaian dengan nilai sosial yang berkembang. Sebaliknya, hukum yang bertentangan dengan nilai sosial yang ada justru akan mendorong terjadinya ketidakpatuhan dan bahkan menjadi penyebab terjadinya pelanggaran dan konflik.

PEMBENTUKAN KETENTUAN SURAT IZIN MENGENAI DALAM BINGKAI TEORI SIBERNETIKA PARSONS

Pengaturan Surat Izin Mengemudi (SIM) bagi setiap pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana telah dimuat dalam UU LLAJ merupakan salah bentuk tindak lanjut dari respons bangsa Indonesia terhadap perkembangan teknologi otomotif dan penggunaannya di jalan umum. Bentuk tindak lanjut lainnya yaitu perlunya pengaturan mengenai kelaikan kendaraan bermotor itu sendiri baik yang dikendarai untuk kepentingan perseorangan maupun untuk angkutan umum ketika digunakan di jalan umum, pengaturan mengenai standar jalan umum sebagai prasarana berlalu lintas, serta pengaturan tata cara dan etika berlalu lintas yang dituangkan dalam simbol rambu, marka, alat pengatur isyarat lalu lintas, yang berisi perintah atau larangan. Semua tindak lanjut pengaturan SIM dari respons bangsa Indonesia terhadap perkembangan teknologi otomotif yang semakin canggih dengan kecepatan yang semakin tinggi tersebut bertujuan agar di satu sisi manusia mampu memanfaatkan kendaraan bermotor bagi keberlangsungan kehidupan mereka dan di sisi lain agar pemanfaatan kendaraan bermotor di jalan umum tetap berlangsung secara harmonis dan teratur sehingga tercipta mobilitas manusia yang aman, selamat, tertib, dan lancar.

Pengaturan SIM merupakan tindak lanjut untuk mengatur perilaku manusia yang berkedudukan sebagai pengemudi atau pengendara kendaraan bermotor. Manusia sebagai pengemudi menjadi faktor utama untuk menjamin lalu lintas sebagai arena mobilitas manusia yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Melalui proses politik pembentukannya, pengaturan SIM di samping untuk mewujudkan tujuan utama yaitu lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar,

juga ditetapkan tujuan lain yaitu pendokumentasian data identitas pemegang SIM untuk kepentingan forensik kepolisian. Pemegang SIM sebagai pengemudi harus menjamin lalu lintas aman, selamat, tertib, dan lancar bermakna bahwa: (1) harus mampu membebaskan diri sendiri dan pemakai jalan lain dari tindak kejahatan lalu lintas dan dari kecelakaan lalu lintas yang mengancam jiwa dan fisik; (2) harus mampu menciptakan kondisi lalu lintas yang teratur dan lancar agar lalu lintas sebagai urat nadi mobilitas manusia berfungsi dengan baik. Kepentingan forensik kepolisian bermakna bahwa data pemegang SIM berfungsi sebagai sumber informasi untuk melakukan pelacakan jika pemegang SIM terlibat dalam pelanggaran dan kejahatan lalu lintas serta pelanggaran dan kejahatan pada umumnya.

Melalui proses politik pengaturan SIM juga dikembangkan strategi untuk mewujudkan pilihan tujuan tersebut, yaitu: *Pertama*, setiap calon pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM yang diterbitkan setelah yang bersangkutan dinyatakan lulus dari ujian: (1) tertulis mengenai pengetahuan dan pemahaman tata cara dan etika berlalu lintas; (2) kesehatan jasmani yang berkaitan dengan fungsi normal penglihatan, pendengaran, dan gerak fisik serta kesehatan rohani yang berkaitan dengan kemampuan kognitif dan psikomotorik serta kepribadian; (3) praktik yang berkaitan dengan keterampilan mengemudi serta kemampuan mengaplikasikan tata cara dan etika berlalu lintas ketika mengemudi di jalan umum; *Kedua*, harus dilakukan evaluasi secara berkala/periodik melalui proses perpanjangan SIM terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM dan bahkan untuk pemegang SIM Angkutan Umum ditambah dengan evaluasi kemampuan mengemudi melalui uji simulator dengan tujuan: (1) untuk menilai kelayakan dan kemampuan mengemudi dari pemegang SIM; (2) untuk memperbaharui data identitas dan sidik jari dari pemegang SIM untuk mendukung kepentingan forensik kepolisian; *Ketiga*, memilih dan menetapkan jangka waktu 5 tahun sebagai rentang waktu yang *reasonable* untuk melakukan perpanjangan SIM sebagai strategi menilai kelayakan dan kemampuan mengemudi serta pembaharuan data pemegang SIM; *Keempat*, dilakukan pengawasan terhadap perilaku pemegang SIM ketika mengemudikan dan mengendarai kendaraan bermotor melalui penandaan SIM atau pemberian poin setiap melakukan

pelanggaran sebagai dasar pencabutan sementara atau tetap SIM ketika poin pelanggaran mencapai jumlah tertentu. Tujuannya adalah mengingatkan dan mendorong pemegang SIM untuk tidak melakukan atau mengulang pelanggaran lalu lintas sehingga terhindar dari pengenaan pencabutan sementara dan tetap SIM.

Pertanyaannya, apakah tujuan dari pengaturan SIM yang sudah ditetapkan dan strategi yang dikembangkan sebagaimana diuraikan di atas berkesesuaian dengan nilai-nilai sosial yang ada dan berkembang dalam masyarakat Indonesia? Pada dasarnya, tujuan pengaturan SIM dan strategi untuk mewujudkannya berkesesuaian atau tidak bertentangan dengan nilai-nilai sosial yang ada dalam masyarakat, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Berkenaan dengan pilihan tujuan pengaturan SIM, dalam masyarakat Indonesia terdapat nilai sosial baik yang berkembang dari kearifan lokal maupun yang bersumber pada ajaran agama, yaitu: *Pertama*, bahwa menghormati dan melindungi nyawa seorang manusia merupakan sesuatu yang sangat baik dan mulia, bahkan dalam Kitab Suci dinyatakan bahwa siapa yang menjaga kehidupan seorang manusia, maka dia sudah menjaga kehidupan seluruh manusia. Nilai sosial yang demikian tentu sejalan dengan tujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan berlalu lintas sehingga semua pemakai jalan terhindar dari kematian; *Kedua*, bersikap dan berperilaku tertib merupakan suatu kewajiban moral agar kehidupan bersama berlangsung teratur dan harmonis. Bahkan semua agama mengajarkan untuk berperilaku tertib baik dalam beribadah/ritual keagamaan maupun dalam kehidupan sehari-hari. Nilai sosial demikian tentu sejalan dengan tujuan berperilaku tertib dalam berlalu lintas yang jika diniatkan untuk beribadah, maka akan dicatat oleh Allah-Tuhan Yang Maha Esa sebagai perbuatan berpahala.
2. Berkenaan dengan pemberian legitimasi kultural terhadap pilihan strategi untuk mewujudkan tujuan, dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a. Bahwa penerbitan SIM bagi seorang calon pengemudi setelah yang bersangkutan dinyatakan lulus ujian teori, lulus ujian kesehatan jasmani dan rohani, dan lulus ujian praktik merupakan cermin dan jabaran dari nilai sosial *achievement* atau prestasi. Dalam masyarakat yang semakin modern, distribusi hak dan kewajiban kepada setiap warga masyarakat didasarkan

pada prestasi yang diperoleh atau dipunyai oleh setiap orang. Orang yang berprestasi lebih tinggi akan memperoleh hak yang lebih banyak dibandingkan dengan orang yang prestasinya lebih rendah. Calon pengemudi yang lulus semua bentuk ujian berhak mendapatkan SIM sebagai bentuk legitimasi atau pengakuan dari negara untuk mengemudikan kendaraan bermotor;

- b. Bahwa pemegang SIM harus dievaluasi secara periodik merupakan cermin dan jабaran dari nilai sosial yang bersumber dari kearifan lokal dan ajaran agama yaitu *eling lan waspodo* dan saling mengingatkan serta hendaklah kalian menghisab diri sendiri sebelum dihisab orang lain (*haasibuu anfusakum qabla an tuhaasabuu*). Manusia merupakan makhluk yang lemah jasmani dan rohani, makhluk yang satu saat sangat sehat dan saat lain menjadi sakit, makhluk yang pada satu saat ingat dan saat lain lupa. Pada saat tertentu sangat prima keterampilan mengemudi karena didukung oleh jasmani dan rohani yang prima, namun saat tertentu lainnya kondisi kesehatannya menurun sehingga kemampuan mengemudinya juga menurun. Negara sebagai bentuk tanggung jawabnya kepada warganya dan melalui UU LLAJ diperintah untuk melakukan evaluasi terhadap kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM melalui perpanjangan.
- c. Bahwa jangka waktu dilakukan evaluasi melalui perpanjangan SIM dipilih dan ditetapkan setiap 5 tahun sekali merupakan cermin dan jабaran dari budaya hukum yang berkembang dalam masyarakat Indonesia, yaitu:
 - 1) Jangka waktu berlakunya SIM 5 tahun dan dapat diperpanjang lagi untuk 5 tahun lagi sudah menjadi bagian dari budaya hukum Indonesia sehingga sudah tertanam dalam kesadaran hukum para pembentuk hukum dan warga masyarakat pemegang SIM. Dinyatakan bagian dari budaya hukum Indonesia karena penentuan jangka waktu 5 tahun tersebut sudah diberlakukan sejak di Indonesia diberlakukan Undang-Undang Lalu Lintas Tahun 1933 yaitu Pasal 16 ayat (3) *Wegverkeersordonnantie* atau *W.V.O.* yang dimuat dalam *Staatsblad* 1933 No. 327 dengan perubahan yang terjadi pada tahun 1936 dan pada tahun 1951. Dalam UU No.3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya beserta peraturan

pelaksanaannya sebagai pengganti *Wegverkeersordonnantie* dan bahkan ketika digantikan lagi dengan UU No.14 Tahun 1992, rentang waktu berlakunya SIM 5 tahun dan dapat diperpanjang juga diadopsi kembali tanpa ada penjelasan pertimbangan mengapa 5 tahun. Bahkan penyusunan Pasal 85 ayat (2) UU No.22 Tahun 2009 hanya mengadopsi begitu saja atau *taken for granted* tentang rentang waktu berlakunya SIM tersebut dari peraturan perundang-undangan sebelumnya tanpa memberikan pertimbangan juga.

Hal tersebut dapat dimaknai bahwa ketentuan jangka waktu SIM 5 tahun sudah terinternalisasi dalam kesadaran hukum masyarakat dan terlembaga menjadi bagian dari nilai sosial atau budaya hukum Indonesia. Di samping itu, harus dipahami juga bahwa di balik angka 5 tahun berlakunya SIM dan harus dilakukan evaluasi melalui perpanjangan terkandung budaya hukum lain yaitu menghormati kehidupan dan menjaga keselamatan diri sendiri pemegang SIM dan pemakai jalan lainnya. Evaluasi terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani setiap 5 tahun sekali terkandung nilai sosial bahwa keselamatan pemegang SIM serta orang lain yang ada di ruang jalan wajib dihormati dan dijaga.

Suatu ide yang sudah terlembaga menjadi nilai sosial akan dipatuhi oleh masyarakat tanpa mempertanyakan lagi pertimbangan lahirnya nilai sosial tersebut karena nilai sosial itu menjadi pedoman yang dasar atau paling tinggi dalam kehidupan masyarakat. Sebagai contoh kewajiban untuk memanggil para hakim dengan sebutan "*Yang Mulia*" tidak lagi dipertanyakan pertimbangannya karena terus disosialisasikan dan terinternalisasi menjadi kesadaran hukum bersama serta terlembaga menjadi nilai sosial sehingga suka atau tidak suka baik para hakim sendiri maupun para pihak yang hadir di persidangan harus mematuhi kewajiban tersebut.

Begitulah juga yang terjadi dengan pengaturan jangka waktu SIM 5 tahun yang sudah diberlakukan selama 90 tahun sejak 1933 dan secara konsisten terus menerus diadopsi dan diatur serta dipatuhi, maka pembentuk hukum yang kemudian hanya mengadopsi saja tanpa

pemahaman terhadap pertimbangannya. Penjelasan yang dapat diberikan pada saat sekarang hanya dari aspek fungsi dan kepentingan yang dilekatkan pada waktu berlakunya 5 tahun tersebut sebagai rentang waktu yang *reasonable* atau tidak terlalu pendek atau terlalu lama untuk melakukan evaluasi terhadap perubahan yang dapat terjadi pada pemegang SIM, yaitu: *Pertama*, bahwa jangka waktu 5 tahun merupakan rentang waktu yang baik untuk dilakukan evaluasi terhadap kemungkinan terjadinya perubahan pada kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM yang dapat berpengaruh pada kompetensi keterampilan mengemudi kendaraan bermotor. Perubahan tersebut dapat terjadi pada kemampuan penglihatan, pendengaran, fungsi gerak, kemampuan kognitif, psikomotorik, dan/atau kepribadian pemegang SIM yang semuanya akan berdampak pada kemampuan mengemudi; *Kedua*, bahwa dalam rentang waktu 5 tahun terbuka untuk terjadi perubahan pada identitas pemegang SIM seperti nama, wajah, alamat, dan bahkan sidik jari. Masyarakat modern yang di antaranya ditandai oleh tingkat mobilitas sosial dan geografis yang tinggi dapat menyebabkan juga perubahan pada aspek-aspek identitas tersebut. Perpanjangan SIM dalam rentang waktu 5 tahun sangat fungsional untuk memperbaharui data pemegang SIM yang akan berguna untuk mendukung kepentingan Polri melakukan penelusuran keberadaan pemegang SIM dan keluarganya jika terjadi kecelakaan lalu lintas atau terlibat dalam tindak pidana lalu lintas atau tindak pidana pada umumnya.

- 2) Di Indonesia, terdapat budaya politik hukum yaitu siklus 5 tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum. Di antaranya siklus waktu 5 tahunan dijadikan pijakan untuk melakukan pemilihan presiden, anggota legislatif pusat dan daerah, penetapan jangka waktu kepemimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi oleh Mahkamah Konstitusi, dan mengevaluasi rencana tata ruang wilayah. Hal tersebut dapat dimaknai bahwa siklus waktu 5 tahunan menjadi bagian dari budaya politik hukum dalam pembangunan hukum Indonesia termasuk halnya UU LLAJ yang menetapkan 5 tahun sebagai jangka waktu berlakunya SIM dan dapat

dilakukan perpanjangan. Sebagai bagian dari budaya politik hukum, siklus waktu 5 tahunan merupakan suatu rentang waktu yang dinilai baik. Bahkan misalnya, ketika ada orang yang mempunyai ide untuk menunda Pemilihan Umum, maka ide tersebut dikecam sebagai ide yang tidak layak. Contoh lain Putusan Mahkamah Konstitusi yang telah merubah masa jabatan pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi dari 4 tahun menjadi 5 tahun pasti tersirat bahwa yang lazim dan baik untuk masa jabatan itu adalah 5 tahun dan bukan 4 tahun.

- d. Bahwa adanya pengawasan terhadap perilaku warga masyarakat yang melanggar tata cara dan etika berlalu lintas harus ditempatkan juga sebagai bagian nilai sosial *eling lan waspodo* dan saling mengingatkan. Perilaku melanggar dalam Teori Struktural Fungsionalis merupakan perilaku patologis sehingga perlu diawasi dan diingatkan melalui pemberian sanksi baik berupa denda maupun poin pelanggaran. Akumulasi Poin pelanggaran akan menjadi dasar untuk dilakukan pencabutan sementara atau tetap SIM dan itu pemberian peringatan agar tidak melakukan pelanggaran atau mengulangi

PERUBAHAN KETENTUAN JANGKA WAKTU BERLAKUNYA SIM DALAM BINGKAI TEORI SIBERNETIKA PARSONS

Hukum sebagaimana diteorikan oleh Parsons, dibentuk atau diubah jika terdapat kepentingan dalam kehidupan masyarakat (kepentingan bersama) yang didorong oleh terjadinya perubahan geografis-alam, demografis, ilmu dan teknologi, atau faktor lain seperti adanya pemahaman baru terhadap ketentuan/asas hukum tertentu dalam Konstitusi. Kepentingan bersama merupakan sesuatu kebutuhan yang memberikan manfaat atau dampak positif bagi kehidupan masyarakat sehingga harus diakomodasi ke dalam hukum atau perubahan hukum. Dengan demikian, secara *a contrario*, kepentingan yang bersifat individual perseorangan kurang mendapatkan perhatian sebagai dasar untuk membentuk atau mengubah ketentuan hukum.

Atas dasar tesis seperti di atas, suatu norma hukum akan dibentuk atau diubah jika terdapat kepentingan yang memang layak untuk dilindungi dan kepentingan dimaksud haruslah berupa kebutuhan yang muncul pada tingkat kehidupan kelompok dan bukan pada tingkat kehidupan individual seseorang.

Kepentingan dinyatakan sebagai kebutuhan di tingkat kehidupan kelompok (kepentingan bersama) jika memenuhi 2 (dua) kriteria, yaitu: (1) kepentingan itu muncul karena adanya faktor perubahan geografis alam, demografis, ilmu dan teknologi, atau faktor lain yang berpengaruh pada kehidupan bersama masyarakat; (2) kepentingan dimaksud memberikan manfaat atau dampak positif bagi kehidupan masyarakat.

Dengan menggunakan 2 (dua) kriteria kepentingan bersama tersebut di atas, dapat dilakukan penilaian mengenai kelayakan atau tidaknya untuk mengubah norma hukum jangka waktu berlakunya SIM sebagaimana diatur dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Pertanyaannya, apakah tuntutan uji materi untuk mengubah norma Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ memenuhi kriteria kepentingan bersama atau tidak? Tuntutan untuk mengubah norma Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ dapat diproses secara politik, jika:

1. tuntutan itu mengandung kepentingan bersama yang didorong oleh adanya perubahan faktor sebagai berikut :
 - a. faktor demografis seperti misalnya kesadaran hukum pemakai jalan di Indonesia meningkat yang ditandai oleh tingkat kepatuhan berlalu lintas yang semakin tinggi dan sebaliknya semakin menurunnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas. Dalam kondisi aspek demografis yang demikian, maka seperti di Singapura, Jepang, atau Perancis tidak terdapat kepentingan untuk memberlakukan jangka waktu 5 tahun dan kemudian dievaluasi melalui perpanjangan setiap 5 tahun. Dengan tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas yang tinggi dan tingkat kecelakaan dan fatalitas korban relatif rendah, terbuka SIM diberlakukan seumur hidup atau dilonggarkan jangka waktunya. Namun realitasnya di Indonesia, tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas yang relatif masih rendah atau tingkat kepatuhannya masih berada pada level *Compliance* yaitu masyarakat berperilaku tertib berlalu lintas jika ada petugas polisi lalu lintas atau sedang berada dalam pengawasan penegakan hukum elektronik (cctv). Di samping itu dampak dari masih rendahnya kepatuhan berlalu lintas adalah tingkat kecelakaan lalu lintas terus meningkat dengan fatalitas korban meninggal dunia relatif masih tinggi. Dalam kondisi aspek

demografis yang demikian, maka pemberlakuan jangka waktu SIM 5 tahun dan dievaluasi setiap 5 tahun sekali masih sangat relevan.

- b. Faktor perkembangan teknologi otomotif, misalnya suatu saat penggunaan kendaraan bermotor otomatis tanpa manusia sebagai pengemudi. Dalam kondisi yang demikian, pengaturan jangka waktu berlakunya SIM atau bahkan pengaturan subyek yang harus memiliki SIM sudah pasti harus mengalami perubahan. Namun realitasnya, penggunaan kendaraan bermotor otomatis tanpa manusia pengemudi masih pada tahap percobaan sehingga pengaturan SIM dan jangka waktu berlakunya SIM 5 tahunan masih sangat relevan.

Kedua faktor yang berpengaruh terhadap pengaturan SIM tersebut di atas tidak dijumpai penjelasannya dalam dokumen permohonan uji materi *a quo* terhadap ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

2. Tuntutan perubahan norma hukum yang mengandung kepentingan bersama itu seharusnya berpotensi memberikan manfaat atau dampak positif yang lebih besar terhadap kehidupan bersama yaitu lalu lintas yang berkeselamatan. Kriteria kedua ini pun tidak dijumpai penjelasannya dalam dokumen permohonan uji materi *a quo*. Secara logika hukum, tuntutan perubahan jangka waktu berlakunya SIM seumur hidup justru mengandung potensi dampak negatif lebih besar berupa semakin tingginya potensi fatalitas kecelakaan lalu lintas karena tidak akan ada atau longgarnya evaluasi melalui perpanjangan terhadap kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM yang tentu berpengaruh pada kompetensi mengemudi pemegang SIM.

Dengan tidak dipenuhinya 2 (dua) kriteria sebagaimana diteorikan oleh Parsons bermakna bahwa tuntutan mengubah norma hukum jangka waktu berlakunya SIM tidak memenuhi syarat adanya kepentingan bersama di tingkat masyarakat atau bangsa sehingga tidak layak untuk diakomodasi atau diproses secara politik. Bahkan jika mencermati penjelasan dalam dokumen permohonan uji materi *a quo*, kepentingan yang muncul lebih bersifat individual. Penjelasan yang ada lebih berisi kekecewaan terhadap pelayanan permohonan pergantian SIM di SATPAS tertentu pada saat tertentu. konsekuensinya, kepentingan yang bersifat individual perseorangan tidak layak dijadikan dasar untuk melakukan

perubahan norma hukum yaitu jangka waktu berlakunya SIM dari 5 tahun menjadi seumur hidup.

Mengapa demikian? Dokumen permohonan uji materi *a quo* baik tersurat maupun tersirat telah memberikan penjelasan, yaitu: *Pertama*, dalam permohonan uji materi terhadap Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ tersebut terdapat *permainan Lompatan Logika Hukum* atau *permainan transformasi secara manipulatif kepentingan dan obyek* yaitu perubahan kepentingan individual menjadi seolah-olah kepentingan bersama dan perubahan obyek dari pelaksanaan ujian Praktik yang telah membuat kecewa menjadi seolah-olah dasar hukum yang membuat kecewa kenapa harus ada ujian praktik. Jika permainan lompatan logika hukum tersebut diterima sebagai dasar untuk mengubah dasar hukum, maka ke depan setiap orang yang merasa kecewa dengan pelaksanaan norma hukum misalnya dalam pelayanan publik berhak mengajukan uji materi agar dasar hukum dari pelayanan publik tersebut dihapus atau dinyatakan tidak berlaku. Hal demikian tidak seharusnya terjadi dalam negara hukum yang demokratis yang menempatkan hukum khususnya hukum publik untuk melindungi kepentingan bersama;

Kedua, akan terjadi pelanggaran atau bahkan peniadaan kontrol, penilaian, atau evaluasi negara terhadap kelayakan seorang untuk mengemudikan kendaraan bermotor jika tanpa Ujian Praktik atau tanpa evaluasi. Konsekuensi lanjutannya terbuka potensi terjadinya dampak negatif di jalan seperti meningkatnya fatalitas kecelakaan lalu lintas. Apalagi secara umum kondisi tingkat kepatuhan masyarakat Indonesia terhadap hukum masih belum mencapai tingkat *legal consciousness* seperti di negara maju yaitu orang merasa berdosa atau malu jika melakukan pelanggaran lalu lintas serta sebagian lainnya masih pada tingkat *compliance* yaitu patuh jika ada polisi atau bahkan ada polisi atau tidak ya tetap melanggar. Sementara kontrol sesama warga masyarakat (*social identification*) untuk saling mendorong kepatuhan berlalu lintas belum banyak berkembang. Data fatalitas kecelakaan lalu lintas selama 5 tahun terakhir berjumlah ± 27.028 orang meninggal dunia setiap tahunnya atau ± 75 orang setiap hari atau ± 3 orang setiap jam yang meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas. Terjadinya pelanggaran atau bahkan peniadaan kontrol

dan evaluasi terhadap kelayakan pengemudi terbuka akan menyebabkan meningkatnya angka fatalitas kecelakaan lalu lintas;

Ketiga, akan terjadi penurunan atau peniadaan pembaharuan data pemegang SIM untuk mendukung tugas dan fungsi kepolisian (*forensik kepolisian*) dalam penanganan tindak pidana baik di bidang lalu lintas maupun pada umumnya yang diduga melibatkan pemegang SIM. Artinya, kepentingan individu yang kemudian diakomodasi untuk mengubah jangka waktu berlakunya SIM akan berdampak negatif bagi kepentingan bersama yaitu penyelidikan dan penyidikan tindak kejahatan yang melibatkan pemegang SIM; *Keempat*, akan terjadi penggantian budaya hukum yang sudah ada yaitu SIM hanya berlaku 5 tahun dan dapat diperpanjang dengan fungsi budaya hukum tersebut terhadap upaya menjaga kepentingan bersama sebagaimana telah diuraikan di atas dengan norma hukum baru yaitu pelonggaran jangka waktu atau bahkan pemberlakuan SIM seumur hidup. Norma hukum baru tersebut sesuai dengan tesis Parsons perlu waktu yang relatif lama untuk terlembaga menjadi budaya hukum baru dan harus melewati masa transisi dengan potensi dampak negatif yang terbuka untuk terjadi yaitu tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas sebagaimana telah diuraikan di atas.

Sebenarnya dalam dokumen permohonan uji materi *a quo* sudah dikemukakan faktor yang dapat dijadikan dasar untuk mengubah norma hukum jangka waktu berlakunya SIM melalui penyebutan 3 Pasal UUD NRI 1945 yaitu Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945. Namun penyebutan ketiga Pasal UUD NRI 1945 tersebut tidak disertai penjelasan yang dapat memberikan pemahaman baru terhadap Konstitusi yang dapat dijadikan sebab munculnya kepentingan bersama untuk mengubah norma jangka waktu berlakunya SIM yang diatur dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Hal ini tentunya menambah ketidaklayakan untuk mengakomodasi perubahan terhadap norma hukum jangka waktu berlakunya SIM.

Pemahaman yang umum dari ketiga Pasal tersebut, yaitu: *Pertama*, bahwa segala sesuatu yang terjadi di wilayah Negara Republik Indonesia harus didasarkan pada ketentuan hukum baik hukum perundang-undangan maupun hukum yang berkembang dalam masyarakat [*Pasal 1 ayat (3)*]. Artinya, hukum

di samping ditempatkan sebagai pedoman berperilaku, juga difungsikan sebagai instrumen mewujudkan perubahan yang direncanakan; *Kedua*, bahwa semua warga negara diberi hak berupa kedudukan yang sama di hadapan hukum dan pemerintahan dan juga kewajiban untuk menghormati hukum dan pemerintahan [*Pasal 27 ayat (1)*]. Artinya, di satu sisi hukum dan pelaksana hukum wajib memberikan perlakuan yang sama kepada setiap orang, namun di sisi lain setiap orang harus mematuhi hukum yang sudah ada termasuk menaati pelaksana hukum yang sudah bekerja sesuai ketentuan yang ada; *Ketiga*, bahwa setiap orang berhak mendapat jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama [*Pasal 28D ayat (1)*]. Sejumlah istilah atau frase yang ada dalam Pasal 28D ayat (1) tersebut perlu dielaborasi sehingga dapat diterapkan dalam setiap aspek kehidupan.

Dengan pemahaman yang umum dari ketiga Pasal UUD NRI 1945 tersebut, ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ tidak mengandung pertentangan dengan ketiga Pasal UUD NRI 1945. Hal ini dapat dijelaskan bahwa Pasal 85 ayat (2) UULLAJ dapat ditempatkan sebagai jabaran dari: *Pertama*, Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 karena telah memberikan pedoman yang jelas atau pasti mengenai jangka waktu berlakunya SIM dan kesempatan untuk melakukan perpanjangan setiap 5 tahun; *Kedua*, Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 karena telah memberikan perlakuan yang sama kepada setiap orang untuk memiliki SIM dengan jangka waktu 5 tahun serta kesempatan yang sama untuk memperpanjang dengan memenuhi persyaratan dan prosedur yang sama; *Ketiga*, Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 karena dengan memperpanjang SIM setiap 5 tahun bermakna menyediakan dirinya untuk dievaluasi kesehatan jasmani dan rohaninya yang berpengaruh pada kemampuannya untuk mengemudikan kendaraan bermotor. Dengan demikian secara otomatis pemegang SIM sudah berkontribusi pada upaya pemberian jaminan dan perlindungan bagi keselamatan diri sendiri dan pemakai jalan yang lain dalam berlalu lintas.

CATATAN AKHIR

Dengan mendasarkan pada pandangan Teori Sibernetika Parsons, pembentukan dan perubahan ketentuan SIM dalam UU LLAJ, dapat dikemukakan:

1. Bahwa pengaturan SIM dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ sudah mendapatkan legitimasi ekonomi dan politik serta legitimasi kultural. Pengaturan SIM dibentuk atas dasar respons bangsa Indonesia terhadap perkembangan teknologi kendaraan bermotor agar di satu sisi dapat memanfaatkan kendaraan bermotor untuk mendukung berbagai kepentingan dan di sisi lain mampu mencegah potensi dampak negatif dari teknologi otomotif tersebut. Kepentingan tersebut ditindaklanjuti dalam proses politik dengan menetapkan tujuan yaitu menyiapkan manusia pengemudi yang mampu menjamin lalu lintas yang berkeselamatan atau *safer people* baik bagi diri sendiri maupun orang lain serta menetapkan strategi untuk membangun dan mempertahankan manusia yang menjamin keselamatan di jalan (*safer people*) melalui uji pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas, uji kesehatan jasmani-rohani, uji praktik mengemudi, dan evaluasi secara periodik 5 tahunan, serta pemberlakuan *demerit point system*. Terhadap substansi pengaturan SIM yang dibentuk sudah dinilai berkesesuaian dengan nilai sosial atau budaya hukum bangsa Indonesia yaitu pemuliaan terhadap kehidupan, penghargaan terhadap prestasi lulus uji (*achievement*), nilai *eling lan waspodo* untuk selalu mengevaluasi dan mengawasi diri sendiri.
2. Bahwa penetapan jangka waktu berlakunya SIM 5 tahun dan dapat diperpanjang setiap 5 tahun, memang di samping harus ditempatkan sebagai bagian dari *opened legislative policy* pembentuk undang-undang, juga angka waktu 5 tahun harus ditempatkan sebagai bagian dari kesadaran hukum dan budaya hukum bangsa Indonesia karena pengaturan jangka waktu berlakunya SIM 5 tahun sudah berlangsung \pm 75 tahun pada waktu UU No. 22 Tahun 2009 dirumuskan dan diberlakukan. Di samping itu, di balik angka 5 tahun berlakunya SIM juga terkandung nilai sosial lain yaitu menghormati kehidupan dan menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain. Bahkan angka siklus 5 tahunan itu sudah menjadi bagian dari budaya politik hukum di Indonesia karena sejumlah jabatan negara, pesta demokrasi pemilihan umum, dan evaluasi sejumlah ketentuan dalam undang-undang ditetapkan dalam angka siklus 5 tahunan. Bahkan Mahkamah Konstitusi sendiri juga sangat menghargai angka siklus 5 tahunan ketika mengubah masa jabatan lembaga tertentu dari 4 tahun menjadi 5 tahun. Di samping itu, penetapan jangka waktu 5 tahun mempunyai fungsi positif dalam

rangka pembaharuan data pemegang SIM yang sangat fungsional sebagai data forensik kepolisian untuk mendukung penyelidikan dan penyidikan tindak pidana yang melibatkan pemegang SIM.

3. Bahwa perubahan hukum termasuk ketentuan jangka waktu berlakunya SIM terbuka untuk dilakukan dengan syarat yaitu harus ada kepentingan atau kebutuhan pada tingkat masyarakat dan bahkan bangsa yang didorong oleh adanya perubahan demografis seperti misalnya angka fatalitas meninggal dunia dari kecelakaan lalu lintas terus mengalami penurunan, temuan teknologi kendaraan bermotor otomatis tanpa pengemudi manusia yang semakin dominan penggunaannya, atau tingkat kesadaran hukum (*legal consciousness*) atau budaya tertib berlalu lintas masyarakat Indonesia semakin tinggi, atau ada pemahaman baru terhadap Konstitusi yang dapat dijadikan dasar melakukan perubahan hukum. Terkait dengan ini, dalam dokumen permohonan uji materi *a quo* tidak dijumpai adanya kepentingan pada tingkat masyarakat apalagi bangsa. Penjelasan yang ada hanyalah menunjuk kepentingan pada tingkat individual berupa kekecewaan terhadap pelaksanaan pelayanan SATPAS tertentu dan saat tertentu & ini pun jika dapat dibuktikan. Ada penyebutan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 namun tidak terdapat penjelasan adanya pemahaman baru yang dapat dijadikan dasar untuk mengubah ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Oleh karenanya, tidak mungkin dilakukan proses politik untuk mengubah jangka waktu berlakunya 5 tahun yang hanya didasarkan pada kepentingan yang bersifat individual.

Keterangan Ahli *Affidavit*

1. Ahli Prof. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, Psikolog

Bahwa Ahli dalam memberikan keterangan berdasarkan pada pengetahuan dan pengalaman yang dimilikinya, dalam konteks ini adalah dalam bidang Psikologi Lalu Lintas (*traffic psychology*), untuk menjernihkan pembahasan tentang kewajiban memperpanjang SIM bagi pengemudi kendaraan bermotor.

a. Pengantar

Dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemilikan SIM dibahas secara khusus pada bab VIII. Terkait dengan gugatan

tentang persyaratan dan tata cara dalam memperoleh SIM dan kewajiban untuk memperpanjang SIM, pertama-tama akan dikemukakan Pasal-Pasal yang terkait untuk mengemukakan tinjauan dari sudut pandang Psikologi, khususnya Psikologi Lalu Lintas.

Pada BAB VIII PENGEMUDI Bagian Kesatu Surat Izin Mengemudi Paragraf 1 tentang Persyaratan Pengemudi Pasal 77 dikemukakan bahwa:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.

Selanjutnya, pada Pasal 81 dikemukakan:

- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
 - a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
 - b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
 - c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.
- (4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.
- (5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. ujian teori; b. ujian praktik; dan/atau c. ujian keterampilan melalui simulator.

Berdasarkan kutipan pasal-pasal diatas, dapat disimpulkan beberapa hal penting yang perlu di garis bawahi, yaitu:

1. Bahwa setiap pengendara di jalan raya harus memiliki SIM yang sesuai dengan peruntukannya.
2. Untuk mengendarai kendaraan bermotor pengendara harus memiliki kompetensi berkendara, yang dalam hal ini dapat dimaknai berkendara sesuai dengan peraturan lalu lintas yang berlaku, dan yang menjamin berkendara secara tertib, aman dan berkeselamatan.

3. Untuk mendapatkan SIM, minimal calon pengemudi sudah berusia 17 tahun.
4. Selain persyaratan usia, untuk memperoleh SIM seorang calon pengemudi harus memenuhi persyaratan kesehatan baik secara jasmani maupun secara rohani atau secara psikis.

Ke-4 hal tersebut perlu dipenuhi secara ketat terutama dengan pertimbangan untuk menjamin keselamatan bagi para pengemudi dan pengguna jalan lainnya. Persyaratan yang tidak dipenuhi sesuai dengan tujuan ditentukannya peraturan sebagaimana tertuang dalam pasal-pasal dalam Undang-Undang tersebut dapat berakibat pada pelanggaran lalu lintas, tingginya angka dan fatalitas kecelakaan di jalan raya.

b. Gambaran pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di jalan raya

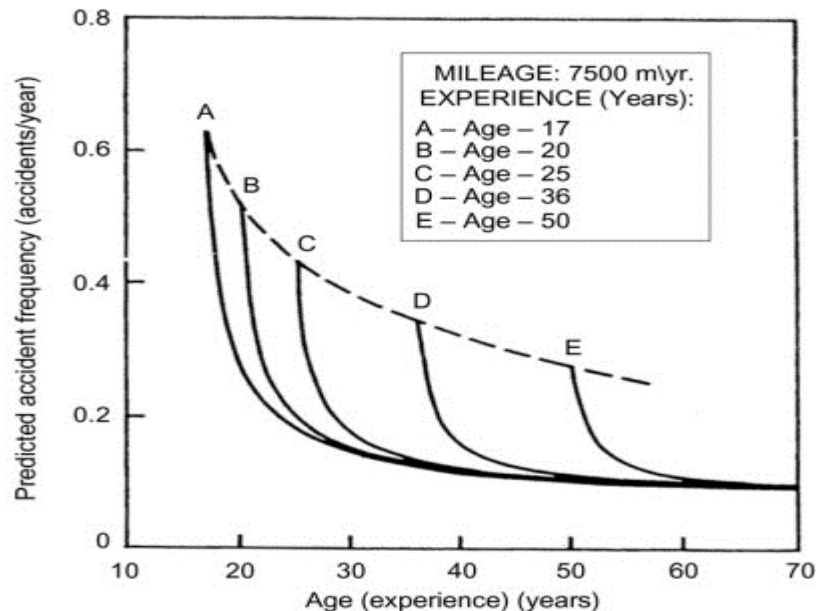
Data menunjukkan angka dan fatalitas kecelakaan sudah sangat meresahkan. Setiap tahun, terdapat sekitar 1,3 juta jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau lebih dari 3.000 jiwa per harinya. Pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) di dunia.

Data di berbagai belahan dunia menunjukkan bahwa tingkat perilaku berkendara secara berisiko dan melanggar peraturan yang tertinggi terjadi pada usia produktif (22 – 29 tahun). Hasil-hasil penelitian dalam bidang Psikologi Lalu Lintas menunjukkan bahwa faktor usia berpengaruh terhadap perilaku berkendara di jalan raya. Data yang dikemukakan dalam Jurnal Pusat Informasi Kriminal Nasional Bareskrim Polri Edisi Tahun 2021, menunjukkan trend angka kecelakaan pada usia antara 20-24 tahun = 13%, dan trend pada usia 25-29 tahun = 6%. Sedangkan pada usia-usia berikutnya berkisar antara 2-5%. Selain itu, pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kelompok usia 17-25 tahun mencapai 23%. Data ini sejalan dengan pernyataan Porter (2011), bahwa perilaku berkendara secara berisiko lebih banyak terjadi pada pengemudi berusia 17 hingga 25 tahun, dan mulai menurun setelah usia 25 tahun.

Walaupun perilaku berkendara secara berisiko dan melanggar peraturan tertinggi seringkali dikelompokkan ke dalam usia 22 – 29 tahun, namun dalam tinjauan Psikologi Lalu Lintas usia 17 – 25 tahun memiliki karakteristik yang berbeda dari usia di atas 25 tahun. Usia 17 – 25 tahun merupakan usia muda yang memiliki

kecenderungan yang tinggi untuk melakukan perilaku berkendara secara berisiko (Santoso & Widyastuti, 2015; Scott-Parker et al., 2013).

Ada beberapa penyebab pengemudi usia 17 – hingga 25 tahun melakukan perilaku berisiko, diantaranya adalah 1) dorongan untuk mencari sensasi yang lebih tinggi dibandingkan pada kelompok usia lainnya, seperti mencoba melanggar peraturan, mengebut, menerobos lampu merah, dan sebagainya; 2) kurangnya pengalaman sehingga mereka banyak melakukan kesalahan dalam mengemudikan kendaraannya (*driving error*). Hal ini terkait dengan pendapat bahwa mengendarai kendaraan merupakan keterampilan kognitif dan motorik yang kompleks, yang melibatkan tugas-tugas kognitif tingkat tinggi dan proses pengambilan keputusan. Kurangnya pengalaman yang menyebabkan *driving error* dalam mengemudi pada usia 17 – 25 menyebabkan tingginya angka kecelakaan, sebagaimana dapat terlihat dari Grafik yang dikemukakan oleh Maucock *et al* (dalam Shinar, 2017. hal 264).



Grafik 1. Prediksi frekuensi kecelakaan per tahun berdasarkan usia dan pengalaman mengemudi

3) kemampuan regulasi emosi masih belum berkembang secara optimal, sehingga pengemudi lebih mudah terpancing emosi oleh kondisi di jalan. 4) mudah terdistraksi oleh hal-hal disekelilingnya, seperti oleh kehadiran penumpang di kendaraan yang dikemudikannya, oleh penggunaan telepon

genggam, atau hal-hal yang terjadi di jalan raya. Sebagaimana dikemukakan oleh Irawan et al., (2023); Mahachandra et al., (2021); dan Mahawati & Prasetya, (2013) bahwa kelompok usia 17 – 25 termasuk kelompok usia pengguna telepon genggam dan media sosial tertinggi di Indonesia. Hal ini membuat mereka mudah terdistraksi untuk menggunakan telepon genggam saat mengemudi, terutama ketika kondisi jalan sedang macet.

c. Kompetensi yang diperlukan dalam mengendarai kendaraan di jalan raya

Sebagaimana dikemukakan dalam BAB VIII PENGEMUDI Bagian Kesatu Surat Izin Mengemudi Paragraf 1 Persyaratan Pengemudi Pasal 77 bahwa calon pengemudi harus memiliki kompetensi yang diperoleh dari hasil belajar atau latihan.

Kompetensi untuk mengemudi kendaraan bermotor yang dipelajari, secara psikologis meliputi 4 (empat) faktor utama, yaitu faktor sensomotorik, faktor kepribadian, faktor emosi, dan faktor kognitif (Luo et al., 2023; Najeeb, 2008; Zhang et al., 2016). Sesuai dengan tahapan perkembangan psikologis, faktor-faktor tersebut mengalami perubahan mengikuti tahap perkembangan manusia. Secara umum, berbagai faktor tersebut mulai mencapai kematangan pada masa remaja akhir (sekitar 17 tahun) dan mulai mengalami penurunan ketika individu memasuki usia 70 tahunan (usia lansia). Adanya proses perkembangan ini dapat dimaknai bahwa usia 17 tahun individu sudah memiliki kompetensi yang perlu dimiliki untuk mendapatkan SIM.

1. Kemampuan senso-motorik.

Indra yang paling banyak terlibat ketika seseorang mengendarai kendaraan adalah indra mata (penglihatan) dan telinga (pendengaran). Adanya gangguan dari kedua indra ini akan berisiko terhadap terjadinya kecelakaan. Gangguan penglihatan baik secara bawaan ataupun penurunan fungsinya karena bertambahnya usia seperti buta warna, rabun, jarak pandang yang terbatas, dari penelitian di berbagai negara terbukti menurunkan performa dalam berkendara secara aman, dan berpeluang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Demikian juga dengan gangguan pendengaran.

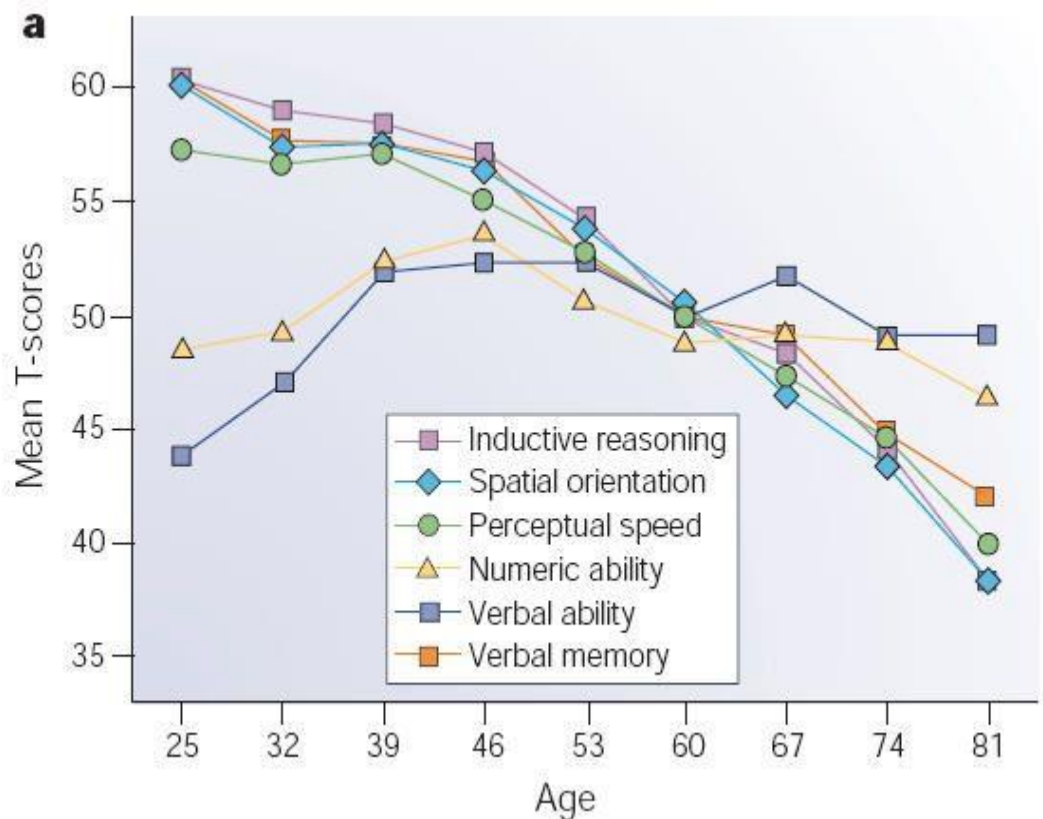
Selain itu dalam mengendarai kendaraan bermotor, Kemampuan motorik yang diperlukan adalah keterampilan motorik yang kompleks, melibatkan multi-task, seperti mengganti gigi versneling dan memutar kemudi, menginjak rem sambil

membunyikan klakson, dan lain sebagainya. Seluruh tugas ini membutuhkan koordinasi visual motorik yang baik, dan kecepatan bereaksi terhadap situasi, dimana sejalan dengan penambahan usia kemampuan ini akan menurun.

2. Faktor Kognitif

Jalan raya merupakan kondisi yang terdiri dari berbagai ragam stimulus, dan berubah dari satu waktu ke waktu lain dengan sangat cepat. Untuk dapat memahami situasi jalan raya yang sedang dihadapi pengendara harus mampu memusatkan perhatian (atensi) dan konsentrasinya, dan kemudian mengolah informasi lebih lanjut yang tergolong kompleks, yaitu memaknai situasi yang dihadapi (kesadaran akan situasi/ (*situation awareness*)). Langkah selanjutnya adalah membuat penilaian dan keputusan akan reaksi yang akan ditampilkan. Untuk membuat penilaian, pengendara harus memiliki persepsi tentang jarak dan juga kecepatan dari kendaraan lain. Ketika suatu keputusan untuk bertindak sudah ditetapkan, apakah performa yang ditampilkan tepat atau tidak tepat sangat ditentukan juga oleh kecepatannya bereaksi (waktu reaksi) dan kemampuan senso motoriknya.

Situasi di jalan raya kompleks, dinamis dan terus berubah dengan cepat membutuhkan kemampuan memberikan perhatian secara terus menerus dan memberikan reaksi yang cepat, apalagi ketika menghadapi situasi bahaya. Selain itu, dalam menghadapi situasi jalan, pengendara harus memiliki kemampuan kognitif yang baik untuk bisa bertahan mengolah berbagai informasi yang terus berubah. Situasi seperti itu rentan terhadap kelelahan dan usia menjadi faktor penting yang memengaruhi ketahanan kognitif (semakin tua usia individu semakin cepat lelah, kecepatan reaksi menurun, kemampuan atensi juga berkurang terhadap stimulus-stimulus penting di jalan seperti keberadaan rambu lalu lintas). Sebagaimana terlihat dalam grafik di bawah ini kondisi beberapa fungsi kognitif yang diperlukan dalam berkendara.



Grafik 2: Perkembangan fungsi kognitif berdasarkan usia

Sumber: https://sphweb.bumc.bu.edu/otlt/mph-modules/ph/aging/mobile_pages/aging5.html

Terlihat dalam Grafik 2 beberapa fungsi kognitif yang diperlukan dalam berkendara, yaitu *inductive reasoning*, *spatial orientation*, dan *perceptual speed* menunjukkan puncaknya pada usia 25 – 46 tahun, dan mulai menurun secara menyolok pada usia sekitar 60 tahun, dan menjadi menurun secara signifikan pada usia 74 tahun.

3. Faktor Kepribadian dan Emosi

Hasil-hasil penelitian pada pengendara kendaraan bermotor menunjukkan bahwa tipe kepribadian seperti *agresif (anger)*, *excitement seeking*, *normlessness* berhubungan secara positif dengan perilaku berkendara berisiko (Yank *et al*, 2013). Artinya, semakin tinggi kecenderungan individu untuk mudah marah, suka pada hal-hal yang menimbulkan sensasi menegangkan, tidak peduli pada peraturan dan norma-norma di lingkungannya, maka semakin tinggi kemungkinannya untuk mengendarai kendaraannya secara sembrono dan berisiko mengalami kecelakaan. Hasil penelitian menunjukkan ketika

pengendara terpancing oleh emosi marah makai a akan bersikap positif terhadap perilaku berkendara secara berisiko, yang kemudian tampil dalam bentuk perilaku berbahaya (Bagaskara, 2017).

d. Perpanjangan SIM.

Dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) yang telah disusun oleh pemerintah Indonesia, keselamatan di jalan raya menjadi salah satu pilar penting. Dalam Pilar IV tentang pengguna jalan yang berkeselamatan, disampaikan 8 (delapan) aksi keselamatan, dimana dua diantaranya adalah aksi tentang SIM:

- Peningkatan Sarana dan Prasarana Sistem Uji SIM;
- Penyempurnaan Prosedur Uji SIM.

Kedua hal tersebut menunjukkan bahwa SIM merupakan syarat yang diandalkan untuk menjamin pengendara dapat menampilkan perilaku berkendara yang aman. Pemilikan SIM yang diperoleh melalui pengujian teori dan praktik, dan juga pemeriksaan kesehatan fisik dan rohani (psikis) digunakan untuk mewakili kesiapan dan kompetensi yang telah dipenuhi pemohon untuk mengemudikan kendaraannya secara aman di jalan raya.

Dari sudut tinjauan Psikologi, kompetensi yang diperoleh dari hasil belajar akan meningkat sejalan dengan pembiasaan. Dalam hal mengemudi, maka kompetensi mengemudi akan dapat meningkat ketika dipraktekkan dalam keseharian sehingga menjadi sebuah pengalaman yang meningkatkan kemahiran dalam mengemudi. Dengan demikian, ada kemungkinan bahwa kompetensi yang tidak digunakan dalam keseharian tidak akan berkembang dengan baik karena tidak menjadi pengalaman yang mendukung. Dapatlah diartikan bahwa besar kemungkinan pengemudi yang jarang atau tidak mempraktekkan kemampuannya dalam mengemudi, tidak dapat menampilkan performa mengemudi yang aman. Dengan demikian, tidak dapat dipastikan bahwa kompetensi yang telah dimiliki untuk mengemudi akan secara menetap bertahan tanpa batas waktu.

Selain itu, berbagai situasi di jalan raya yang terus berubah dalam waktu cepat merupakan suatu kegiatan yang bersifat kompleks. Untuk itu, mengemudi di jalan raya tidak hanya memerlukan kemampuan senso motorik, tetapi kemampuan kognitif tingkat tinggi, seperti kemampuan mempersepsi jarak dan kecepatan,

antisipasi tentang hal-hal yang dihadapi, membuat pertimbangan, dan pengambilan keputusan yang tepat. Mengemudi di jalan raya yang merupakan kehidupan sosial juga memerlukan adanya kematangan pengemudi untuk mengelola emosinya agar tidak terpancing oleh hal-hal yang membuat perilakunya tidak dapat di kontrol.

Dengan bertambahnya usia pegemudi kemampuan kognitifnya akan mengalami penurunan secara gradual, dan mengalami penurunan secara signifikan semenjak usia 70 tahunan (lihat Gambar Grafik 2). Oleh karenanya penilaian kompetensi mengemudi secara berkala perlu dinilai, apakah pengemudi masih dapat memenuhi kriteria kompetensi mengemudi secara aman. Sebagaimana diketahui, asupan gizi yang baik bisa jadi tetap membuat seseorang memiliki kemampuan fisik dan psikologis yang prima. Dengan perkataan lain, pemeriksaan fisik dan pemeriksaan psikis yang meliputi aspek kognitif dan kematangan emosi penting perlu dilakukan secara berkala. Perlu dibuktikan dengan pengukuran yang valid dan reliabel, bahwa pemohon SIM memang masih memenuhi kriteria yang ditetapkan untuk layak sebagai pengemudi.

Berdasarkan uraian tentang perkembangan dari faktor-faktor psikologis, maka dapat disimpulkan bahwa kompetensi mengemudi tidak bersifat menetap. Sejalan dengan bertambahnya usia terjadi penurunan beberapa fungsi yang diperlukan untuk mengemudi secara aman. Maka perpanjangan SIM setiap 5 (lima) tahun sekali sudah cukup tepat untuk menilai kesiapan pengemudi. Bahkan ketika fungsi kognitif sudah menurun drastis di usia ke 70 tahun, maka perpanjangan SIM dapat dipersingkat, misalnya menjadi 3 (tiga) tahun sekali. Masa perpanjangan yang lebih cepat dari lima tahun kiranya juga ideal dilakukan pada kelompok usia 18 – 25 tahun, kelompok usia yang berpeluang besar untuk melakukan perilaku mengemudi secara berisiko, sehingga apabila terjadi pelanggaran yang serius dapat segera dilakukan tindakan berupa edukasi, atau justru *punishment* yang menimbulkan efek jera.

Sistem pemberian *reward & punishment* diperlukan untuk mendukung pelaksanaan perpanjangan SIM. Upaya untuk memberikan “penandaan” pada SIM ketika pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas dapat mewakili gambaran tentang perilaku melanggar peraturan berlalu lintas yang pernah dilakukan oleh seorang pengemudi. Hal ini dapat diartikan bahwa pengemudi tersebut bahwa ia

telah memiliki “cacat perilaku berlalu lintas”, hal mana akan menimbulkan kesulitan pada dirinya untuk memperpanjang/memperoleh SIM kembali. Secara psikologis “cacat perilaku” dan kesulitan yang akan dihadapi di kemudian hari yang terekam pada diri individu akan menimbulkan adanya perasaan tidak nyaman. Sebagaimana dikemukakan oleh Randolph, P (2016): “*When we are criticised it hurts our feelings, but the pain goes much deeper than that*”. Perasaan tidak nyaman ini akan menimbulkan efek jera dan mendorong pengendara untuk lebih berhati-hati ketika berkendara, dan berusaha tidak melakukan pelanggaran. Sebaliknya, tidak adanya penandaan pada SIM selama masa berlaku SIM untuk jangka waktu yang telah ditetapkan dalam peraturan lalu lintas akan menimbulkan rasa bangga pada pengemudi, apalagi ketika ia memperoleh *reinforcement* dari prestasi yang dicapainya, misalnya mendapatkan pengurangan (diskon) biaya perpanjangan SIM. Bentuk *law of enforcement* ini akan berhasil jika dilakukan secara konsisten sehingga pengemudi bisa membuat asosiasi yang kuat antara perilaku dan konsekuensi yang akan diterimanya.

Menurut Ahli, dapat dikatakan, perpanjangan SIM secara berkala, minimal lima tahun sekali, sangat diperlukan sebagai fungsi kontrol terhadap kompetensi mengemudi dalam jangka waktu yang ditentukan.

2. Ahli Prof. Dr. dr. Julianty Pradono, MS., Sp.OK., FIHFAA,

Bahwa dalam kapasitas Ahli, Ahli memberikan keterangan berdasarkan pada pengalaman dan pengetahuan yang dimiliki, khusus dalam konteks ini adalah dalam lapangan ilmu Kesehatan Masyarakat, Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk pengujian materiil Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dari sudut Kesehatan.

Bahwa permohonan pemohon dalam perkara ini adalah mempermasalahkan konstitusionalitas pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur ketentuan batas waktu berlakunya SIM selama 5 (lima) tahun.

Selanjutnya Ahli memberikan keterangan ahli sebagai berikut:

Pertama, prevalensi cedera di Indonesia sebesar 8,2%, di antara cedera tersebut 40,6% disebabkan karena kecelakaan sepeda motor dan 7,1% karena

transportasi darat lainnya. Sebagai pengemudi dibutuhkan kemampuan fisik yang baik untuk melakukan tugas kompleks mengemudikan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, kesehatan dan kebugaran pengemudi merupakan faktor penting dalam mendukung keselamatan di jalan raya. Menurut Perpol 5/2021, Pasal 11 (1) syarat kepemilikan SIM harus melakukan pemeriksaan fisik meliputi pemeriksaan penglihatan, pendengaran, fisik anggota gerak, dan perawakan fisik lain. Pemeriksaan penglihatan mencakup tajam penglihatan, luas lapang pandang, buta warna, dan diplopia.

Prevalensi ketajaman penglihatan yang ditunjukkan dengan penggunaan kacamata/kontak lens meningkat sejalan dengan meningkatnya usia. Sebanyak 2,9% pada kelompok umur 15-24 tahun memakai kaca mata/kontak lens, berkembang menjadi 12,7% pada kelompok usia 55-64 tahun. Ketajaman penglihatan seseorang mengalami penurunan rata-rata 0,3 logMAR (dapat melihat benda terkecil dalam waktu 2 menit dari sudut penglihatan) pada usia 44 tahun hingga umur 88 tahun, hal ini kemungkinan akibat dari proses penuaan fisiologis (Johan, 2011).

Penyebab penurunan tajam penglihatan dapat juga disebabkan karena katarak, kelainan pada kornea, misal adanya pterigyum atau kekeruhan cornea. Prevalensi katarak secara nasional 1,8% jumlah penduduk, di antaranya sebesar 51,6% responden tidak mengetahui menderita katarak, sehingga tidak dilakukan operasi. Prevalensi pterigyum (penyakit mata yang ditandai dengan tumbuhnya selaput pada bagian putih bola mata, bisa mencapai kornea dan mengganggu penglihatan) di Indonesia sebesar 8,3% dan kekeruhan kornea ditemukan 5,5%. Luas lapang pandang seseorang juga akan mengalami penurunan seiring bertambahnya usia, hal ini terjadi mulai usia 15+ tahun yang akhirnya dapat menyebabkan hilangnya penglihatan periperal. Faktor penyebab terjadinya penyempitan luas lapangan pandang dapat disebabkan karena glaukoma dan katarak. Glaucoma terjadi karena adanya peningkatan tekanan bola mata hingga 35 mmHg yang akan menekan saraf mata sehingga terjadi kerusakan. Glaukoma terjadi karena usia lebih dari 40 tahun dan adanya faktor keturunan. Pada saat menyetir, adanya penyempitan lapang pandang dan penglihatan yang berkurang sering diimbangi dengan penerapan kecepatan yang lebih rendah oleh pengemudi,

hal ini merupakan strategi adaptasi dalam memproses informasi perifer dari mata. Diplopia/ penglihatan ganda merupakan masalah krusial bagi pengemudi karena dapat mengganggu keselamatan berkendara sehingga pengemudi dengan diplopia tidak diperkenankan mengemudi sampai diplopi dinyatakan sembuh oleh dokter spesialis mata. Penyebab penglihatan ganda pada Satu Mata (Diplopia Monokular) dapat disebabkan oleh gangguan pada kornea atau lensa mata. yaitu katarak, mata kering, astigmatisme, keratoconus, pterygium, penggunaan kaca mata yang tidak sesuai, gangguan pada iris mata, dll. Sedangkan penyebab penglihatan ganda pada kedua mata (Diplopia Binokular) biasanya karena adanya penyakit sistemik seperti diabetes, multiple sclerosis, sindrom Guillain-Barre, strabismus, penyakit Graves, myasthenia gravis, obat-obatan (anti kejang dll.), stroke, adanya tumor, migrain, bahkan aneurisma. Buta warna adalah gangguan penglihatan dimana tidak dapat membedakan salah satu atau lebih dari warna utama, yaitu merah, hijau, dan biru. Hal ini dapat terjadi karena faktor genetik atau keturunan. Fungsi lampu lalu lintas yang berwarna merah, kuning dan hijau, tentunya memiliki peran yang vital, karena kelancaran dan keamanan berlalu lintas, sehingga orang dengan buta warna total tidak diperkenankan memiliki SIM.

Perubahan pada penglihatan dapat terjadi secara perlahan atau cepat, jadi melakukan pemeriksaan mata secara teratur sangat dianjurkan, setidaknya setiap dua tahun atau lebih sering jika direkomendasikan oleh dokter atau ahli kesehatan mata.

Pendengaran yang terbaik terjadi pada usia 18-25 tahun, kemudian akan menurun seiring dengan bertambahnya usia dan faktor kesehatan individu. Pada kelompok usia > 25-34 tahun terjadi penurunan 1%, pada kelompok umur 65-74 tahun terjadi peningkatan menjadi 17,1% dan pada kelompok 75+ tahun menjadi 36,6%. Demikian juga ketulian tertinggi terjadi pada kelompok 75+ tahun yaitu 1,45% dari jumlah penduduk Indonesia. Penurunan pendengaran atau ketulian dapat terjadi karena faktor ototoksik, paparan kebisingan, dan faktor hormon. Dengan meminimalkan paparan agen ini dapat membantu mencegah gangguan pendengaran yang berkaitan dengan usia.

Fisik anggota gerak dan perawakan fisik lain. Fisik anggota gerak meliputi kekuatan dari otot, rangka, sendi, gerakan refleks, gerakan dasar. Penilaian fisik

anggota gerak selain dari struktur anatomi juga fungsi otot anggota gerak. Kategori penilaian tergantung dari tingkat keluhan gangguan muskuloskeletal penilaian kekuatan otot gerak dan klasifikasi subjektivitas tingkat risiko keluhan gangguan muskuloskeletal.

Adanya gangguan anggota gerak juga tidak terlepas dari keberadaan penyakit lain sebagai comorbid seperti diabetes mellitus, stroke, sakit sendi, hipertensi dan gaya hidup seperti merokok. Secara nasional prevalensi diabetes mellitus 1,5%, stroke 1,1%, sakit sendi 7,3%, hipertensi 34,1% (hasil pengukuran), dan hampir satu dari 3 orang Indonesia merokok. Prevalensi dari penyakit comorbid tersebut meningkat dengan bertambahnya umur. Seperti penyakit sendi didapatkan prevalensi sebesar 21,2% pada kelompok usia 25-44 tahun, meningkat menjadi 52,1% pada kelompok usia 45+ tahun. Penyakit stroke yang semula diperkirakan karena penyakit degeneratif (pada lansia), sekarang banyak ditemukan pada usia yang lebih muda. Hasil Riset kesehatan dasar (Riskesmas) 2018 mendapatkan, pada kelompok usia 25-44 tahun sebanyak 5 kasus dari 1000 penduduk. Tiga dari 10 penduduk Indonesia umur 18+ tahun menderita hipertensi, yang biasanya tidak disadari dan tidak minum obat karena tidak ada keluhan. Hal ini merupakan risiko keselamatan terselubung bagi pengendara kendaraan bermotor.

Temuan ini menunjukkan pentingnya pemeriksaan kesehatan berkala bagi pengemudi dalam memastikan kesehatan fisik seseorang. Seperti yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja dan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.02/MEN/1980 Tahun 1980 tentang Pemeriksaan Kesehatan Tenaga Kerja dalam Penyelenggaraan Keselamatan Kerja. Dalam ketentuan tertulis, pemeriksaan kesehatan berkala harus dilakukan sekurang-kurangnya satu tahun sekali.

Tingginya angka cedera di jalan raya dan kesehatan yang masih merupakan masalah besar di Indonesia, menunjukkan bahwa surat izin pengemudi tetap perlu dilakukan evaluasi setiap 5 tahun dengan dilengkapi pemeriksaan kesehatan. Bagi pemohon dengan penyimpangan kesehatan/ sakit, perlu adanya surat keterangan dari dokter pemeriksa.

Tabel 1. Prevalensi Cedera dan Penyebab Menurut Kelompok Usia, Indonesia, 2013

Karakteristik	Cedera	Penyebab cedera								
		Sepeda motor	Trans darat lain	Jatuh	Benda tajam/ tumpul	Terbakar	Gigitan hewan	Kejatuhan	Keracunan	Lainnya
Kelompok usia (th)										
< 1	1,9	2,8	1,0	91,3	2,5	0,7	0,0	0,9	0	0,9
1 – 4	8,2	6,5	5,4	79,4	4,2	1,5	0,3	2,3	0	0,5
5 – 14	9,7	19,0	14,7	57,3	5,4	0,6	0,3	2,4	0,003	0,4
15 – 24	11,7	67,4	4,1	20,4	5,7	0,5	0,2	1,5	0,013	0,3
25 – 34	7,3	56,6	4,4	25,0	9,6	0,9	0,3	2,4	0,026	0,8
35 – 44	6,6	49,8	4,5	29,9	10,6	0,9	0,5	3,3	0,046	0,6
45 – 54	6,4	40,8	5,7	37,7	10,3	0,6	0,6	3,6	0	0,6
55 – 64	6,6	30,3	5,6	49,4	9,3	0,6	0,8	3,4	0,039	0,6
65 – 74	6,9	15,3	5,8	67,1	6,5	0,3	0,8	3,4	0	0,9
75+	8,5	6,1	4,4	78,2	6,3	0,5	0,8	2,0	0,027	1,7
Nasional	8,2									

Sumber: Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas), 2013.

Kedua, faktor yang menjadi pertimbangan dalam proses perpanjangan SIM adalah kesehatan (fisik, rohani), terampil mengemudi, memahami aturan LL, dan usia. Berdasarkan data Riskesdas 2018 tampak adanya penurunan kesehatan seiring dengan meningkatnya kelompok usia di semua penyakit yang dikumpulkan (diabetes mellitus, penyakit jantung, stroke, gagal ginjal kronik, penyakit sendi, hipertensi, dll). Hal ini dapat dicegah/ dihambat dengan gaya hidup sehat:

- a. Tidak merokok;
- b. Konsumsi makanan dengan gizi seimbang;
- c. Menjaga berat badan ideal;
- d. Olahraga teratur;
- e. Lakukan latihan peregangan setiap hari dan disela-sela pekerjaan yang dilakukan dalam waktu yang lama;
- f. Menghindari stres;
- g. Konsumsi suplemen atau vitamin yang sesuai;
- h. Memeriksa diri dan berobat teratur ke fasilitas kesehatan apabila ada gejala atau masalah.

Data penyebab cedera (Tabel 1) yang disebabkan karena kecelakaan sepeda motor dan transportasi darat lain menunjukkan, prevalensi tinggi pada kelompok usia 15-44 tahun. Tertinggi pada kelompok usia 15-24 tahun sebesar 71,5%, sedangkan pada kelompok usia 65+ tahun sebesar 15,3%. Hal ini menunjukkan usia tidak merupakan penghalang untuk kepemilikan SIM selama kondisi kesehatan memenuhi persyaratan untuk mengemudi. Sebagai pembandingan: Penelitian di 7 negara Eropa yang melakukan pengetatan perpanjangan SIM mobil untuk usia 65+ tahun. Penelitian menyimpulkan berkurangnya mobilitas memiliki

implikasi keselamatan, orang berusia 65+ tahun memiliki risiko kematian yang lebih besar sebagai pejalan kaki daripada sebagai pengemudi mobil (Mitchell CGB.,2008).

Ketiga, dalam proses perpanjangan SIM, pemeriksaan kesehatan fisik pemohon meliputi:

1. Anamnesa yaitu dilakukan wawancara oleh dokter untuk memperoleh informasi tentang riwayat kesehatan fisiknya (riwayat penyakit) seperti riwayat hipertensi, riwayat diabetes melitus, dll.
2. Pemeriksaan umum dan pemeriksaan fisik umum.
3. Pemeriksaan umum meliputi pemeriksaan tanda vital yaitu pemeriksaan tekanan darah, nadi, dan napas. Sedangkan pemeriksaan fisik umum meliputi pemeriksaan jantung dan paru.
4. Pemeriksaan Penglihatan mencakup pemeriksaan ketajaman penglihatan, pemeriksaan luas lapang pandang, pemeriksaan buta warna, dan pemeriksaan diplopia.
5. Pemeriksaan pendengaran berupa anamnesa/wawancara
6. Pemeriksaan fisik anggota gerak atas, anggota gerak bawah, dan perawakan fisik Lainnya.

Jika terdapat kelainan fisik berat disarankan untuk konsultasi dengan dokter spesialis rehabilitasi medis.

Pemeriksaan Kesehatan bagi penyandang Disabilitas. Sama seperti pemeriksaan fisik pada umumnya. Khusus pada bagian kecacatan disesuaikan dengan keadaan yang masih bisa ditolerir dengan modifikasi kendaraan yang dimiliki dan kekuatan otot berskala 5. Disarankan konsultasi kepada dokter spesialis Rehabilitasi Medis.

Keempat, terkait kondisi infrastruktur dengan durasi berkendara di Indonesia telah diatur dalam Pasal 90 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009. Durasi mengemudi maksimal 8 jam sehari. Pengemudi wajib melakukan istirahat selama 30 menit setelah mengendarai 4 jam berturut-turut. Dalam hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 jam sehari, tetapi tidak boleh lebih dari 12 jam sehari termasuk istirahat 1 jam. Terdapat hubungan

yang bermakna antara durasi mengemudi dengan keluhan nyeri punggung bawah pada pengemudi.

[2.8] Menimbang bahwa Pemohon menyampaikan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 29 Agustus 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. MAHKAMAH KONSTITUSI BERWENANG MEMERIKSA, MENGADILI DAN MEMUTUS PERKARA *A QUO*

1. Bahwa berdasarkan fakta yang terungkap dalam persidangan, obyek permohonan *a quo* adalah pengujian materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia 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 LLAJ**”) Terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Bahwa atas dasar fakta hukum tersebut, Pemohon berkesimpulan Mahkamah Konstitusi berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus permohonan *a quo*;

B. PEMOHON TERBUKTI MEMILIKI KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*)

3. Bahwa terbukti dalam persidangan dari sisi subyek hukum, Pemohon adalah perseorangan warga negara yang dirugikan hak konstitusionalnya akibat berlakunya undang-undang *a quo*;
4. Bahwa terbukti dalam persidangan dari sisi kerugian konstitusional, Pemohon memiliki kerugian konstitusional akibat berlakunya undang-undang *a quo*, khususnya hak konstitusional atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum sebagaimana amanat Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, terbukti pula keberlakuan Undang-Undang yang dimohonkan uji materiil memiliki *causal verband* terhadap kerugian konstitusional tersebut;

C. DALIL-DALIL DALAM POKOK PERMOHONAN PEMOHON BERALASAN MENURUT HUKUM BERDASARKAN FAKTA PERSIDANGAN

5. Bahwa ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang menyatakan “*surat izin mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang*” terbukti tidak memberikan jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana khususnya diamanatkan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 serta menimbulkan kerugian bagi Pemohon;
6. Bahwa keterangan pihak terkait Kepolisian Republik Indonesia memberikan keterangan pada pokoknya mengenai syarat penerbitan SIM yaitu terpenuhinya syarat usia, syarat administrasi, syarat kompetensi mengemudi, dan syarat kesehatan jasmani maupun rohani, dalam artian lulus ujian teori, praktek dan kesehatan. Untuk perpanjangan SIM tetap mempersyaratkan adanya syarat usia, syarat administrasi, dan syarat kesehatan sebagai upaya evaluasi terhadap kemampuan mengemudi pemegang SIM, akan tetapi sebagai upaya evaluasi seharusnya keterangan ini dijelaskan secara komprehensif dengan didukung oleh data-data per lima tahun yang objektif dan akurat mengenai tabel dan grafik serta analisa mengenai jumlah Pemohon SIM yang lulus dan tidak lulus per lima tahun disertai dengan keterangan usianya, traffic attitude record dengan nilai baik dan tidak baik per lima tahun juga disertai dengan usianya, begitu juga administrasi yang berkorelasi dengan perpindahan alamat Pemohon SIM ada berapa jumlahnya per 5 tahun, perubahan kompetensi mengemudi per lima tahun disertai usianya, dan pemeriksaan kesehatan jasmani maupun rohani Pemohon SIM per lima tahun disertai dengan usianya, ketiadaan data-data ini sangat beralasan hukum bahwa perpanjangan SIM sifatnya formalitas saja, tidak perlu diperpanjang (berlaku seumur hidup) agar ada jaminan kepastian hukum sebagaimana diamanatkan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
7. Bahwa syarat penerbitan SIM baik pada saat pembuatan maupun perpanjangan SIM merupakan formalitas saja sebagaimana keterangan Saksi yang dihadirkan Pemohon Saudara Roiman Virgo Yanto menyampaikan pada pokoknya bahwa pada saat Saksi melakukan pembuatan SIM A melalui perantara dengan membayar sejumlah uang, tidak ikut ujian dan tidak diperiksa kesehatan jasmani dan rohani kemudian

diberikan SIM A, akan tetapi untuk pembuatan SIM C mengikuti prosedur tanpa melalui perantara, ikut ujian teori sebanyak 4 kali gagal dan kelima baru lulus itupun dibantu petugas dan ujian praktek lulus, kemudian diberikan SIM C. Untuk perpanjangan SIM C tidak mengikuti prosedur melalui perantara dengan membayar sejumlah uang, tidak diperiksa kesehatan kemudian diberikan SIM, dengan demikian dari keterangan Saksi ini menerangkan bahwa sangat terbuka untuk mengubah masa berlaku SIM dan tidak perlu diperpanjang (berlaku seumur hidup);

8. Bahwa sebagaimana keterangan Saksi yang dihadirkan Pemohon Saudara **Sarmadi**, menyampaikan pada pokoknya bahwa saat saksi melakukan pembuatan SIM secara kolektif, saksi tidak diuji praktek berkendara (tes keterampilan berkendara) tetapi tes ini diwakili temannya, saksi hanya mengamati saja, setelah selesai Saksi diberikan SIM dan saat melakukan perpanjangan SIM, Saksi menyerahkan KTP, SIM yang akan habis masa berlakunya, membayar biaya perpanjangan SIM, mengisi formulir, di photo, kemudian di berikan SIM (tidak ada pemeriksaan kesehatan), dengan demikian dari keterangan Saksi ini menerangkan bahwa sangat terbuka untuk mengubah masa berlaku SIM dan tidak perlu diperpanjang (berlaku seumur hidup);
9. Bahwa sebagaimana keterangan ahli yang dihadirkan pihak terkait Kepolisian Republik Indonesia Bapak Prof. Dr. Nurhasan Ismail di dalam persidangan dan diantaranya menyatakan secara jelas dan terang bahwa jangka waktu SIM lima tahun itu sangat terbuka untuk diubah salah satunya adanya perkembangan teknologi otomotif yang lebih canggih, faktanya saat ini Industri otomotif di Indonesia telah mengalami perkembangan yang sangat pesat dimana teknologi keamanan mobil telah dilengkapi fitur keamanan seperti sensor parkir, kamera 360 derajat, sensor pengatur pergerakan mobil, kapan mobil harus berhenti dan melakukan pengereman darurat otomatis, dan salah satu teknologi mobil canggih saat ini penggunaan teknologi *autonomous drive* dimana dengan teknologi *autonomous drive*, mobil dapat bergerak sendiri tanpa dikemudikan oleh manusia, dengan demikian keterangan Ahli menerangkan bahwa sangat

terbuka untuk mengubah masa berlaku SIM dan tidak perlu diperpanjang (berlaku seumur hidup);

Dengan demikian sebagaimana dijelaskan diatas bahwa frasa “berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang” dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”.

D. PETITUM

Berdasarkan kesimpulan yang diuraikan di atas, maka Pemohon dalam hal ini memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia untuk memutus perkara *a quo* dengan amar putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan Permohonan Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan frasa “berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang” dalam Pasal 85 ayat (2) 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) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”;
3. Memerintahkan pemuatan Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

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

[2.9] Menimbang bahwa Presiden menyampaikan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 28 Agustus 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

Bahwa sebelum Pemerintah menyampaikan pokok-pokok kesimpulan atas permohonan pengujian ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ, perkenankanlah Pemerintah menyampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa argumentasi Pemohon yang menuntut pembatalan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ adalah sangat tidak beralasan dikarenakan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ sama sekali tidak bertentangan dengan norma-norma konstitusi dan Pemohon

juga tidak dapat membuktikan memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ atau setidaknya anggapan kerugian yang diderita Pemohon bukan disebabkan karena keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari praktik/implementasi Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan SIM, sehingga dengan menggunakan penalaran *argumentum a contrario*, bila praktik/implementasi SOP Penerbitan SIM tidak terdapat penyimpangan, maka secara mutatis mutandis tidak ada hal yang dapat dipermasalahkan oleh Pemohon.

2. Bahwa selain itu, terdapat ketidakjelasan pasal yang dijadikan batu uji oleh Pemohon dalam Posita dan Petitum. Di dalam posita, Pemohon mendalilkan pasal *a quo* berbenturan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Namun dalam Petitum Permohonan *a quo*, Pemohon tidak menyatakan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang tentunya hal ini tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 56 ayat (3) UU MK dan ketentuan Pasal 10 ayat (2) huruf d Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang.
3. Bahwa dengan merujuk pada uraian dan logika di atas, serta pokok-pokok kesimpulan yang akan diuraikan di bawah ini, Pemerintah tetap pada pendirian untuk memohon agar Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklard*) karena Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum atau setidaknya tidaknya menolak permohonan Pemohon secara keseluruhan.

Bahwa selanjutnya Pemerintah menyampaikan pokok-pokok kesimpulan atas permohonan pengujian ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang merupakan peneguhan dan penguatan dari keterangan Pemerintah yang telah diajukan pada persidangan sebelumnya. Selain itu, Kesimpulan Pemerintah ini juga menyarikan berbagai keterangan yang disampaikan selama proses persidangan sebagai berikut:

I. URGENSI, MAKSUD ASLI (*ORIGINAL INTENT*), DAN *LEGAL HISTORY* PERUMUSAN NORMA MASA BERLAKU SIM SELAMA 5 (LIMA) TAHUN DALAM UU LLAJ

Bahwa dalam pemahaman hukum yang komprehensif dan kontekstual, ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ harus ditempatkan sebagai bagian dari rangkaian ketentuan pasal-pasal sebelum dan sesudahnya terkait SIM. Pasal *a quo* harus ditempatkan sebagai rangkaian dari Pasal 81, Pasal 83, Pasal 87, dan Pasal 88 UU LLAJ. Adapun Pasal 81 dan Pasal 83 UU LLAJ berkaitan dengan syarat untuk mendapatkan SIM dan mengemudikan kendaraan bermotor, yaitu syarat usia, administratif, kesehatan jasmani dan rohani, dan kompetensi pengetahuan dan keterampilan mengemudi, sedangkan Pasal 87 dan Pasal 88 UU LLAJ berkaitan dengan prosedur penerbitan SIM. Pemenuhan syarat untuk mengemudikan kendaraan bermotor terutama kesehatan jasmani dan rohani, serta kompetensi keterampilan mengemudi harus dilakukan evaluasi dan kontrol secara periodik karena kesehatan jasmani dan rohani manusia pasti mengalami perubahan menurun atau meningkat kualitasnya yang akan berdampak pada tingkat kompetensi keterampilan mengemudinya. Pembentuk Undang-Undang melalui ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ menentukan rentang waktu berlakunya SIM selama 5 (lima) tahun sebagai jangka waktu yang cukup beralasan (*reasonable*), yang artinya waktu tidak terlalu pendek atau tidak terlalu lama untuk dilakukan evaluasi dan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan dan perubahan kondisi yang dapat terjadi pada pemegang SIM, yaitu:

1. bahwa jangka waktu 5 (lima) tahun merupakan rentang waktu yang baik untuk dilakukan evaluasi terhadap kemungkinan terjadinya perubahan pada kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM yang dapat berpengaruh pada kompetensi keterampilan mengemudi kendaraan bermotor. Perubahan tersebut dapat terjadi pada kemampuan penglihatan, pendengaran, fungsi gerak, kemampuan kognitif, psikomotorik, dan/atau kepribadian pemegang SIM yang semuanya akan berdampak pada kemampuan mengemudi.

2. bahwa dalam rentang waktu 5 (lima) tahun terbuka kemungkinan untuk terjadi perubahan pada identitas pemegang SIM seperti nama, wajah, alamat, dan bahkan sidik jari. Masyarakat modern yang di antaranya ditandai oleh tingkat mobilitas sosial dan geografis yang tinggi dapat menyebabkan juga perubahan pada aspek-aspek identitas tersebut. Perpanjangan SIM dalam rentang waktu 5 (lima) tahun sangat fungsional untuk memperbaharui data pemegang SIM yang akan berguna untuk mendukung kepentingan aparat penegak hukum dalam melakukan penelusuran keberadaan pemegang SIM dan keluarganya jika terjadi kecelakaan lalu lintas atau tindak pidana lalu lintas atau tindak pidana pada umumnya.

Bahwa selain itu, berdasarkan *legal research* yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap dokumentasi-dokumentasi hukum pembahasan RUU LLAJ, yang tertuang dalam Buku Proses Pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didokumentasikan oleh Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI), tidak ditemukan adanya perdebatan dalam pembahasan rancangan norma masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun. Hal ini menunjukkan bahwa rancangan norma terkait masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun disetujui oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proses pembahasan RUU LLAJ, baik Pemerintah maupun DPR RI.

Bahwa tidak adanya perdebatan mengenai penentuan norma masa berlaku SIM dapat dipahami mengingat norma mengenai masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang sejatinya sudah ada dan diatur sebelum RUU LLAJ dibahas bersama antara Pemerintah dan DPR RI pada tahun 2008, yaitu diatur dalam ketentuan Pasal 214 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi ("PP No. 44/1993"), yang merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("UU No. 14/1992"). Hal ini sejalan dengan maksud dan tujuan Naskah Akademik RUU LLAJ yang dimaksudkan untuk mengkaji kewenangan dan semua substansi yang masih relevan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dikaitkan dengan

perkembangan otonomi daerah dan tuntutan kebutuhan yang akan datang, sehingga ketentuan di bidang LLAJ yang sudah ada dan dinilai masih relevan tidak lagi diperdebatkan, termasuk terkait masa berlaku SIM. Walaupun memang norma masa berlaku SIM sebelumnya dituangkan melalui instrumen hukum peraturan pemerintah, namun penuangan masa berlaku SIM melalui instrumen hukum undang-undang, juga sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ, yang menegaskan bahwa RUU LLAJ difokuskan untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU No. 14/1992 dalam rangka memperjelas materi muatan yang dimuat dalam UU LLAJ yang baru.

Bahwa lebih jauh lagi, apabila dirunut dengan menggunakan pendekatan legal historis, dapat ditemukan dasar rujukan pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam PP No. 44/1993. PP No. 44/1993 selain merupakan peraturan pelaksana dari UU No. 14/1992, juga merupakan pengganti dari Peraturan Lalu Lintas Jalan (*Wegverkeersverordening, Staatsblad* 1936 Nomor 451) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (WVV). Adapun UU No. 14/1992 merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU No. 3/1965), yang merupakan pengganti dari *Wegverkeersordonnantie (Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Hal yang perlu untuk dicermati adalah dalam materi muatan WVO dapat ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai masa berlaku SIM, yang dalam WVO disebut dengan *rijbewijs*, dimana hal tersebut diatur dalam ketentuan Pasal 16 ayat (3) huruf d WVO.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun dalam UU LLAJ saat ini sejatinya mengembalikan politik hukum penormaam mengenai masa berlaku SIM yang sejak WVO memang diatur melalui instrumen hukum undang-undang, dimana hal tersebut juga sejalan dengan ruang lingkup Naskah Akademik RUU LLAJ yang berfokus untuk melakukan penambahan materi baru yang belum dimuat pada UU No. 14/1992, dalam hal ini termasuk materi muatan masa berlaku SIM yang

sebelumnya baru tertuang dalam ketentuan Pasal 214 PP No. 44/1993 untuk kemudian diabsorpsi dan dituangkan dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

Selanjutnya, dengan mencermati aspek legal historis tersebut, berdasarkan perbandingan hukum menurut waktu (*historical point of view*), permohonan untuk menghapus masa berlaku SIM di era sekarang ini tidaklah logis. Hal ini mengingat bahwa pada tahun 1933 saja sudah ada mekanisme pembatasan masa berlaku SIM, padahal tingkat risiko berlalu lintas pada tahun 1933 tentu masih relatif rendah, mobilitas penduduk masih rendah, dan jumlah kendaraan bermotor tentu belum sepadat saat ini. Oleh karena itu, menjadi tidak rasional dan tidak beralasan menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM pada era sekarang karena tingkat risiko berlalu lintas sudah sangat tinggi. Selain itu, keberadaan norma masa berlaku pada WVO juga dapat dinilai dari aspek keselamatan berlalu lintas, sehingga pembatasan masa berlaku SIM pada WVO juga dapat dibaca berorientasi pada upaya untuk mengevaluasi kesehatan dan kompetensi mengemudi pemegang SIM. Bila pada tahun 1933 saja sudah memiliki politik hukum yang berorientasi pada keselamatan berlalu lintas dengan pembatasan masa berlaku SIM, tentu akan terjadi kemunduran politik hukum keselamatan berlalu lintas bila masa berlaku SIM dihapus.

Bahwa ketentuan jangka waktu SIM diatur selama 5 (lima) tahun juga telah terinternalisasi dalam kesadaran hukum masyarakat dan terlembaga menjadi bagian dari nilai sosial atau budaya hukum Indonesia, dimana terdapat budaya politik hukum di Indonesia yaitu adanya siklus 5 (lima) tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum, yaitu diantaranya siklus waktu 5 (lima) tahunan yang dijadikan pedoman untuk melakukan pemilihan presiden, pemilihan kepala daerah, dan anggota legislatif pusat dan daerah. Di samping itu, harus dipahami juga bahwa di balik angka 5 (lima) tahun masa berlakunya SIM dan harus dilakukan evaluasi melalui perpanjangan terkandung budaya hukum lain yaitu menghormati kehidupan dan menjaga keselamatan diri sendiri pemegang SIM dan pemakai jalan lainnya. Evaluasi terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani setiap 5 (lima) tahun sekali

terkandung nilai sosial bahwa keselamatan pemegang SIM serta orang lain yang ada di ruang jalan wajib dihormati dan dijaga.

Bahwa penentuan jangka waktu sebagai upaya melakukan evaluasi dan pengawasan harus mempertimbangkan kondisi sosial budaya masyarakat. Ketika masyarakat sudah mempunyai tingkat kepatuhan dan ketertiban yang tinggi dalam berlalu lintas, maka penentuan jangka waktu relatif kurang mempunyai peranan penting, sehingga SIM dapat saja diberlakukan sampai usia tertentu, sebagaimana yang berlaku di negara-negara yang sudah maju. Sebaliknya, ketika masyarakat tingkat kepatuhan dan ketertiban dalam berlalu lintas masih relatif rendah, maka penentuan jangka waktu tertentu, misalnya 5 (lima) tahun, masih sangat diperlukan dalam rangka evaluasi dan pengawasan.

II. PERBANDINGAN PENGATURAN MASA BERLAKU SIM PADA BEBERAPA NEGARA

Bahwa memperbandingkan penyelenggaraan penerbitan SIM antara Indonesia dan Perancis tidaklah relevan dalam konteks studi perbandingan hukum. Hal ini dikarenakan dalam melihat struktur hukum (*legal structure*) dan substansi hukum (*legal substance*), perlu juga untuk memerhatikan budaya hukum (*legal culture*) yang hidup di suatu negara. Indonesia dan Perancis tentu memiliki budaya hukum yang signifikan berbeda, khususnya dalam konteks budaya hukum berlalu lintas. Oleh karena itu, dalam konteks perbandingan penyelenggaraan penerbitan SIM, bukan semata hanya melihat pada substansi hukum dan struktur hukumnya, namun lebih penting dari pada itu untuk melihat substansi dan struktur hukum tersebut dibuat dalam ekosistem budaya hukum seperti apa.

Bahwa alasan *legal structure*, *legal substance*, dan *legal culture* yang membedakan antara Indonesia dengan Perancis karena terdapat kebiasaan-kebiasaan, opini-opini, cara berpikir dan cara bertindak dari warga masyarakat Indonesia, yaitu misalnya kurangnya kesadaran dari masyarakat terkait dengan pentingnya kepemilikan SIM sebagai persyaratan sebelum berkendara di jalan umum, dan adanya ketimpangan kesadaran serta kepatuhan Masyarakat di Indonesia. Selain itu, secara luas adanya budaya hukum

masyarakat di Indonesia yang cenderung akan patuh terhadap ketentuan ketika dilakukan pengawasan oleh aparat yang berwenang. Berdasarkan atas hal tersebut, maka perbandingan hukum yang relevan misalnya adalah antara Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang notabene memiliki budaya hukum yang relatif sama, misalnya Filipina, Thailand, dan Laos, yang notabene negara-negara dimaksud mengatur masa berlaku izin mengemudi pada masing-masing negara tersebut sebagai berikut:

- 1) Masa berlakunya SIM di Filipina berdasarkan *Section 23 Issuances of Driver's License, Fees and Validity Republic Act 10930*, yang telah mengamendemen *the Land Transportation and Traffic Code*, adalah 5 (lima) tahun dengan ketentuan khusus bahwa masa berlaku SIM ini dapat diperpanjang menjadi 10 (sepuluh) tahun apabila selama 3 (tiga) tahun pemegang SIM dinyatakan bersih dari perbuatan/tindakan pelanggaran lalu lintas.
- 2) Masa berlakunya SIM di Thailand berdasarkan *Article 44 Vehicle Act B.E. 2522 (1979)*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia.
- 3) Masa berlakunya SIM di Laos berdasarkan *Article 11 Road Traffic Law of Lao Democratic Republic*, adalah 5 (lima) tahun, sama halnya dengan masa berlakunya SIM di Indonesia.

mendasarkan pada perbandingan masa berlakunya SIM di ketiga negara tersebut, terlihat bahwa memiliki kesamaan dengan Indonesia yang juga mengenal batas waktu dari keberlakuan SIM.

Bahwa sangat dimungkin SIM dapat ditambahkan masa berlakunya atau mungkin diberlakukan seumur hidup apabila kesadaran hukum pemakai jalan di Indonesia meningkat secara signifikan yang ditandai dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas yang semakin tinggi, dan sebaliknya semakin menurunnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas. Namun pada faktanya, saat ini tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas di Indonesia relatif masih rendah atau tingkat kepatuhannya masih berada pada level *compliance*, yaitu masyarakat berperilaku tertib berlalu lintas jika ada petugas polisi lalu lintas atau sedang berada dalam pengawasan penegakan hukum elektronik (*cctv*). Disamping itu,

dampak dari masih rendahnya kepatuhan berlalu lintas adalah tingkat kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat dengan fatalitas korban meninggal dunia relatif masih tinggi. Oleh karena itu, dengan adanya kondisi aspek demografis yang demikian, maka pemberlakuan jangka waktu SIM 5 (lima) tahun dan dievaluasi setiap 5 (lima) tahun sekali masih sangat relevan.

Selain hal tersebut, di Indonesia terdapat budaya politik hukum yaitu siklus 5 (lima) tahunan yang ikut mewarnai substansi kebijakan dan hukum. Di antaranya siklus waktu 5 (lima) tahunan dijadikan pijakan untuk melakukan pemilihan Presiden, anggota legislatif pusat dan daerah, dan mengevaluasi rencana tata ruang wilayah. Hal tersebut dapat dimaknai bahwa siklus waktu 5 (lima) tahunan menjadi bagian dari budaya politik hukum dalam pembangunan hukum Indonesia termasuk halnya dalam UU LLAJ yang menetapkan 5 (lima) tahun sebagai jangka waktu berlakunya SIM dan dapat dilakukan perpanjangan. Sebagai bagian dari budaya politik hukum, siklus waktu 5 (lima) tahunan merupakan suatu rentang waktu yang dinilai baik.

III. PERBANDINGAN PENGATURAN IZIN MENGENUDI PADA MODA TRANSPORTASI LAIN DI INDONESIA

Bahwa pemberlakuan adanya masa berlaku surat izin yang merupakan pemberian legitimasi kompetensi dari negara kepada seseorang untuk mengendarai kendaraan, dimana perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah perbuatan yang secara *naturalia* adalah larangan (*verbod*), sehingga diperlukan dispensasi dalam bentuk izin (*toestemming*) untuk dapat melakukannya. Dengan pemahaman demikian, maka menjadikan SIM berlaku seumur hidup tentu bertentangan dengan *naturalia* perbuatan mengemudi yang merupakan perbuatan yang dilarang.

Bahwa surat izin mengemudi tidak hanya berlaku bagi pengendara moda transportasi darat saja (*in casu* SIM), akan tetapi juga berlaku bagi Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara, Nakhoda/Mualim Kapal Laut, maupun Masinis (Awak Sarana) Kereta Api. Hal ini dapat dilihat dalam beberapa ketentuan sebagai berikut:

a. Ketentuan Izin Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara

Bahwa seorang Pilot (Kapten Penerbang) Pesawat Udara dalam mengoperasikan Pesawat Udara, antara lain harus memenuhi beberapa persyaratan terkait dengan kecakapan dan kompetensi (*proficiency and competency*) yang dilakukan pengujian setiap 6 (enam) bulan. Hal ini berdasarkan ketentuan butir 121.441 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2017 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification And Operating Requirements : Domestic, Flag And Supplemental Air Carriers*).

b. Ketentuan Izin Nakhoda/Mualim Kapal Laut

Bahwa seorang Nakhoda/Mualim Kapal Laut dalam mengoperasikan Kapal Laut, antara lain harus memiliki perizinan terkait dengan kecakapan/kompetensi sebagai seorang pelaut berupa Ijazah Pelaut (*Certificate of Competency/CoC*) yang kemudian wajib dikukuhkan oleh Menteri Perhubungan dalam bentuk Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) yang berlaku selama 5 (lima) tahun. Hal ini sebagaimana diatur dalam *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 yang telah diratifikasi melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 1986 tentang tentang Pengesahan International Convention On Standars Of Training, Certification And Watchkeeping For Seaferers, 1978, yang mana ketentuan tersebut secara spesifik telah diperbaharui dalam Regulations 29 Merchant Shipping (STCW Convention 2010) Regulations.

c. Ketentuan Izin Masinis (Awak Sarana) Kereta Api

Bahwa kecakapan/kompetensi seorang Masinis (Awak Sarana) Kereta Api dibuktikan dengan Sertifikat dan Tanda Pengenal Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian yang berlaku selama 4 (empat) tahun. Hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian (Permenhub No. PM 4/2017).

Lebih lanjut, perpanjangan masa berlaku sertifikat kecakapan awak sarana perkeretaapian tersebut diberikan setelah yang bersangkutan dinyatakan lulus uji kompetensi sebagaimana ketentuan Pasal 16 ayat (4) Permenhub No. PM 4 Tahun 2017. Adapun uji kecakapan tersebut diatur dalam ketentuan Pasal 17 ayat (2) Permenhub No. PM 4/2017, yang antara lain meliputi: teori, praktek dan/atau uji pengenalan lintas, wawancara, dan tes kesehatan.

IV. POKOK PERMOHONAN A QUO BUKAN MERUPAKAN PERMASALAHAN KONSTITUSIONALITAS KEBERLAKUAN NORMA, MELAINKAN HANYA MERUPAKAN PERMASALAHAN IMPLEMENTASI NORMA

Bahwa dalil-dalil Pemohon yang dijadikan dasar pokok permohonan *a quo*, pada dasarnya merupakan permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan terkait dengan proses penerbitan dan masa berlaku SIM yang kemungkinan dialami ataupun diketahui oleh PEMOHON dalam kehidupan sehari-hari, dan bukan merupakan pertentangan norma ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI 1945.

Atas hal ini, patut disimak Permohonan pengujian Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, dan UU LLAJ, terhadap UUD NRI 1945 yang diregister dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015, dimana pemohon dalam perkara tersebut antara lain juga mendasarkan pada hal-hal yang merupakan permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan terkait dengan pengelolaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengurusan SIM di kepolisian. Lebih lanjut, setelah melalui proses persidangan, maka pada tanggal 16 November 2015, Mahkamah Konstitusi memutus Permohonan tersebut yang tertuang dalam Amar Putusan

Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015 yaitu: “Menyatakan menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya”.

Berdasarkan atas Pertimbangan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015 tersebut, maka dapat disimpulkan bahwasanya terdapat kesamaan antara hal-hal yang dijadikan pokok permasalahan dalam Permohonan perkara *a quo* dengan hal-hal yang dijadikan pokok permasalahan dalam Perkara Nomor 89/PUU-XIII/2015, yaitu keduanya mendalilkan pokok-pokok permohonan yang dibangun atas dasar permasalahan-permasalahan implementasi norma/peraturan, dan bukan merupakan pertentangan norma ketentuan pasal yang diuji terhadap UUD NRI 1945.

Bahwa terhadap hal tersebut, Pemerintah berpendapat sudah sepatutnya Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana tidak mengesampingkan putusan-putusan yang terdahulu dengan bangunan dalil kerugian konstitusional yang sejenis, dimana Pemohon mendalilkan permasalahan pada tataran implementasi norma, dan bukan pada tataran konstitusionalitas norma terhadap UUD NRI Tahun 1945. Dengan demikian, menjadi kepatutan bila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dengan arif dan bijaksana untuk menolak Permohonan *a quo*.

V. PENUTUP

1. Bahwa dalam pengujian Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ Perkara Nomor: 42/PUU-XXI/2023, Pemohon dalam permohonannya mempersoalkan konstitusionalitas pengaturan mengenai masa berlaku dan perpanjangan SIM, yang kemudian dirumuskan dalam Petitum untuk membatalkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Dengan mencermati pokok-pokok Kesimpulan Pemerintah tersebut di atas, terlihat bahwa dalil yang diajukan Pemohon tidak dapat membuktikan pertentangan antara ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI Tahun 1945. Saksi yang diajukan oleh Pemohon pada persidangan tanggal 08 Agustus 2023 sekalipun tidak juga dapat membuktikan adanya kerugian konstitusional dan pertentangan antara norma antara Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI Tahun 1945, dan bahkan semakin menunjukkan bahwasanya permasalahan yang

dijumpai Pemohon dan juga Saksi Pemohon terkait dengan permohonan ataupun perpanjangan SIM bukanlah bentuk pertentangan norma Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ terhadap UUD NRI Tahun 1945. Selain itu, Ahli yang diajukan oleh Pihak Terkait (*in casu* Polri) pada persidangan tanggal 21 Agustus 2023 mampu mematahkan segala dalil yang disampaikan Pemohon.

2. Bahwa berdasarkan proses persidangan yang telah dilalui, Pemerintah memohon Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk dapat mempertimbangkan fakta-fakta persidangan yang telah terungkap dalam pemeriksaan Perkara Nomor: 42/PUU-XXI/2023 sebagai dasar pertimbangan dalam menjatuhkan putusan terhadap perkara *a quo*.

VI. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan uraian di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara pengujian ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

- a. menyatakan bahwa Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
- b. menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
- c. menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
- d. menyatakan ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak bertentangan dengan ketentuan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan
- e. menyatakan ketentuan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Atau,

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

[2.10] Menimbang bahwa Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia menyampaikan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 25 Agustus 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut:

A. PENDAHULUAN

Bahwa setelah mengikuti persidangan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 perihal Pengujian Materiil Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945) dan mencermati keterangan yang disampaikan Pemohon, Pemerintah, DPR, dan Pihak Terkait, serta saksi yang diajukan Pemohon dan ahli yang diajukan Pihak Terkait, maka Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) sebagai Pihak Terkait mengajukan kesimpulan atas pengujian UU LLAJ sebagai berikut:

1. Bahwa kesimpulan yang diambil Pihak Terkait merupakan penegasan dan penguatan dari keterangan Pihak Terkait yang telah diajukan pada persidangan sebelumnya. Selain itu, kesimpulan Pihak Terkait juga menyarikan berbagai keterangan yang disampaikan selama proses persidangan.
2. Bahwa argumentasi Pemohon yang menuntut pembatalan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ adalah sangat tidak beralasan dikarenakan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ sama sekali tidak bertentangan dengan norma-norma konstitusi dan Pemohon juga tidak dapat membuktikan memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya UU LLAJ atau setidaknya anggapan kerugian yang diderita PEMOHON bukan disebabkan karena keberlakuan UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM, sehingga dengan menggunakan penalaran *argumentum a contrario*, bila implementasi SOP Penerbitan SIM tidak terdapat penyimpangan, maka mutatis mutandis tidak ada hal yang dapat dipermasalahkan oleh Pemohon.

3. Bahwa dengan merujuk pada nalar dan logika di atas, serta pokok-pokok kesimpulan yang akan diuraikan di bawah ini, Pihak Terkait tetap pada pendirian untuk memohon agar Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklard*) karena Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum atau setidaknya-tidaknya menolak permohonan Pemohon secara keseluruhan.

B. KETIADAAN RELEVANSI DALIL KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON TERHADAP POKOK PERKARA

1. Bahwa Pemohon mendalilkan kedudukan hukum (*legal standing*) adalah WNI, di mana hak konstitusional Pemohon telah dirugikan atas berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang berbunyi, “Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.” Sebab apabila SIM berlaku seumur hidup, maka Pemohon tidak perlu repot-repot mengurus berbagai persyaratan yang membuang-buang tenaga, waktu, dan biaya untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun).

Bahwa menurut Pihak Terkait, berdasarkan penelaahan terhadap permohonan, Pemohon dapat dinilai merupakan pihak yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, yaitu berupa perorangan warga negara Indonesia. Namun demikian, menurut Pihak Terkait, Pemohon tidak memiliki hak konstitusional yang telah dirugikan oleh berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ atau setidaknya-tidaknya anggapan kerugian yang diderita Pemohon bukan disebabkan karena keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Hal ini didasarkan pada penelaahan terhadap dalil kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon yang pada dasarnya mempermasalahkan penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM, sehingga dengan menggunakan penalaran *argumentum a contrario*, penyimpangan dari implementasi SOP Penerbitan SIM bukan merupakan pertentangan antara norma hukum Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ dengan ketentuan dalam UUD NRI Tahun 1945, dan mutatis mutandis tidak ada hal yang dapat dipermasalahkan oleh Pemohon.

2. Bahwa dalil Pemohon yang menyatakan mengalami kerugian konstitusional tersebut tidak dapat dijadikan dasar adanya dan pemenuhan hubungan sebab

akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ yang diujikan. Hal ini didasarkan pada pemahaman bahwa perpanjangan SIM, bukanlah merupakan kewajiban bagi para pemegang SIM, namun merupakan pilihan. Artinya, pemegang SIM boleh memohon perpanjangan SIM, termasuk penggantian SIM yang hilang, dan boleh juga tidak memohon perpanjangan SIM dengan konsekuensi tidak lagi memiliki alas kewenangan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Begitu pula Pihak Terkait sebagai alat negara yang diberikan kewenangan untuk menerbitkan SIM, juga diberikan pilihan untuk memberikan atau tidak memberikan perpanjangan atas permohonan yang diajukan oleh masyarakat. Berdasarkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ telah secara tegas dinyatakan bahwasanya perpanjangan SIM merupakan pilihan bagi setiap orang memiliki SIM.

3. Bahwa dalil hak konstitusional yang dimiliki oleh Pemohon sebagaimana tertuang dalam Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sama sekali tidak dicerai oleh keberlakuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Pun, kemudian dalam praktik yang bersifat kasuistik, PEMOHON mendalilkan mengalami diskriminasi, dipersulit, dan menganggap tidak mendapatkan kepastian hukum yang adil, hal tersebut semata merupakan implementasi dari SOP Penerbitan SIM dan bukan dikarenakan norma yang tertuang dalam Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ.

Bahwa dengan mendasarkan pada uraian tersebut, Pihak Terkait berpendapat sudah seharusnya Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*). Namun demikian, Pihak Terkait menyerahkan sepenuhnya kepada Mahkamah Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak dalam permohonan *a quo*.

C. RASIONALITAS PENGATURAN SIM DALAM UU LLAJ DAN KEBUTUHAN EVALUASI DALAM PERPANJANGAN SIM SEBAGAI WUJUD KEPENTINGAN BERSAMA

1. Bahwa pengaturan jangka waktu keberlakuan SIM selama 5 (lima) tahun secara legal historis telah diatur sejak tahun 1933, melalui *Wegverkeersordonnantie* (*Staatsblad* 1933 No. 86) sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir

dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 (WVO). Kemudian norma tersebut diatur kembali dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2) UU 3/1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan peraturan pelaksanaannya, serta dalam Pasal 18 ayat (1) UU 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya menunjukkan bahwa sedari awal pengaturan SIM telah ditetapkan masa berlakunya selama 5 (lima) tahun. Kemudian ketentuan perihal jangka waktu keberlakuan SIM selama 5 (lima) tahun diadopsi dalam norma Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ dengan pertimbangan bahwa ketentuan tersebut masih relevan hingga saat ini.

Bahwa dengan mencermati aspek legal historis tersebut, berdasarkan perbandingan hukum menurut waktu (*historical point of view*), permohonan untuk menghapus masa berlaku SIM di era sekarang ini tidak logis. Hal ini mengingat bahwa pada tahun 1933 saja sudah ada mekanisme pembatasan masa berlaku SIM, padahal tingkat risiko berlalu lintas pada tahun 1933 tentu masih relatif rendah, mobilitas penduduk masih rendah, dan jumlah kendaraan bermotor tentu belum sepadat saat ini. Oleh karena itu, menjadi tidak rasional dan tidak beralasan menurut hukum untuk menghapus masa berlaku SIM pada era sekarang karena tingkat risiko berlalu lintas sudah sangat tinggi. Selain itu, keberadaan norma masa berlaku pada WVO juga dapat dinilai dari aspek keselamatan berlalu lintas, di mana dalam Pasal 15 ayat (1) WVO disebutkan, "Pengemudi kendaraan motor wajib memenuhi syarat2 yang diadakan dengan atau menurut Peraturan Pemerintah tentang umur, kesehatan badan dan pikiran, pengetahuan tentang peraturan2 lalu lintas dan kepandaian mengemudi", sehingga pembatasan masa berlaku SIM pada WVO juga dapat dibaca berorientasi pada upaya untuk mengevaluasi kesehatan dan kompetensi mengemudi pemegang SIM. Bila pada tahun 1933 saja sudah memiliki politik hukum yang berorientasi pada keselamatan berlalu lintas dengan pembatasan masa berlaku SIM, tentu akan terjadi kemunduran politik hukum keselamatan berlalu lintas bila masa berlaku SIM dihapus.

2. Bahwa norma yang telah berlaku selama 73 (tujuh puluh tiga) tahun ini tidak semestinya diubah karena adanya kekecewaan individu/personal terhadap pelayanan permohonan pergantian SIM di Satpas tertentu pada saat tertentu.

Kepentingan yang bersifat individual perseorangan tidak layak dijadikan dasar untuk melakukan perubahan norma hukum yaitu jangka waktu berlakunya SIM dari 5 (lima) tahun menjadi seumur hidup. Hal ini mengacu pada apa yang disampaikan saksi ahli dari Pihak Terkait dengan mengacu pada Teori Sibernetika yang dikemukakan oleh Talcott Parsons bahwa, hukum dibentuk atau diubah jika terdapat kepentingan bersama, yang tentu memberikan manfaat atau dampak positif bagi kehidupan masyarakat. Dengan demikian, secara *a contrario*, kepentingan yang bersifat individual perseorangan tidak dapat menjadi dasar untuk membentuk atau mengubah ketentuan hukum. Yang dimaksud dengan kepentingan bersama lebih didorong oleh adanya perubahan faktor sebagai berikut: Pertama, faktor demografis seperti misalnya kesadaran hukum pemakai jalan di Indonesia meningkat yang ditandai oleh tingkat kepatuhan berlalu lintas yang semakin tinggi dan sebaliknya semakin menurunnya tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas. Dalam kondisi aspek demografis yang demikian, maka seperti di Singapura, Jepang, atau Perancis tidak terdapat kepentingan untuk memberlakukan jangka waktu 5 tahun dan kemudian dievaluasi melalui perpanjangan setiap 5 tahun. Dengan tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas yang tinggi dan tingkat kecelakaan dan fatalitas korban relatif rendah, terbuka SIM diberlakukan seumur hidup atau dilonggarkan jangka waktunya. Namun realitasnya di Indonesia, tingkat kepatuhan tertib berlalu lintas yang relatif masih rendah atau tingkat kepatuhannya masih berada pada level *compliance*, yaitu masyarakat berperilaku tertib berlalu lintas jika ada petugas polisi lalu lintas atau sedang berada dalam pengawasan penegakan hukum elektronik. Kedua, faktor perkembangan teknologi otomotif, misalnya suatu saat penggunaan kendaraan bermotor otomatis tanpa manusia sebagai pengemudi. Dalam kondisi yang demikian, pengaturan jangka waktu berlakunya SIM atau bahkan pengaturan subyek yang harus memiliki SIM sudah pasti harus mengalami perubahan. Namun realitasnya, penggunaan kendaraan bermotor otomatis tanpa manusia pengemudi masih pada tahap percobaan sehingga pengaturan SIM dan jangka waktu berlakunya SIM selama 5 (lima) tahun masih sangat relevan. Kedua faktor ini sama sekali tidak diuraikan bahkan tidak disinggung oleh Pemohon dalam dalilnya sehingga dapat dinyatakan bahwa Pemohon tidak menjadikan

kepentingan bersama sebagai dasar pijakan dalam mengajukan permohonan pengujian norma ini.

D. SIM SEBAGAI IZIN UNTUK MENGENDARAI KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN

1. Bahwa Surat Izin Mengemudi atau yang disingkat SIM merupakan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) yang dikeluarkan oleh Pejabat Tata Usaha Negara. Hal ini mengindikasikan bahwa perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah perbuatan yang secara naturalia adalah larangan (*verbod*), sehingga diperlukan dispensasi dalam bentuk izin (*toestemming*) untuk dapat melakukannya. Dengan pemahaman demikian, maka menjadikan SIM berlaku seumur hidup tentu bertentangan dengan naturalia perbuatan mengemudi yang merupakan perbuatan yang dilarang.
2. Bahwa penerbitan SIM dimaksudkan untuk memberikan izin kepada seseorang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Pada prinsipnya, mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum dilarang untuk dilakukan, kecuali jika seseorang sudah memiliki SIM yang diterbitkan setelah dipenuhi syarat dan prosedur. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum pada dasarnya dilarang karena kendaraan bermotor merupakan wujud dari teknologi otomotif yang dirancang dengan kecepatan tertentu mengandung potensi membahayakan bagi diri orang yang mengemudi dan bagi orang lain, baik yang ada di dalam/di atas maupun di luar kendaraan bermotor. Potensi bahaya dimaksud berupa potensi kecelakaan lalu lintas jika orang yang mengemudi tidak mempunyai kompetensi mengemudikan kendaraan bermotor.
3. Bahwa dalil Pemohon yang mempersamakan SIM dengan KTP adalah tidak tepat karena terdapat perbedaan mendasar antara keduanya. KTP merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana, sedangkan SIM memiliki fungsi lain, yaitu sebagai bukti kompetensi mengemudi kendaraan bermotor.

E. PERBAIKAN BERKELANJUTAN DALAM PELAYANAN PENERBITAN SIM

1. Bahwa dalam rangka menciptakan pelayanan prima dalam proses penerbitan SIM, berbagai inovasi telah dikembangkan oleh Korps Lalu Lintas Polri. Inovasi-inovasi yang telah dilaksanakan dimaksudkan untuk memberikan kemudahan

dalam proses permohonan dan penerbitan SIM, mendekatkan pelayanan SIM kepada warga masyarakat, dan mencegah terjadinya kontak langsung antara petugas dengan warga masyarakat pemohon SIM yang dapat membuka terjadinya hubungan suap-menyuap. Inovasi pelayanan lebih ditujukan pada pelayanan prosedur penerbitan SIM dan tidak mengurangi bobot persyaratan bagi penerbitan SIM. Inovasi yang telah dikembangkan sudah dapat dilaksanakan di sebagian besar Satpas, namun inovasi tertentu lainnya masih harus dilaksanakan secara bertahap di Satpas kota besar tertentu karena memerlukan sumber pendanaan yang relatif besar untuk pengadaan sarana dan prasarananya serta sumber daya manusia sebagai operatornya. Rincian inovasi dan peningkatan pelayanan dalam penerbitan SIM dielaborasi lebih lanjut dalam uraian di bawah ini:

- a. Pelayanan SIM Online. Pelayanan SIM online merupakan inovasi pertama kali untuk memberikan pelayanan prosedur permohonan SIM. Pelayanan online pada awalnya hanya menekankan pada penyerahan berkas permohonan baik baru maupun perpanjangan dan pembayaran biaya sebagai Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) kepada rekening Bank yang ditunjuk. Pelayanan SIM online ini juga diterapkan dalam penyelenggaraan pelayanan SIM Internasional. Pelayanan SIM Internasional secara online ini dimulai pada tahun 2020.
- b. Pelayanan SIM Keliling atau Gerai Pelayanan SIM. Pelayanan SIM Keliling dan Gerai Pelayanan SIM merupakan inovasi untuk mendekatkan pelayanan SIM kepada anggota masyarakat yang memerlukan perpanjangan SIM. Pelayanan SIM Keliling dilakukan melalui penggunaan mobil yang dirancang secara khusus dengan sarana dan prasarana sebagaimana yang terdapat di ruang pelayanan pada Satpas dengan jadwal yang sudah ditentukan. Pada tahun 2015 jumlah unit dari pelayanan SIM Keliling ini baru tersedia sebanyak 55 unit dan setiap tahun terus bertambah sampai tahun 2023 berjumlah 462 unit dilakukan di tempat-tempat umum tertentu seperti mal tertentu yang sudah ditentukan tempatnya. Jadwal dan tempat pelayanan dapat diakses pada website masing-masing Ditlantas Polda. Pada mobil Pelayanan SIM

- Keliling dan Gerai Pelayanan SIM terdapat petugas bank yang siap menerima pembayaran biaya perpanjangan SIM baik secara tunai maupun Kartu Debet.
- c. Pelayanan perpanjangan SIM secara online dengan menggunakan aplikasi SINAR. Inovasi ini diluncurkan pada bulan April 2021 yang memberikan kemudahan kepada pemegang SIM untuk melakukan perpanjangan SIM secara online penuh dengan menggunakan aplikasi SIM Nasional Presisi atau SINAR. Prosesnya dimulai dari pengajuan permohonan sampai selesai dan SIM perpanjangan dikirimkan ke alamat rumah pemohon.
 - d. Pelayanan ujian teori melalui penggunaan aplikasi *Electronic Audio Visual Integrated System* atau E-AVIS. Aplikasi E-AVIS ini digunakan untuk pelaksanaan ujian teori pengetahuan tata cara dan etika berlalu lintas. Pilot project Uji Teori SIM secara online E-AVIS ini diinisiasi pada tahun 2021, yang diawali untuk diterapkan pada 6 Satpas, yang kemudian pada tahun 2022 penerapan A-VIS ini kemudian diterapkan pada 20 Satpas di wilayah Polda Jawa Barat. Pemohon SIM baru dapat mengunduh bank soal tentang pengetahuan dan pemahaman tata cara dan etika berlalu lintas untuk dipelajari sebelum mengikuti ujian teori.
 - e. Pelayanan tes kesehatan jasmani dan rohani secara online. Tes Kesehatan secara online dilaksanakan melalui penggunaan aplikasi tertentu yaitu aplikasi e-rikkes untuk tes kesehatan jasmani dan aplikasi e-ppsi untuk tes kesehatan rohani dalam bentuk pemeriksaan psikologi.
 - f. Pelayanan ujian praktik melalui penggunaan aplikasi E-Drive. Sistem Uji Praktik SIM A dan C secara Elektronik E-DRIVES ini diawali pada tahun 2020, dengan penerapan di 6 Satpas, kemudian pada tahun 2021 diterapkan pada 20 Satpas. Untuk ujian keterampilan simulator dapat dilakukan menggunakan alat simulator atau simulasi virtual yang dapat memberikan penilaian hasil lulus atau tidak secara otomatis.
 - g. Integrasi Data Dukcapil yang mulai diinisiasi pada tahun 2019. Inovasi ini sebagai upaya untuk menjadikan NIK sebagai *Key Identifier* dalam basis data SIM. Integrasi dilakukan ke data Dukcapil melalui API Divisi TIK Polri.

- h. Penguatan identifikasi sidik jari untuk memperkuat kualitas identifikasi SIM, dengan menggunakan rolling 10 yang mana Pemohon diambil sidik 10 jari dengan threshold kualitas yang ditingkatkan.
 - i. Penggunaan Smart SIM yakni dengan menggunakan chip sebagai material kartu SIM sehingga mampu menyimpan data pemegang SIM serta data lainnya seperti data pelanggaran lalu lintas pemegang SIM.
 - j. Peningkatan metode keamanan sistem yakni dengan meningkatkan metode keamanan otorisasi pejabat penanggung jawab penerbit SIM diubah dari sistem sandi/PIN menjadi biometri (sidik jari).
 - k. Pilot Project Integrasi BPJS untuk dapat melakukan pemeriksaan status kepesertaan BPJS dari pemohon SIM.
 - l. *Encrypted QR-Code*, material kartu SIM diganti metode pengamanannya dari berbasis chip menjadi QR-Code terenkripsi.
 - m. Penerbitan buku panduan latihan Uji Teori SIM A dan C dalam bentuk hard copy dan elektronik.
 - n. Sentralisasi Sistem Penerbitan SIM berupa penyempurnaan sistem penerbitan SIM agar selaras dengan aturan terbaru serta perkembangan teknologi terkini.
2. Bahwa dengan berbagai inovasi tersebut diharapkan ada proses yang transparan dalam penyelenggaraan penerbitan SIM dan obyektif dalam penilaian kelulusan peserta. Namun demikian, pelaksanaan inovasi-inovasi tersebut harus dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan ketersediaan dana dan sumber daya manusia pada setiap Satpas. Di samping itu juga kesiapan dan kemampuan warga masyarakat untuk memanfaatkan teknologi pelayanan SIM menjadi faktor yang wajib dipertimbangkan.
 3. Bahwa berdasarkan inovasi pelayanan penerbitan SIM yang dilakukan dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa Polri melakukan upaya optimal untuk terus meminimalisir praktik pelayanan yang koruptif. Adapun pengalaman yang diuraikan oleh keterangan saksi maupun Pemohon merupakan kelemahan-kelemahan yang akan terus diupayakan untuk diperbaiki dan sifatnya tentu sangat kasuistik. Dengan demikian, dalil Pemohon dan saksi tidak dapat dijadikan dasar untuk menilai praktik pelayanan penerbitan SIM.

F. PENUTUP

1. Bahwa dalam pengujian Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ dengan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023, Pemohon dalam permohonannya mempersoalkan konstitusionalitas pengaturan mengenai perpanjangan SIM, yang kemudian dirumuskan dalam Petitum untuk membatalkan ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ. Dengan mencermati pokok-pokok kesimpulan Pihak Terkait di atas, terlihat bahwa dalil yang diajukan Pemohon tidak dapat membuktikan pertentangan antara UU LLAJ dengan UUD NRI Tahun 1945. Saksi yang diajukan oleh Pemohon tidak dapat membuktikan adanya kerugian konstitusional dan pertentangan antara norma antara Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ dengan UUD NRI Tahun 1945. Selain itu, Ahli yang diajukan oleh Pihak Terkait mampu mematahkan segala dalil yang disampaikan Pemohon.
2. Bahwa berdasarkan proses persidangan yang telah dilalui, memohon Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk dapat mempertimbangkan fakta-fakta persidangan yang telah terungkap dalam pemeriksaan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 sebagai dasar pertimbangan dalam menjatuhkan putusan terhadap perkara ini.

G. PETITUM

Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka Pihak Terkait, dengan ini menyatakan tetap pada pendirian yang telah disampaikan dalam persidangan bahwa Pasal 85 ayat (2) UU LLAJ tidak bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (1) UUD 1945. Bahkan ketentuan batas waktu berlakunya SIM selama 5 (lima) tahun merupakan bagian dari budaya hukum dan budaya politik, serta mengandung manfaat yang fungsional bagi pembaharuan data pemegang SIM sebagai data forensik kepolisian. Oleh karena itu, Pihak Terkait memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa Perkara Nomor Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 perihal Pengujian Materiil Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk menjatuhkan amar putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan Pasal 85 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan
2. Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya
Apabila Majelis Hakim Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

[2.11] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk Berita Acara Persidangan dan Risalah 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 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), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa permohonan Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstitusionalitas norma undang-undang, *in casu* 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), sehingga Mahkamah berwenang menguji permohonan *a quo*.

Kedudukan Hukum Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 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 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 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 terbuka untuk umum pada tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 yang diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, 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 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 pertimbangan sebagaimana diuraikan pada Paragraf **[3.3]** dan Paragraf **[3.4]** di atas, selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan kedudukan hukum Pemohon sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya oleh Pemohon dalam permohonan *a quo* menyatakan:

Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009

- (2) Surat izin mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
2. Bahwa Pemohon adalah warga negara Indonesia yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk (KTP) yang berlaku seumur hidup, yang merasa dirugikan dengan ketentuan mengenai masa berlaku Surat Izin Mengemudi (SIM);
3. Bahwa Pemohon menguraikan pengalamannya pada saat mengajukan permohonan penerbitan SIM baru karena SIM Pemohon hilang;
4. Bahwa pada saat mengajukan penggantian SIM, Pemohon mendatangi SPKT Polres Madiun, namun Pemohon tidak dapat dilayani. Pemohon diminta untuk membawa surat keterangan dari bagian SIM Polres Madiun Kota dengan maksud untuk mengetahui apakah benar SIM Pemohon diterbitkan oleh Polres Madiun Kota. Setelah memperoleh surat keterangan tersebut, Pemohon mendatangi SPKT Polres Madiun yang kemudian dibuatkan surat keterangan laporan kehilangan yang menjadi salah satu persyaratan penerbitan SIM pengganti. Selanjutnya Pemohon mengurus surat keterangan dokter dan

mengikuti tes psikologi. Pasca hasil tes Psikologi keluar, Pemohon membawa semua persyaratan ke bagian SIM Polres Kota Madiun. Setelah semua proses selesai dilalui, Pemohon memperoleh SIM baru dengan jangka waktu yang baru, dan masa berlaku SIM yang hilang tidak diperhitungkan;

5. Bahwa Pemohon juga pernah mengalami kehilangan KTP dan Pemohon menerima KTP pengganti dengan NIK yang sama dengan KTP yang lama, di mana dalam proses penggantian KTP cukup dengan membuat laporan kehilangan dari Kepolisian dan kartu keluarga yang kemudian dikirimkan secara *online* ke dinas Dukcapil Kota Madiun, setelah KTP pengganti selesai KTP tersebut dikirimkan ke alamat Pemohon secara gratis;
6. Bahwa dengan melihat kedua proses pembuatan SIM dan KTP, menurut Pemohon nampak adanya perbedaan persyaratan dan penerbitan antara KTP dibandingkan dengan SIM. Masa berlaku keduanya pun berbeda KTP seumur hidup, SIM 5 (lima) tahun sekali. Bahwa KTP menjadi persyaratan utama untuk membuat SIM serta data yang ada di KTP menjadi data yang ada di dalam SIM;
7. Bahwa norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 karena masa berlaku SIM untuk 5 (lima) tahun sekali itu tidak jelas dasar hukum dan tolak ukurnya. Oleh karenanya, Pemohon mengalami kerugian dengan berlakunya norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009, karena Pemohon harus mengeluarkan uang/biaya, tenaga, waktu dan juga merasa stres untuk memperpanjang masa berlakunya SIM setelah masa berlakunya habis/mati (setelah 5 tahun). Seharusnya hal tersebut tidak perlu terjadi jika SIM berlaku seumur hidup seperti KTP. Selain itu tes psikologis, materi ujian baik tertulis maupun praktik tidak ada relevansinya dengan keadaan sehari-hari.

Berdasarkan seluruh uraian Pemohon dalam menjelaskan kedudukan hukumnya sebagaimana diuraikan di atas, dalam kualifikasinya tersebut, menurut Mahkamah, Pemohon telah dapat menerangkan secara spesifik hak konstitusional yang menurut anggapannya dirugikan dengan berlakunya norma yang dimohonkan pengujian, yaitu prinsip negara hukum; hak atas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan; hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum; berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak

mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif sebagaimana dijamin dalam UUD 1945. Oleh karenanya, telah tampak adanya keterkaitan logis dan hubungan kausal (*causal verband*) antara anggapan kerugian hak konstitusional Pemohon dengan berlakunya norma pasal yang dimohonkan pengujian, terutama karena berlarut-larutnya penyelesaian proses mendapatkan pengganti SIM yang hilang akibat masa berlakunya tidak seumur hidup, seperti KTP. Dengan demikian, terlepas dari terbukti atau tidaknya inkonstitusionalitas norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 yang dimohonkan pengujiannya, Mahkamah berpendapat Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

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

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang bahwa Pemohon mendalilkan Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945 dengan argumentasi sebagaimana selengkapnya telah dimuat dalam bagian Duduk Perkara yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa menurut Pemohon, norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945;
2. Bahwa menurut Pemohon, UU 22/2009 menentukan setiap pengendara kendaraan wajib memiliki SIM, namun untuk mendapatkan SIM menurut Pemohon bukan merupakan perkara yang mudah terutama pada saat ujian teori dan praktik. Selama ini hasil ujian teori dan ujian praktik tidak pernah ditunjukkan kepada pengemudi, hanya diberitahukan bahwa pengemudi tersebut lulus atau tidak, tidak pernah diberitahukan juga letak kesalahan yang telah dilakukan. Menurut Pemohon, dengan ketidakjelasan tolak ukur dan dasar hukum materi ujian teori dan praktik dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung

jawab/calo untuk mendapatkan keuntungan finansial dari pengendara yang mencari/mendapatkan SIM. Menurut Pemohon, hal ini bertentangan dengan norma Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

3. Bahwa menurut Pemohon agar pengemudi memiliki ilmu tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka sebaiknya sebelum ujian teori maupun praktik perlu ada pembekalan yang diselenggarakan oleh lembaga yang memiliki kompetensi;
4. Bahwa menurut Pemohon, perlu ada perubahan terhadap tahapan/prosedur untuk mendapatkan SIM yang harus mengikuti perkembangan zaman serta dapat dilakukan secara langsung maupun *online*;
5. Bahwa menurut Pemohon, norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 karena jika seseorang ingin mendapatkan SIM salah satu syaratnya adalah KTP yang terbitnya lebih dahulu dan diberlakukan seumur hidup, mengapa SIM tidak diberlakukan sama dengan KTP, yaitu berlaku seumur hidup. Menurut Pemohon, banyak pengemudi yang berusia lanjut namun karena tuntutan kehidupan mereka masih dapat mengendarai kendaraan dengan baik, sedangkan untuk pengemudi yang berusia lanjut namun mampu secara ekonomi, maka sekalipun mereka memiliki SIM tentu akan sangat jarang digunakan. Menurut Pemohon, karena SIM itu sifatnya hak maka dapat digunakan maupun tidak, merupakan hak pemegang SIM dan apabila SIM diberlakukan seumur hidup dan pemilik SIM mengalami kecelakaan, maka pemilik SIM dapat mengubah jenis SIM menjadi SIM untuk kaum difabel. Oleh karenanya, kemampuan mengemudi seseorang tidak ada hubungannya dengan masih berlaku atau tidaknya SIM yang dimilikinya;
6. Bahwa menurut Pemohon, salah satu alasan mengapa SIM diperbaharui masa berlakunya setiap 5 (lima) tahun adalah untuk mengetahui keadaan kesehatan dan kondisi fisik pengemudi. Menurut Pemohon, jika SIM akan diberlakukan seumur hidup, terdapat cara untuk mengetahui keadaan kesehatan dan kondisi fisik (tubuh) pengemudi yaitu dapat dilakukan dengan pemeriksaan pada saat pemegang SIM membayar pajak atau sesuai dengan tanggal, bulan, tahun kelahiran, pemegang SIM di mana yang bersangkutan dites kemampuan mengemudi yang dapat dilaksanakan secara *online/zoom/video call* atau secara langsung oleh petugas;

7. Bahwa menurut Pemohon, berdasarkan Pasal 86 ayat (1) UU 22/2009, SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi. Hal ini berarti apabila pengemudi telah lulus ujian kompetensi mengemudi kendaraan bermotor seharusnya SIM dapat diberlakukan seumur hidup, seperti halnya ujian kompetensi di bidang lain, advokat, notaris, akuntan publik, kurator dan bidang lain yang mensyaratkan adanya ujian kompetensi. Pemohon mencontohkan Prancis sebagai salah satu negara yang memberlakukan SIM seumur hidup;
8. Bahwa menurut Pemohon, keberadaan SIM hanya bersifat formal administrasi, tidak mengikat untuk wajib menggunakan dan tidak ada sanksi jika SIM tersebut tidak digunakan;
9. Bahwa menurut Pemohon norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009, frasa “dapat diperpanjang” menimbulkan multitafsir, dan akan bergantung pada tafsiran dan kepentingan masing-masing pihak yang menafsirkan karena frasa “dapat diperpanjang” menurut Pemohon mengandung arti surat izin mengemudi dapat diperpanjang atau tidak hukumnya tidak wajib atau harus, akan berbeda maknanya jika menggunakan kata wajib atau harus. Terhadap hal tersebut menurut Pemohon, pasal *a quo* tidak memberikan pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil sebagaimana terkandung dalam norma Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;
10. Bahwa Pemohon menguraikan pengalamannya dalam mengurus penggantian SIM dan KTP yang hilang, dalam mengurus SIM pengganti, Pemohon menjalani beberapa tes, dan mengeluarkan sejumlah uang yang menurut Pemohon hal tersebut tidak jelas dasar hukumnya dan hanya berdasarkan pada kebiasaan yang berlaku selama ini sehingga hal ini bertentangan dengan norma Pasal 28D ayat (1) UUD 1945. Berbeda halnya dengan pengurusan KTP pengganti, syarat yang diperlukan hanya fotokopi Kartu Keluarga dan laporan kehilangan yang kemudian di-*upload* ke dalam sistem Dinas Dukcapil Kota Madiun;
11. Bahwa menurut Pemohon, persyaratan dan prosedur dalam pembuatan SIM sering tidak diberlakukan bagi pejabat mulai tingkat kabupaten/kota ke atas dan rekanan/mitra dari pejabat yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan SIM, karena cukup dengan menelepon dan mengirimkan fotokopi KTP, SIM

telah jadi, menurut Pemohon hal tersebut menimbulkan diskriminasi sehingga bertentangan dengan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945;

12. Bahwa menurut Pemohon, untuk mencegah pemalsuan terhadap SIM atau terjadi duplikasi SIM maka nomor seri SIM dibuat sama dengan nomor seri KTP/NIK karena dasar penerbitan SIM adalah KTP. Terbitnya KTP dan NIK lebih dulu daripada SIM dan SIM terbit berdasarkan data yang terdapat dalam KTP maka menurut Pemohon sudah tepat apabila SIM diberlakukan sama dengan KTP, yaitu seumur hidup. Apabila di jalan, petugas memeriksa SIM pengemudi maka petugas tersebut seharusnya menanyakan KTP, sebagai pembanding NIK, jika terdapat perbedaan maka SIM tersebut palsu;
13. Bahwa menurut Pemohon, karena saat ini teknologi sudah maju, dalam hal diperlukan penerbitan SIM karena hilang, penggantian alamat, atau SIM rusak dapat memanfaatkan teknologi hanya dengan meng-*upload* berkas-berkas yang diperlukan sebagaimana yang dilakukan oleh Dinas Dukcapil dalam menerbitkan KTP pengganti karena hilang atau rusak. Sehingga, penerbitan SIM pengganti dapat dilakukan secara *online*, tanpa persyaratan dan prosedur yang tidak jelas dasar hukumnya, langsung jadi, tanpa dipungut biaya dan dikirim ke alamat pemegang/pengendara/pemilik SIM;
14. Bahwa berdasarkan uraian dalil-dalil tersebut di atas, Pemohon memohon kepada Mahkamah agar menyatakan frasa “berlaku selama 5 tahun dan dapat diperpanjang” dalam Pasal 85 ayat (2) UU 22 /2009 bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “berlaku seumur hidup”.

[3.8] Menimbang bahwa untuk menguatkan dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-9 dan mengajukan 2 (dua) orang saksi bernama Roiman Virgo Yanto dan Sarmadi yang telah didengarkan kesaksiannya dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 8 Agustus 2023, serta Pemohon juga telah menyerahkan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 29 Agustus 2023 (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara).

[3.9] Menimbang bahwa Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) telah menyerahkan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 4 Juli 2023 (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara).

[3.10] Menimbang bahwa Presiden telah menyerahkan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 27 Juni 2023 dan memberikan keterangan lisan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 10 Juli 2023. Selanjutnya, Presiden menyerahkan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti PK-1 sampai dengan PK-8 dan menyerahkan keterangan tertulis tambahan pada tanggal 24 Agustus 2023 serta telah menyerahkan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 28 Agustus 2023 (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara).

[3.11] Menimbang bahwa Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia menyampaikan keterangan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 21 Juli 2023 dan memberikan keterangan lisan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 25 Juli 2023. Selain itu, Pihak Terkait juga mengajukan 3 (tiga) orang Ahli bernama Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si., Prof. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, Psikolog dan Prof. Dr. dr. Julianty Pradono, MS., Sp.OK., FIHFAA, dari ketiga Ahli tersebut yang didengarkan keterangannya dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 21 Agustus 2023 adalah Prof. Dr. Nurhasan Ismail, S.H., M.Si., sedangkan Ahli Prof. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, Psikolog dan Prof. Dr. dr. Julianty Pradono, MS., Sp.OK., FIHFAA bertindak sebagai Ahli *Affidavit* yang hanya menyampaikan keterangan secara tertulis yang diserahkan kepada Mahkamah bersamaan dengan keterangan tertulis tambahan pada tanggal 21 Agustus 2023. Selanjutnya, Pihak Terkait menyerahkan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti PT- 4, PT- 6, PT-7, PT- 8 dan PT- 9.1 dan PT- 9.2 dan telah menyerahkan kesimpulan tertulis yang diterima Mahkamah pada tanggal 25 Agustus 2023 (selengkapnya dimuat dalam bagian Duduk Perkara).

[3.12] Menimbang bahwa setelah Mahkamah membaca dan memeriksa secara saksama permohonan Pemohon beserta alat-alat bukti surat/tulisan, saksi, serta kesimpulan yang diajukan, keterangan DPR, keterangan Presiden beserta alat-alat bukti surat/tulisan, serta kesimpulan yang diajukan, keterangan Pihak Terkait

beserta alat-alat bukti surat/tulisan, Ahli, serta kesimpulan yang diajukan, sebagaimana tersebut di atas, telah ternyata yang dipersoalkan oleh Pemohon adalah apakah norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 yang mengatur mengenai jangka waktu berlakunya SIM 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang ketika habis masa berlakunya bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945, karena menurut Pemohon seharusnya SIM diberlakukan seumur hidup seperti halnya KTP. Terhadap dalil Pemohon *a quo*, sebelum mempertimbangkan lebih lanjut permasalahan tersebut, Mahkamah perlu terlebih dahulu mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

[3.12.1] Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya agar dapat mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan. Dalam konteks inilah, UU 22/2009 mewajibkan bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikannya. Pengujian dan penerbitan SIM merupakan bagian dari bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas yang diselenggarakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia [vide Pasal 7 ayat (2) huruf e, Pasal 12 dan Pasal 77 UU 22/2009].

Berkenaan dengan bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi di atas maka SIM memiliki beberapa fungsi, di antaranya untuk mengetahui kompetensi mengemudi, kemudian berfungsi sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi, dan sebagai sumber data pada registrasi pengemudi yang dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian [vide Pasal 86 UU 22/2009]. Berkenaan dengan fungsi tersebut, penggunaan SIM memiliki jangka waktu berlaku, yaitu selama 5 (lima) tahun yang kemudian dapat diperpanjang karena dalam penerbitan SIM terdapat unsur kompetensi mengemudi, di mana masyarakat harus memenuhi persyaratan administrasi, usia, kesehatan jasmani maupun rohani, serta dinyatakan lulus melalui proses pengujian. Dalam kaitan ini, selain kepolisian diberikan kewenangan

untuk menerbitkan SIM, juga diberikan kewenangan untuk memberikan tanda atau data terhadap SIM milik pengemudi jika pengemudi melakukan pelanggaran tindak pidana lalu lintas. Kewenangan tersebut dapat berupa menahan sementara atau mencabut SIM sementara sebelum diputus oleh pengadilan [vide Pasal 89 ayat (1) dan ayat (2) UU 22/2009].

[3.12.2] Bahwa jika dirunut historis pengaturan penerbitan SIM telah diatur sejak masih dalam bentuk *Wegverkeersordonnantie*, *Staatsblad* 1933 No. 86, yang kemudian mengalami beberapa kali perubahan melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1951 tentang Perubahan dan Tambahan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan (UU 7/1951), Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU 3/1965), dan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 14/1992) di mana dalam masing-masing undang-undang tersebut menentukan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki SIM.

Bahwa setelah Mahkamah membaca dan mencermati secara saksama, pengaturan mengenai jangka waktu masa berlakunya SIM tidak disebutkan secara eksplisit dalam undang-undang yang telah disebutkan di atas. Pengaturan jangka waktu berlaku SIM diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah (vide Pasal 7 ayat (2) huruf c UU 3/1965), salah satunya tercantum dalam Pasal 214 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (PP 44/1993), yang menyatakan, “Surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 211 dan Pasal 212 berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang”. Artinya, UU 22/2009 merupakan undang-undang yang pertama kali menentukan secara eksplisit mengenai jangka waktu berlakunya SIM, *in casu* Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009. Pengaturan lebih lanjut mengenai jangka waktu berlakunya SIM ditentukan dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, yaitu dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Perkapolri) Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi (Perkapolri 9/2012), yang kemudian diubah dengan Perkapolri Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (Perkapolri 5/2021) yang kemudian diubah lagi dengan Perkapolri Nomor 2 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan

dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (Perkapolri 2/2023). Tanpa Mahkamah bermaksud menilai legalitas Perkapolri dimaksud, pengaturan masa berlaku SIM selama 5 (lima) tahun telah diperhitungkan dalam rangka memastikan kelayakan mengemudi seseorang yang mencakup aspek kesehatan fisik dan kesehatan kejiwaan demi keselamatan berlalu-lintas. Oleh karena itu, jika SIM diberlakukan seumur hidup tanpa adanya pemeriksaan kelayakan seseorang dalam mengemudikan kendaraan bermotor, akan memperbesar ancaman risiko keselamatan di jalan [vide keterangan DPR, poin c, hlm. 16]. Risiko dimaksud tidak hanya terjadi bagi diri pengemudi kendaraan bermotor sendiri tetapi juga dapat berisiko bagi orang lain di jalan.

Berkaitan dengan jangka waktu berlakunya SIM di tiap-tiap negara juga berbeda, misalnya di Prancis sebagai salah satu negara yang dicontohkan oleh Pemohon juga tidak menerapkan jangka waktu berlakunya SIM seumur hidup karena izin mengemudi di Prancis yang disebut dengan *Permis de Conduire*, dibagi dalam beberapa jenis, yaitu: *Permis A* yang diperuntukkan bagi pengendara sepeda motor, yang terdiri atas beberapa kategori, yaitu: (a) *Permis AM* (untuk pengendara yang berumur minimal 16 tahun dan dipergunakan untuk mengendarai sepeda motor kecil yang berpedal); (b) *Permis A1* (untuk pengendara sepeda motor yang mempunyai kapasitas mesin dari 120cc-125cc); (c) *Permis B1* (untuk pengendara kendaraan ringan beroda empat); dan (d) *Permis A2* (untuk pengendara sepeda motor yang berumur minimal 18 tahun). Sedangkan, *Permis B*, diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan maksimum 8 penumpang. *Permis BE* diperuntukkan bagi pengendara mobil dengan berat maksimum 3500 kg dan gandengan seberat maksimum 3500 kg. SIM ini hanya diperuntukkan bagi pengendara yang berumur minimal 18 tahun. Adapun *Permis C* dan *Permis D*, diperuntukkan bagi pengendara mobil berukuran medium dan besar, sedangkan *Permis D* diperuntukkan bagi pengendara bis kecil dan bis. Mengenai masa berlakunya izin mengemudi di Prancis adalah selama 15 (lima belas) tahun dan untuk memperpanjang masa berlakunya diperlukan proses dan pemenuhan syarat tertentu. Sedangkan, bagi seorang pengemudi yang telah berumur 70 tahun tidak diwajibkan untuk memperpanjang *permis de conduire*-nya. [vide Keterangan Presiden, hlm. 14 dan Keterangan Pihak Terkait, hlm. 45].

[3.13] Menimbang bahwa setelah mempertimbangkan hal-hal di atas, selanjutnya, Mahkamah akan menjawab dalil Pemohon yang mempersoalkan konstitusionalitas jangka waktu berlakunya SIM dalam norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 karena menurut Pemohon norma tersebut melanggar prinsip negara hukum sebagaimana dijamin oleh Pasal 1 ayat (3) UUD 1945, prinsip persamaan kedudukan di dalam hukum dan pemerintahan sebagaimana dijamin oleh Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, kepastian hukum yang adil sebagaimana dijamin oleh Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena terdapat perlakuan berbeda bagi sebagian orang dalam menerima pelayanan penerbitan SIM sehingga hal ini melanggar prinsip perlindungan dari perlakuan diskriminatif sebagaimana dijamin oleh Pasal 28I ayat (2) UUD 1945. Terhadap dalil Pemohon *a quo*, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

Bahwa terkait dengan dalil Pemohon yang mempersoalkan adanya pelanggaran terhadap persamaan kedudukan di dalam hukum dan pemerintahan karena jangka waktu berlakunya SIM selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. Menurut Mahkamah, pengaturan mengenai jangka waktu masa berlaku SIM telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, *in casu* UU 22/2009, dan karena hal ini dituangkan pengaturannya dalam undang-undang sehingga dengan sendirinya berlaku bagi seluruh warga Negara Indonesia, tanpa ada pengecualiannya. Oleh karenanya, sepanjang ketentuan tersebut diberlakukan sama terhadap seluruh warga negara maka tidak terjadi pelanggaran terhadap hak-hak konstitusional sebagaimana didalilkan Pemohon. Pemahaman yang serupa juga berlaku dalam memahami dan menerapkan apa yang dimaksud dalam norma Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) UUD 1945. Menurut Mahkamah dengan ditetapkannya jangka waktu tertentu atas berlakunya SIM bukanlah aturan yang menimbulkan pelanggaran atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum dan tidak menimbulkan perlakuan diskriminatif. Terlebih, berkenaan dengan perlakuan diskriminatif yang didalilkan Pemohon, penting bagi Mahkamah untuk menegaskan kembali putusan-putusan terkait dengan diskriminasi yang sesungguhnya telah diberi batasan oleh Mahkamah, antara lain dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 024/PUU-III/2005 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum

pada tanggal 29 Maret 2006 yang dikutip kembali antara lain dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 97/PUU-XIV/2016 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 7 November 2017, di antaranya menyatakan bahwa:

“Diskriminasi dapat dikatakan terjadi jika terdapat setiap pembatasan, pelecehan, atau pengucilan yang langsung ataupun tak langsung didasarkan pada pembedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik, yang berakibat pengurangan, penyimpangan atau penghapusan pengakuan, pelaksanaan atau penggunaan hak asasi manusia dan kebebasan dasar dalam kehidupan baik individual maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya, dan aspek kehidupan lainnya [vide Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia].”

Berkenaan dengan kutipan Putusan di atas maka terkait dalil Pemohon yang menyatakan terdapat perlakuan berbeda bagi sebagian orang dalam menerima pelayanan penerbitan SIM, menurut Mahkamah hal ini merupakan persoalan pada tataran implementasi, bukan merupakan pelanggaran terhadap norma yang akan menimbulkan kerugian hak konstitusional. Dengan demikian, sepanjang norma tersebut tidak bertentangan dengan UUD 1945 maka tidak terdapat alasan konstitusional bagi Mahkamah untuk membatalkan atau memaknai norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 sebagaimana petitum Pemohon.

[3.14] Menimbang bahwa terhadap dalil Pemohon yang menyatakan seharusnya SIM diberlakukan seumur hidup, seperti halnya KTP, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut:

[3.14.1] Bahwa bertalian dengan dalil Pemohon, penting bagi Mahkamah terlebih dahulu merujuk pada ketentuan Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (UU 23/2006), yang dimaksud dengan KTP adalah identitas resmi Penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh Instansi Pelaksana yang berlaku di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Namun kemudian dalam rangka peningkatan pelayanan administrasi kependudukan sejalan dengan tuntutan pelayanan administrasi kependudukan yang profesional, memenuhi standar teknologi informasi, dinamis, tertib, dan tidak diskriminatif dalam pencapaian standar pelayanan minimal menuju pelayanan

prima yang menyeluruh untuk mengatasi permasalahan kependudukan, telah dilakukan penyesuaian atau perubahan terhadap beberapa ketentuan dalam UU 23/2006 melalui Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2013 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan (UU 24/2013). Salah satu perubahannya adalah mengenai pengertian KTP karena KTP yang digunakan oleh masyarakat adalah KTP elektronik (KTP-el) yaitu Kartu Tanda Penduduk yang dilengkapi dengan *chip* yang merupakan identitas resmi penduduk sebagai bukti diri yang diterbitkan oleh instansi pelaksana. Penerapan KTP-el yang saat ini dilaksanakan merupakan bagian dari upaya untuk mempercepat serta mendukung akurasi terbangunnya database kependudukan di kabupaten/kota, provinsi maupun database kependudukan secara nasional. Dengan penerapan KTP-el maka setiap penduduk tidak dimungkinkan lagi dapat memiliki KTP-el lebih dari satu dan/atau dipalsukan KTP-elnya, karena dalam KTP-el telah memuat kode keamanan dan rekaman elektronik data penduduk yang antara lain berupa iris mata maupun sidik jari penduduk [vide Pasal 1 angka 1 dalam Pasal 1 dan Penjelasan Umum UU 24/2013]. Dengan adanya perubahan jenis KTP ini berubah juga jangka waktu pemberlakuan KTP bagi warga negara Indonesia menjadi berlaku seumur hidup, kecuali untuk orang asing masa berlakunya disesuaikan dengan masa berlaku Izin Tinggal Tetap [vide Pasal 64 ayat (7) UU 24/2013].

[3.14.2] Bahwa lebih lanjut, KTP-el merupakan salah satu bentuk dokumen kependudukan yang wajib dimiliki oleh masyarakat, kriteria masyarakat yang wajib memiliki KTP-el adalah penduduk warga negara Indonesia yang telah berumur 17 (tujuh belas) tahun atau telah kawin atau pernah kawin dan orang asing yang memiliki izin tinggal tetap. Bagi anak yang berusia di bawah 17 (tujuh belas) tahun tidak menggunakan KTP-el sebagai bukti identitas diri melainkan menggunakan Kartu Identitas Anak yang penerbitannya diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2016 tentang Kartu Identitas Anak.

Bahwa di dalam KTP-el memuat data kependudukan, yaitu NIK, nama, tempat tanggal lahir, laki-laki atau perempuan, agama, status perkawinan, golongan darah, alamat, pekerjaan, kewarganegaraan, pas foto, masa berlaku, tempat dan tanggal dikeluarkan KTP-el, dan tandatangan pemilik KTP-el. Dalam hal KTP-el yang telah berlaku seumur hidup tersebut, terjadi perubahan data

kependudukannya, misalnya rusak atau hilang, maka masyarakat memiliki kewajiban untuk melaporkannya agar dilakukan perubahan ataupun penggantian dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 64 ayat (9) UU 24/2013 yaitu “Dalam hal KTP-el rusak atau hilang, Penduduk pemilik KTP-el wajib melapor kepada Instansi Pelaksana melalui camat atau lurah/kepala desa paling lambat 14 (empat belas) hari dan melengkapi surat pernyataan penyebab terjadinya rusak atau hilang”.

[3.14.3] Bahwa selanjutnya berkenaan dalil Pemohon yang meminta agar masa berlaku SIM sama dengan KTP (KTP-el), menurut Mahkamah antara dokumen SIM dan KTP memiliki perbedaan fungsi karena SIM adalah salah satu bentuk dokumen yang berbentuk kartu elektronik atau bentuk lainnya yang wajib dimiliki setiap orang namun SIM hanya diwajibkan bagi setiap orang yang akan mengemudikan kendaraan bermotor, di mana untuk mendapatkannya calon pengemudi tersebut harus memiliki kompetensi dalam mengemudi sesuai dengan jenis SIM yang dimohonkan, dan harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan seperti usia, kesehatan serta lulus ujian praktik dan tertulis dalam mengemudi yang kesemua persyaratan ini diatur dalam Pasal 81 ayat (2), ayat (3), ayat (4) dan ayat (5) UU 22/2009 yaitu:

- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
 - a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
 - b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan c.
 - c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.
- (3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: identitas diri berupa
 - a. Kartu Tanda Penduduk;
 - b. pengisian formulir permohonan; dan
 - c. rumusan sidik jari.
- (4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan
 - b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis. (5)
- (5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. ujian teori;
 - b. ujian praktik; dan/atau
 - c. ujian keterampilan melalui simulator.

Selain itu, telah ditentukan pula dalam Pasal 86 ayat (2) dan ayat (3) UU 22/2009 bahwa SIM berfungsi sebagai registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi dan data pada registrasi pengemudi yang dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian. Sementara itu, KTP-el berfungsi sebagai identitas kependudukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

[3.14.4] Bahwa berdasarkan uraian di atas menurut Mahkamah, meskipun antara KTP-el dan SIM adalah sama-sama dokumen yang memuat mengenai identitas, namun memiliki fungsi yang berbeda. Dalam hal ini, KTP-el adalah dokumen kependudukan yang kepemilikannya diwajibkan kepada semua warga Negara Indonesia, sedangkan SIM merupakan dokumen surat izin dalam mengemudi kendaraan bermotor, dan tidak semua warga negara Indonesia diwajibkan untuk memilikinya, karena yang wajib memilikinya hanya orang-orang yang akan mengendarai kendaraan bermotor dan yang telah memenuhi persyaratan penerbitan SIM sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena perbedaan tersebut, masa berlaku KTP-el adalah seumur hidup karena dalam penggunaannya KTP-el tidak memerlukan evaluasi terhadap kompetensi pemilik KTP-el, kecuali jika ada perubahan data, hilang atau rusak maka pemilik KTP-el memiliki kewajiban untuk melaporkan dan memperbaharainya atau menggantinya. Berbeda halnya dengan SIM, dalam penggunaannya SIM sangat dipengaruhi oleh kondisi dan kompetensi seseorang yang berkaitan erat dengan keselamatan dalam berlalu lintas sehingga diperlukan proses evaluasi dalam penerbitannya. Oleh karena kedua dokumen tersebut memiliki fungsi dan kegunaan yang berbeda maka tidak mungkin menyamakan sesuatu yang memang berbeda termasuk terhadap jangka waktu pemberlakuannya.

[3.14.5] Bahwa sementara itu, berkaitan dengan batas waktu 5 tahun sebagai jangka waktu berlakunya SIM telah ditentukan oleh pembentuk undang-undang karena diperlukannya fase untuk melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani serta kompetensi atau keterampilan pengemudi dengan mempertimbangkan kondisi sosial budaya masyarakat. Oleh karena itu, sejauh ini masa berlaku 5 (lima) tahun tersebut dinilai cukup beralasan

(*reasonable*) untuk melakukan evaluasi terhadap perubahan yang dapat terjadi pada pemegang SIM. Dalam batas penalaran yang wajar, kemungkinan terjadinya perubahan pada kondisi kesehatan jasmani dan rohani pemegang SIM dapat berpengaruh pada kompetensi atau keterampilan yang bersangkutan dalam mengemudi kendaraan bermotor [vide Risalah Persidangan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 tanggal 10 Juli 2023, hlm. 4-5]. Perubahan tersebut dapat terjadi pada kemampuan penglihatan, pendengaran, fungsi gerak, kemampuan kognitif, psikomotorik, dan/atau kepribadian pemegang SIM yang semuanya akan berdampak pada kemampuan pengemudi mengemudikan kendaraan bermotor dan berlalu lintas di jalan sesuai dengan jenis SIM yang dimilikinya. Terlebih, dalam rentang waktu 5 (lima) tahun juga terbuka kemungkinan terjadinya perubahan pada identitas pemegang SIM seperti nama, wajah, alamat, dan bahkan sidik jari. Hal ini sejalan dengan kondisi masyarakat modern yang di antaranya ditandai oleh tingkat mobilitas sosial dan geografis yang tinggi sehingga dapat menyebabkan juga perubahan pada aspek-aspek identitas tersebut. Perpanjangan SIM dalam rentang waktu 5 tahun sangat fungsional untuk memperbaharui data pemegang SIM yang berguna dalam mendukung kepentingan aparat penegak hukum dalam melakukan penelusuran keberadaan pemegang SIM dan keluarganya jika terjadi kecelakaan lalu lintas atau terlibat tindak pidana lalu lintas atau tindak pidana pada umumnya. Selain itu, pentingnya dilakukan evaluasi dalam masa perpanjangan SIM karena pemeriksaan terhadap kondisi kesehatan jasmani dan rohani setiap 5 (lima) tahun sekali mengandung nilai sosial bahwa keselamatan pemegang SIM serta orang lain yang ada di ruang jalan wajib dihormati dan dijaga [vide keterangan Tambahan Presiden, hlm. 6-7]. Hal ini termasuk aspek yang membedakan antara pemilik KTP yang diberikan untuk seumur hidup dengan pemegang SIM. Oleh karena itu, menurut Mahkamah, dalil Pemohon yang menyatakan seharusnya SIM diberlakukan seumur hidup, seperti halnya KTP adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.15] Menimbang bahwa terkait dengan evaluasi dalam proses penerbitan dan perpanjangan masa berlaku SIM pada prinsipnya tidak dapat dilepaskan dari upaya mengukur tingkat kompetensi, kemampuan dan juga kesehatan pemegang SIM

sejalan dengan fungsi SIM sebagai bukti kompetensi [vide Pasal 86 ayat (1) UU 22/2009]. Oleh karena itu, ketentuan Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 yang didalilkan Pemohon menggunakan frasa “dapat diperpanjang”, yang selengkapnya menyatakan, “SIM berlaku 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang”, jika merujuk pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 (UU 12/2011), pengertian kata “dapat” adalah untuk menyatakan sifat diskresioner dari suatu kewenangan yang diberikan kepada seseorang atau lembaga [vide Lampiran II Angka 267 UU 12/2011]. Oleh karena itu, kata “dapat” dalam ketentuan *a quo* merupakan salah satu mekanisme yang dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk mengetahui perkembangan kompetensi pengemudi yang bisa saja menurun baik terhadap kesehatan jasmani maupun rohani, sehingga perlu dievaluasi sebelum memutuskan sesuai dengan diskresi kewenangannya apakah pemegang SIM tersebut dapat diperpanjang atau tidak permohonan SIM nya.

Bahwa mekanisme evaluasi dalam proses perpanjangan masa berlaku SIM juga merupakan upaya untuk membangun budaya tertib berlalu lintas sehingga dapat mencegah kecelakaan berlalu lintas yang dapat dilihat dari dua aspek, yaitu aspek pelaku dan aspek usia. Kecelakaan yang terjadi akibat aspek pelaku tercatat antara 71 persen sampai dengan 79 persen pelakunya adalah pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dan jika dikaitkan dengan usia, mayoritas pelaku kecelakaan adalah pada rentang usia 22-29 tahun dengan persentasi 17 persen sampai dengan 20 persen apabila dibandingkan dengan usia pelaku kecelakaan pada rentang usia lain. Oleh karena itu, evaluasi kompetensi melalui perpanjangan SIM sangat diperlukan karena merupakan salah satu faktor penurunan tingkat fatalitas kecelakaan dengan memastikan melalui proses penerbitan termasuk perpanjangan SIM bahwa pemegang SIM masih memiliki kompetensi dan kesehatan untuk mengemudikan kendaraan bermotor. Dengan efektifnya evaluasi terhadap pemegang SIM akan dapat mencegah kecelakaan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan.

Bahwa dalam kaitan ini dapat dipahami terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil disebabkan oleh banyak

faktor, di mana faktor pertama yang paling dominan, yaitu sebanyak 61 persen disebabkan oleh faktor manusia. Contohnya, pengemudi yang mengalami kelelahan namun memaksakan tetap mengemudi, adanya ketidakstabilan ketika menghadapi lalu lintas yang semakin padat dan macet, mempunyai penyakit tertentu yang menyebabkan konsentrasi terganggu, terpengaruh oleh minuman alkohol dan obat-obatan tertentu, dan ketidakpahaman mengenai tata cara dan etika berlalu lintas karena tidak memiliki SIM. Faktor kedua adalah ketersediaan prasarana dan lingkungan, yaitu sebesar 30 persen. Hal ini terkait dengan kondisi jalan dan lingkungan sekitar ruang jalan yang mencakup jalan bergelombang atau rusak, jalan yang licin, jalan berkelok-kelok, turunan atau tanjakan, lingkungan yang berkabut atau tempat binatang yang menyeberang. Faktor ketiga adalah kendaraan bermotor yang tidak layak, yaitu sebesar 9 persen [vide Risalah Persidangan Perkara Nomor 42/PUU-XXI/2023 tanggal 25 Juli 2023, hlm. 15-17].

Dalam kaitan dengan faktor tersebut, penting bagi Mahkamah untuk menegaskan agar Kepolisian Negara Republik Indonesia melaksanakan evaluasi terhadap pemegang SIM sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini, Pasal 77 UU 22/2009 mewajibkan semua orang yang mengendarai kendaraan bermotor harus memiliki SIM. Oleh karenanya, menjadi tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk lebih intens dalam mengedukasi masyarakat agar mentaati aturan tersebut, bahwa kepemilikan SIM bukan sekedar sebatas surat izin mengemudi namun lebih dari itu karena ada kompetensi dan faktor-faktor yang dinilai penting terkait kelayakan seseorang mengendarai kendaraan bermotor. Termasuk dalam hal ini juga, mengedukasi masyarakat agar tidak menggunakan kendaraan bermotor bagi yang tidak atau belum memiliki SIM, khususnya anak-anak yang masih di bawah umur agar dapat mengurangi potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Berkaitan dengan berbagai inovasi yang telah dilakukan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam mendekatkan pelayanan SIM kepada warga masyarakat, di antaranya melalui pelayanan SIM *Online*, pelayanan SIM keliling atau gerai pelayanan SIM, pelayanan perpanjangan SIM secara *online* dengan menggunakan aplikasi SINAR, pelayanan ujian teori melalui penggunaan aplikasi *Electronic Audio Visual Integrated System* atau E-AVIS, pelayanan tes kesehatan

jasmani dan rohani secara *online* melalui aplikasi e-rikkes, pelayanan ujian praktik melalui penggunaan aplikasi E-Drive, terhadap berbagai inovasi dimaksud tetap harus menjamin tingkat validitas kompetensi atau keterampilan dan kesehatan pengemudi. Namun demikian, khusus bagi petugas yang memberikan layanan penerbitan SIM juga harus melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional dengan cara menjaga integritas dan memberikan pelayanan secara optimal, bukan justru menjadikan evaluasi dimaksud sebagai formalitas dan untuk mencari pendapatan sebagaimana yang selama ini kerap dikeluhkan oleh sebagian masyarakat. Selain itu, sejalan dengan fungsi SIM sebagai bagian dari identifikasi dan registrasi, penting dilakukan penguatan integrasi data Dukcapil yang menjadikan NIK sebagai basis data SIM. Termasuk di dalamnya melakukan penguatan kualitas identifikasi SIM berbasis teknologi yang mampu mengungkap data pelanggaran atau kejahatan dengan cepat dan akurat. Dengan demikian, adanya beban pembiayaan dalam proses penerbitan dan perpanjangan SIM yang merupakan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dapat digunakan secara efektif untuk meningkatkan kualitas penerbitan SIM yang berdampak pada penurunan fatalitas kecelakaan berlalu lintas. Hal ini sesungguhnya merupakan bagian dari tujuan hukum, termasuk tujuan dibentuknya UU 22/2009 untuk sarana merekayasa masyarakat menuju kehidupan yang lebih baik, khususnya dalam berlalu lintas.

[3.15] Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, norma Pasal 85 ayat (2) UU 22/2009 telah ternyata tidak melanggar prinsip negara hukum, hak atas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan, hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif yang dijamin dalam UUD 1945. Dengan demikian dalil Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

[3.16] Menimbang bahwa berkenaan dengan hal-hal lain dalam permohonan Pemohon 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 Pemohon;
- [4.2]** Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3]** Pokok permohonan Pemohon tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

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

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya.

6. ALASAN BERBEDA (*CONCURRING OPINION*)

Terhadap putusan Mahkamah Konstitusi *a quo*, Hakim Konstitusi Daniel Yusmic P. Foekh memiliki alasan berbeda (*concurring opinion*) sebagai berikut:

[6.1] Bahwa terhadap permohonan Pemohon yang memohonkan pengujian Pasal 85 ayat (2) 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 LLAJ) yang berbunyi, “*Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang*”, saya setuju dengan pendapat mayoritas hakim konstitusi yang menolak permohonan Pemohon. Namun demikian, saya memiliki alasan yang berbeda (*concurring opinion*), khususnya terkait dengan perlu adanya kebijakan afirmatif (*affirmative action*) kepada warga negara yang berusia lanjut.

[6.2] bahwa berdasarkan Pasal 30 ayat (4) UUD 1945, Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat serta menegakkan hukum. Tugas konstitusional Polri ini merupakan bagian dari fungsi pemerintahan negara sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU 2/2002);

[6.3] bahwa dalam konteks penyelenggaraan kewenangan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pemberian surat izin mengemudi kendaraan bermotor, Mahkamah telah berpendirian bahwa hal tersebut adalah bagian dari persoalan keamanan dan ketertiban dalam arti luas, sebagaimana dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 89/PUU-XIII/2015, yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 16 November 2015, hlm. 173, pada pokoknya menyatakan:

“[3.10] Menimbang bahwa sejalan dengan pertimbangan sebagaimana diuraikan pada paragraf [3.9] di atas, kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam ketentuan undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan a quo, adalah bagian dari persoalan keamanan dan ketertiban dalam arti luas. Dengan demikian sudah tepat jika kewenangan dimaksud diberikan kepada

Kepolisian Negara Republik Indonesia dan tidak bertentangan dengan UUD 1945;

Bahwa, selain itu, pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, harus dilihat pula dari sisi relevansinya, mengingat kemampuan instansi pemerintahan dalam bidang penegakan hukum, khususnya kemampuan forensik, terutama yang dimiliki oleh pihak Kepolisian dalam rangka mengungkap suatu tindak pidana, sehingga pemberian kewenangan tersebut kepada Kepolisian adalah efektif dan efisien;

Bahwa pemberian kewenangan untuk menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor kepada Kepolisian, merupakan salah satu bentuk pelayanan administrasi negara dan administrasi pemerintahan yang penting dan efektif untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bernegara, yang salah satu wujudnya adalah terselenggaranya keamanan dan ketertiban berlalu lintas. ...”

[6.4] Bahwa Surat Izin Mengemudi (SIM) berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi dan registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat identitas lengkap pengemudi yang selanjutnya dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian (vide Pasal 86 UU LLAJ). Oleh karenanya, setiap orang yang ingin mendapatkan SIM kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian serta mengikuti prosedur yang telah ditentukan. Sebagai tindak lanjut dari UU LLAJ, telah diterbitkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (Perkap 5/2021);

[6.5] Bahwa dalam mengendarai kendaraan di jalan raya setidaknya terdapat 3 (tiga) faktor pendukung yang harus diperhatikan yaitu faktor sensomotorik; faktor kepribadian dan emosi; serta faktor kognitif. Faktor sensomotorik berkenaan dengan

indra yang paling banyak terlibat saat seseorang mengendarai kendaraan, khususnya indra penglihatan dan indra pendengaran. Faktor kepribadian dan emosi berkenaan dengan tipe kepribadian dan perilaku berkendara secara berisiko. Sedangkan faktor kognitif berkenaan dengan kemampuan memusatkan perhatian dan konsentrasi untuk menyadari situasi yang dihadapi (*situation awareness*) [vide Keterangan *affidavit* Ahli Pihak Terkait Polri Guriatnaningsih A. Santoso];

[6.6] Bahwa berkenaan dengan biaya penerbitan SIM, hal demikian merupakan salah satu jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku di institusi Polri. Tanpa bermaksud menilai legalitasnya, berdasarkan Lampiran Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2020 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, tarif biaya penerbitan SIM baru dan perpanjangan SIM dibedakan sesuai dengan penggolongannya sebagai berikut:

Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif (Rupiah)
I. Pengujian Untuk Penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) Baru		
A. Penerbitan SIM A	per penerbitan	120.000,-
B. Penerbitan SIM B I	per penerbitan	120.000,-
C. Penerbitan SIM B II	per penerbitan	120.000,-
D. Penerbitan SIM C	per penerbitan	100.000,-
E. Penerbitan SIM C I	per penerbitan	100.000,-
F. Penerbitan SIM C II	per penerbitan	100.000,-
G. Penerbitan SIM D	per penerbitan	50.000,-
H. Penerbitan SIM D I	per penerbitan	50.000,-
I. Pembuatan SIM Internasional	per penerbitan	250.000,-

II. Penerbitan Perpanjangan Surat Izin Mengemudi (SIM)		
A. Penerbitan SIM A	per penerbitan	80.000,-
B. Penerbitan SIM B I	per penerbitan	80.000,-
C. Penerbitan SIM B II	per penerbitan	80.000,-
D. Penerbitan SIM C	per penerbitan	75.000,-
E. Penerbitan SIM C I	per penerbitan	75.000,-
F. Penerbitan SIM C II	per penerbitan	75.000,-
G. Penerbitan SIM D	per penerbitan	30.000,-
H. Penerbitan SIM D I	per penerbitan	30.000,-
I. Pembuatan SIM Internasional	per penerbitan	225.000,-

[6.7] Bahwa berdasarkan publikasi *Statistik Penduduk Lanjut Usia 2022* yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS), Indonesia sudah memasuki struktur penduduk tua (*ageing population*) sejak tahun 2021 dengan persentase penduduk lanjut usia (lansia) mencapai lebih dari 10% (sepuluh persen). Data Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) Maret 2022 memperlihatkan sebanyak 10,48 persen penduduk adalah lansia, dengan nilai rasio ketergantungan lansia sebesar 16,09. Artinya, setiap satu orang lanjut usia didukung oleh sekitar 6 orang penduduk usia produktif (umur 15-59 tahun). Secara normatif, lansia adalah seseorang yang telah mencapai usia 60 (enam puluh) tahun ke atas (vide Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1998 tentang Kesejahteraan Lanjut Usia);

[6.8] Bahwa apabila dikaitkan dengan keharusan membayar biaya pengurusan dan perpanjangan SIM setiap lima tahun, penting bagi negara untuk memberikan perhatian kepada warga negara yang berusia lanjut yang umumnya tidak lagi berada pada usia produktif dan mengalami keterbatasan akses mendapatkan pekerjaan serta upah yang layak dalam hubungan kerja. Terlebih lagi orang lanjut usia

termasuk kelompok masyarakat yang rentan sebagaimana anak-anak, fakir miskin, wanita hamil, dan penyandang cacat (vide Penjelasan Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia). Terhadap kelompok masyarakat rentan yang kerap mengalami peminggiran, ketertinggalan, pembatasan, atau perbedaan secara struktural, perlu adanya intervensi negara guna memberikan kemudahan dan perlakuan khusus agar kelompok tersebut memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama untuk mencapai persamaan dan keadilan (vide Pasal 28H ayat (2) UUD 1945). Campur tangan negara bagi kelompok rentan ini, secara doktriner, dikenal sebagai kebijakan afirmatif (*affirmative action*);

[6.9] Bahwa selain pertimbangan di atas, terhadap pengaturan kepemilikan SIM untuk lansia, Christopher G.B. (Kit) Mitchell pernah melakukan penelitian terhadap beberapa negara di Eropa, yang kemudian dituliskan dalam sebuah artikel berjudul, “*The Licensing of Older Drivers in Europe— A Case Study (2008)*.” Dalam tulisan tersebut pada pokoknya ia menyatakan bahwa negara-negara Eropa saat ini menerapkan berbagai prosedur perpanjangan SIM mobil, yaitu: penerbitan SIM seumur hidup tanpa pemeriksaan kesehatan berikutnya (Austria, Belgia, Perancis, dan Jerman); penerbitan SIM berlaku hingga ulang tahun pemegangnya yang ke-100 tahun; penerbitan SIM untuk usia 70 tahun dan periode 3 tahun setelahnya, dengan pernyataan mandiri mengenai kebugaran medis untuk mengemudi pada usia 70 tahun dan interval tiga tahun berikutnya (Inggris Raya); untuk diperpanjang setiap 5 tahun sejak usia 45 tahun (Spanyol); dan untuk dikeluarkan SIM hingga usia 70 tahun tetapi dengan pemeriksaan kesehatan pada usia 45 tahun, 60 tahun, dan 70 tahun (Finlandia). Terdapat bukti bahwa menuntut pemeriksaan kesehatan, seperti di Finlandia, menurunkan tingkat kepemilikan izin mengemudi mobil di kalangan lansia. Hal ini tentunya berimplikasi pada kemandirian mobilitas lansia. Finlandia juga memiliki tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi bagi pejalan kaki berusia 65 tahun ke atas, hal ini disebabkan oleh banyaknya lansia yang berhenti mengemudi. Dalam studi kasus di Perancis, Belanda, Inggris dan empat negara Skandinavia, negara-negara dengan prosedur perpanjangan izin yang paling santai dan persyaratan pemeriksaan kesehatan yang paling sedikit (Prancis, Inggris, Belanda, dan Swedia) memiliki tingkat kepemilikan SIM tertinggi

oleh orang berusia 65 tahun ke atas; Inggris dan Belanda memiliki tingkat kematian terendah per populasi (tidak dilihat khusus pengemudi yang memiliki SIM) untuk pengemudi mobil berusia 65 tahun ke atas, dan Swedia berada pada peringkat keempat terendah. Perancis memiliki tingkat kematian yang relatif tinggi pada tahun 1990-an, namun hal ini mencerminkan tingkat kematian yang sangat tinggi pada pengemudi berusia muda dan telah menurun seiring dengan membaiknya keselamatan jalan raya di Perancis secara umum sejak tahun 2000. Tidak ada bukti adanya prosedur perpanjangan izin atau persyaratan untuk pemeriksaan kesehatan berdampak pada keselamatan jalan raya secara keseluruhan bagi orang-orang yang berusia 65 tahun ke atas, meskipun tidak diragukan lagi ada pengemudi individu yang seharusnya tidak lagi mengemudi, namun mungkin terdeteksi melalui prosedur pembaruan yang ketat;

[6.10] Bahwa penelitian serupa di Inggris Christopher G.B. (Kit) Mitchell yang dimuat dalam artikel yang berjudul, "*The licensing and safety of older drivers in Britain, 2012,*" ia menyimpulkan bahwa pengemudi mobil yang berusia hingga 75 atau 80 tahun, secara rata-rata, tidak mempunyai peluang lebih besar untuk terlibat dalam kecelakaan cedera ringan dibandingkan pengemudi yang lebih muda berdasarkan jumlah korban per surat izin mengemudi per tahun. Selain itu, pengemudi mobil berusia 65 tahun ke atas "membunuh" lebih sedikit pejalan kaki dibandingkan pengemudi muda, dan ini merupakan indikasi bahwa pengemudi lansia tidak menimbulkan risiko berlebihan bagi pengguna jalan lainnya. Menurut Mitchell, berdasarkan data dari *Fatality Analysis Reporting System (FARS)* menunjukkan hasil serupa untuk Amerika Serikat;

[6.11] Bahwa pendapat hampir serupa juga disampaikan oleh Jim Langford, Michael Fitzharris, Sjaanie Koppel, dan Stuart Newstead. Dalam penelitian yang kemudian diterbitkan dengan judul "*Effectiveness of Mandatory License Testing for Older Drivers in Reducing Crash Risk Among Urban Older Australian Drivers (2010),*" mereka meneliti perbandingan tingkat kecelakaan pengemudi di Melbourne, Australia, yang tidak menerapkan pemeriksaan kesehatan wajib (pada saat pemegang SIM telah berusia 80 tahun) dan di Sydney, Australia, yang menerapkan pemeriksaan kesehatan wajib rutin mulai usia 80 tahun ke atas. Perbandingan

tingkat kecelakaan didasarkan pada empat ukuran paparan: per populasi, per pengemudi yang memiliki SIM, per jarak tempuh, dan per waktu yang dihabiskan untuk mengemudi. Salah satu dari hasil penelitian tersebut disimpulkan bahwa pengemudi berusia 80 tahun ke atas di wilayah Sydney secara statistik memiliki tingkat keterlibatan korban kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan pengemudi di Melbourne berdasarkan setiap izin yang dikeluarkan. Dengan demikian, dari temuan-temuan tersebut maka skema pengujian ulang izin wajib (seperti yang dilakukan di Sydney) tidak menunjukkan manfaat keselamatan di jalan raya secara keseluruhan;

[6.12] Bahwa selain itu dari hasil penelitian yang dilakukan di Amerika Serikat. Melalui tulisan "*The Social and Policy Predictors of Driving Mobility Among Older Adults (2010)*," Elena Kulikov menjelaskan bahwa perpanjangan SIM secara langsung mengurangi tingkat kematian di antara pengemudi lansia (85 tahun ke atas), namun pengujian kesehatan berupa pengujian penglihatan yang diwajibkan, juga mengurangi risiko kecelakaan fatal. Dalam penelitian ini diketahui bahwa persyaratan perpanjangan SIM di negara bagian (*state*) memberikan perbedaan yang signifikan dalam mobilitas mengemudi bagi lansia di Amerika Serikat. Keputusan untuk tetap mengemudi atau berhenti mengemudi, tidak terlepas dari kebijakan perizinan. Terlebih lagi, secara empiris mobilitas lansia tidak hanya dipengaruhi oleh karakteristik kesehatan dan sosial ekonomi mereka, namun juga oleh kebijakan pemberian izin ulang oleh negara bagian. Persyaratan kebijakan, termasuk percepatan pembaharuan, pengujian mental, pengujian penglihatan, pembaharuan secara langsung pada usia 70 tahun atau lebih, dan pembatasan SIM, memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keputusan pengemudi lansia untuk mengurangi atau berhenti mengemudi. Semakin mudah negara bagian memberi izin, maka semakin banyak lansia yang tetap mengemudi;

[6.13] Bahwa sejumlah hasil penelitian di atas, memiliki kemiripan dengan data kecelakaan di Indonesia jika dikaitkan dengan usia pelaku pada tahun 2018 hingga 2022. Berdasarkan data yang disampaikan oleh Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, usia mayoritas pelaku kecelakaan adalah pada rentang usia 22 sampai dengan 29 tahun dengan persentase sebesar 17% sampai dengan 22%.

Sedangkan pelaku kecelakaan dengan usia di atas 60 tahun hanya sekitar 7% sampai dengan 9%. Dengan demikian, persentase terendah pelaku kecelakaan (yang wajib memiliki SIM minimal berusia 17 tahun) adalah mereka yang berusia di atas 60 tahun, sebagaimana data dalam tabel di bawah ini:

Data Usia Pelaku Kecelakaan

Usia	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%
<14	869	1%	7.429	7%	1.604	4%	1.745	4%	3.377	3%
14-16	4.770	8%	10.370	10%	3.623	9%	3.574	8%	9.820	9%
17-21	10.768	17%	13.170	13%	7.464	18%	8.746	19%	20.321	18%
22-29	12.438	20%	21.751	22%	7.054	17%	7.879	17%	20.265	18%
30-39	10.965	17%	14.858	15%	5.973	14%	6.328	14%	16.815	15%
40-49	9.967	16%	13.500	13%	5.594	13%	5.781	13%	16.252	15%
50-59	7.353	12%	10.545	11%	4.914	12%	5.338	12%	13.808	12%
>60	4.368	7%	6.596	7%	3.882	9%	4.180	9%	8.620	8%
JUMLAH	63.516	100%	100.238	100%	42.128	100%	45.592	100%	111.300	100%

Sumber: Keterangan Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia, hlm. 54.

[6.14] Bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, terdapat 2 (dua) hal yang perlu mendapat perhatian. *Pertama*, pengurusan dan perpanjangan SIM merupakan salah satu penerimaan negara bukan pajak (PNBP), maka pembatasan masa berlaku SIM selama lima tahun saat ini masih diperlukan. *Kedua*, pemberian SIM seumur hidup kepada lansia dapat menjaga kualitas hidup para lansia tersebut karena mereka akan tetap memiliki mobilitas yang tinggi. Terlebih lagi data Pihak Terkait Kepolisian Negara Republik Indonesia menunjukkan persentase terendah pelaku kecelakaan adalah usia 60 tahun ke atas. Selanjutnya, terkait usia berapa seharusnya pengecualian tersebut diberikan, saya mempertimbangkan sebagai berikut.

[6.14.1] Bahwa untuk menjawab pertanyaan tersebut, penting untuk memperhatikan batas usia pensiun bagi para pekerja/buruh. Kalau ditelusuri, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU 13/2003) tidak mengatur batas pasti usia pensiun. Pasal 154 huruf c UU 13/2003 menyatakan, "Pekerja/buruh mencapai usia pensiun sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian kerja, peraturan perusahaan, perjanjian kerja bersama, atau peraturan perundang-undangan." Meski demikian, tanpa bermaksud menilai legalitasnya, batas usia pensiun telah diatur dalam Pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2015

tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Pensiun (PP 45/2015) mengatur tentang batas usia pensiun untuk seorang pekerja, sebagai berikut:

Pasal 15 PP 45/2015

- (1) Untuk pertama kali Usia Pensiun ditetapkan 56 (lima puluh enam) tahun.
- (2) Mulai 1 Januari 2019, Usia Pensiun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi 57 (lima puluh tujuh) tahun.
- (3) Usia Pensiun sebagaimana dimaksud pada ayat (2) selanjutnya bertambah 1 (satu) tahun untuk setiap 3 (tiga) tahun berikutnya sampai mencapai Usia Pensiun 65 (enam puluh lima) tahun.
- (4) Dalam hal Peserta telah memasuki Usia Pensiun tetapi yang bersangkutan tetap dipekerjakan, Peserta dapat memilih untuk menerima Manfaat Pensiun pada saat mencapai Usia Pensiun atau pada saat berhenti bekerja dengan ketentuan paling lama 3 (tiga) tahun setelah Usia Pensiun.

[6.14.2] Bahwa merujuk pada PP 45/2015, diketahui bahwa batas maksimal usia pensiun pekerja/buruh adalah 65 tahun. Batas usia ini sejalan dengan batas usia bagi aparatur sipil negara (ASN) sebagaimana dalam Pasal 90 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (UU ASN), “Batas usia pensiun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1) huruf c yaitu: a. 58 (lima puluh delapan) tahun bagi Pejabat Administrasi; b. 60 (enam puluh) tahun bagi Pejabat Pimpinan Tinggi; c. sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan bagi Pejabat Fungsional.”

[6.14.3] Bahwa terkait dengan jabatan fungsional, tanpa bermaksud menilai legalitasnya, berdasarkan Pasal 239 Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2017 tentang Manajemen Pegawai Negeri Sipil (PP 11/2017), batas usia pensiun ASN adalah: 58 (lima puluh delapan) tahun bagi pejabat administrasi, pejabat fungsional ahli muda, pejabat fungsional ahli pertama, dan pejabat fungsional keterampilan; 60 (enam puluh) tahun bagi pejabat pimpinan tinggi dan pejabat fungsional madya; dan 65 (enam puluh lima) tahun bagi PNS yang memangku pejabat fungsional ahli utama;

[6.14.4] Bahwa dengan mendasarkan pada batas usia pensiun tersebut, maka baik pekerja/buruh maupun ASN, umumnya akan pensiun pada batas maksimal 65 tahun. Pemberian dispensasi kepada kelompok usia tertentu, tidak akan mengurangi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) karena dari aspek jumlahnya terbatas, sekaligus tidak membebani para lansia untuk memperpanjang SIM.

[6.15] Bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, saya berpendapat sama dengan mayoritas hakim konstitusi bahwa permohonan Pemohon tidak beralasan menurut hukum, namun ke depan kepada pembentuk Undang-Undang perlu dipertimbangkan adanya kebijakan afirmatif (*affirmative action*) bagi kelompok lansia untuk diberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) seumur hidup.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh tujuh Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, Manahan M.P. Sitompul, Daniel Yusmic P. Foekh, Suhartoyo, dan Wahiduddin Adams masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Rabu**, tanggal **enam**, bulan **September**, tahun **dua ribu dua puluh tiga**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Kamis**, tanggal **empat belas**, bulan **September**, tahun **dua ribu dua puluh tiga**, selesai diucapkan **pukul 14.02 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Anwar Usman selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, M. Guntur Hamzah, Manahan M.P. Sitompul, Arief Hidayat, Daniel Yusmic P. Foekh, Suhartoyo, dan Wahiduddin Adams masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Ria Indriyani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Pemohon dan/atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, Presiden atau yang mewakili, dan Pihak Terkait atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Anwar Usman

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

M. Guntur Hamzah

ttd.

Manahan MP Sitompul

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

Suhartoyo

ttd.

Wahiduddin Adams

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Ria Indriyani



Panitera
Muhidin - NIP 19610818 198302 1 001
Digital Signature

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

Keterangan:

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