

SKRIPSI

YULIANTO NUGROHO

**KELAIKKAN JALAN KENDARAAN BERMOTOR RAKITAN
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 14 TAHUN 1992
(SUATU STUDI DI KEDIRI)**



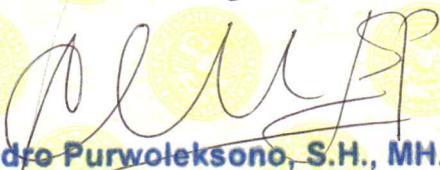
**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1999**

**KELAIKKAN JALAN KENDARAAN BERMOTOR RAKITAN
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 14 TAHUN 1992
(SUATU STUDI DI KEDIRI)**

SKRIPSI

**Diajukan untuk Melengkapi Tugas dan
Memenuhi Syarat-syarat untuk Mencapai
Gelar Sarjana Hukum**

Dosen Pembimbing,



Didik Endro Purwoleksono, S.H., MH.

NIP. 131570341

Penyusun,



Yulianto Nugroho

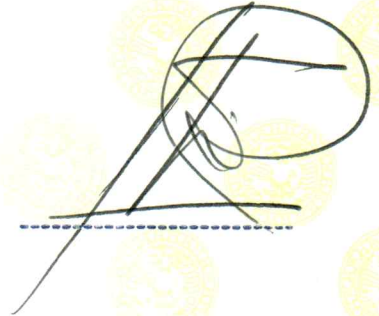
NIM. 039514140

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
1999**

Telah diuji dihadapan Panitia Penguji pada Tanggal : 11 Agustus 1999

Panitia Penguji Skripsi :

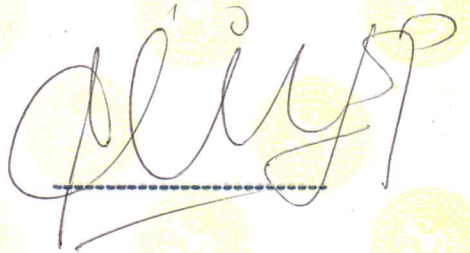
Ketua : Richard Wahyudi, S.H., M.S.



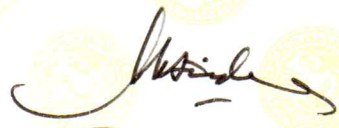
Anggota : H. Harjono Mintaroem, S.H., MS.



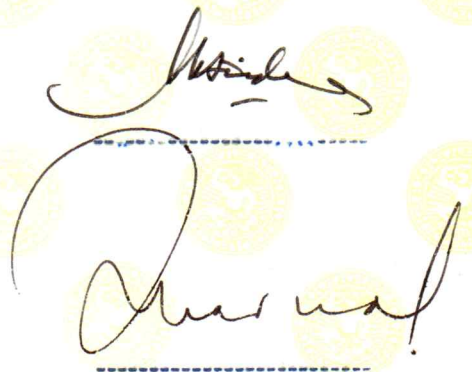
Didik Endro Purwoleksono, S.H., MH.



M. Zaidun, S.H., M.Si



Nur Basuki, S.H., M.Hum



MOTTO

- *“Seseorang harus mencari kebenaran, bukan kebenaran yang mencari seseorang”*. QS. Luqman : 21
- Jika kita sungguh-sungguh menginginkan cinta, maka cintalah pada akhirnya yang justru menunggu kita (Oscar Wilde)

Dedicated to :
My Grand’pa and Grand’ma in heaven
My family and my beloved.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah kepada Allah SWT yang telah melimpahkan segala Rahmat, Taufiq serta Hidayah-Nya sehingga pada kesempatan ini penulis dapat menyelesaikan skripsi dalam rangka memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

Dalam menyusun Skripsi yang berjudul **"Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor Rakitan Menurut Undang-undang nomor 14 Tahun 1992 (Suatu studi di Kediri)"** ini penulis mengalami beberapa kesulitan yang disebabkan karena sedikitnya pengalaman dalam penyusunan skripsi sehingga masih banyak terdapat kekurangan baik mengenai materi maupun penguraiannya.

Oleh karena itu semua kritik dan saran yang bersifat membangun dan mengarah ke penyempurnaan dari skripsi ini akan penulis terima dengan senang hati dan penuh kesadaran. Sudah sepantasnyalah apabila pada kesempatan yang baik ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Prof .dr. H. Soedarto selaku Rektor Universitas Airlangga Surabaya, yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk duduk di bangku kuliah Universitas Airlangga Surabaya.
2. Machsoen Ali, S.H. M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk menempuh pendidikan Hukum Strata 1 ini.

3. Didik Endro Poerwoleksono, S.H. M.H., yang di tengah-tengah kesibukan beliau, masih menyempatkan diri dan meluangkan waktu memberi perhatian dan bimbingan kepada penulis, baik dalam penulisan skripsi ini maupun di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.
4. Yang tercinta Bapak dan Ibu Soediyono S.H., selaku orang tua penulis, yang telah memberikan dukungan moril maupun materiil, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan lancar.
5. Yang tercinta Mas Yudi Gede S.A.,S.H.,Teguh'Gaguk'Abikusno, Sugiri'Gigik' Wiryandono, Marisa Kusuma Widyaning dan si kecil Mochamad 'Adi' Suharto .
6. Yang tersayang Apriliana Agus Herdiana ,S.H., yang selalu memberikan dorongan dan semangat serta menemani penulis dalam setiap langkah.

Pada akhirnya hanya kepada Allah SWT penulis berdoa dan memohon agar budi baik bapak, ibu dan saudara semua selalu mendapat ridlo dari-Nya.

Akhirnya walaupun skripsi ini sangatlah jauh dari kesempurnaan, namun penulis berharap agar pada akhirnya dapat memberikan setitik sumbangan pemikiran dalam membahas masalah yang berkaitan dengan kelaikan jalan kendaraan bermotor terutama kendaraan bermotor rakitan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pihak yang berkepentingan. Semoga Allah SWT memberikan kekuatan iman kepada kita semua. Amin.....

Surabaya, 17 Agustus 1999

Penulis,

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
MOTTO.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I PENDAHULUAN	
1. Latar belakang dan permasalahan.....	1
2. Penjelasan Judul Skripsi.....	7
3. Alasan Pemilihan Judul.....	8
4. Tujuan Penulisan	9
5. Metodologi.....	9
BAB II KELAIKAN JALAN KENDARAAN BERMOTOR	
1. Kelaikan Jalan Menurut Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992.....	12
2. Implementasi Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor di wilayah Kabupaten Kediri.....	14
BAB III SANKSI DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 14 TAHUN 1992 TENTANG LALU- LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	
1. Sanksi dalam Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.....	25
2. Ketaatan Pengemudi di wilayah Kabupaten Kediri.....	29
3. Implementasi Atas Ketentuan Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor Rakitan Menurut Undang- undang nomor 14 Tahun 1992 di Wilayah Kabupaten Kediri.....	31
BAB IV PENUTUP	
1. Kesimpulan.....	42
2. Saran-saran.....	44
LAMPIRAN	
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang dan Permasalahan

Pemerintah Indonesia menjadikan Undang-undang Dasar 1945 sebagai dasar untuk membentuk pemerintahan Indonesia. Landasan konstitusional nya adalah pasal 5(1), pasal 20(1) dan pasal 27(1) dari Undang-undang dasar 1945, yang kemudian ditindak lanjuti dengan Ketetapan MPR Nomor II /MPR/1998 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN), yang merupakan kebijaksanaan dari Majelis Permusyawaratan Rakyat dalam setiap program pembangunan nasional setiap lima tahun sekali.

Ketetapan MPR Nomor II/MPR/1998, tentang Garis-garis Besar Haluan Negara, pada pembangunan di bidang hukum dinyatakan antara lain ;

1. Pembangunan materi hukum diarahkan pada terwujudnya sistem hukum nasional yang mengabdikan kepada kepentingan nasional melalui penyusunan materi hukum secara menyeluruh yang bersumber pada Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945 dengan memperhatikan kemajemukan tatanan hukum yang berlaku, khususnya penyusunan produk hukum yang sangat dibutuhkan untuk mendukung tugas umum pemerintahan dan pembangunan nasional. oleh karena itu, perlu dilanjutkan penyusunan dan proses pelaksanaan legislasi nasional secara terpadu, yang meliputi penggantian peraturan perundang-undangan warisan kolonial dengan peraturan perundang-undangan yang bersumber pada Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945, penggantian peraturan perundang-undangan yang masih bertentangan baik horisontal maupun vertikal satu dengan yang lainnya serta pembentukan peraturan perundang-undangan yang menjawab tuntutan perkembangan jaman dengan prioritas penyiapan materi hukum yang mampu mendukung pembangunan untuk menghadapi pasar bebas dunia dan persaingan global. Untuk itu fungsi lembaga terkait perlu ditingkatkan secara

terpadu guna mempercepat proses pelaksanaan program legislasi nasional.

2. Pembangunan aparatur hukum dilaksanakan melalui pemberdayaan profesi hukum, pemantapan semua organisasi dan lembaga hukum agar aparat mampu melaksanakan tugas kewajibannya yang mencakup penyuluhan, penerapan dan penegakan serta pelayanan dan bantuan hukum secara profesional dalam rangka pemantapan fungsi dan peranan hukum sebagai sarana pengatur dan pengayom masyarakat. Kualitas dan kemampuan aparat hukum harus dikembangkan melalui peningkatan kualitas manusianya, baik di tingkat kemampuan profesional, keteladanan, integritas, kemandirian kedudukan maupun kesejahteraannya, serta didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai untuk mendukung tegaknya hukum. Kualitas dan kemampuan aparat hukum harus diwujudkan dengan sikap dan perilaku yang profesional, menjunjung tinggi kejujuran, kebenaran dan keadilan, bersih, berwibawa, bertanggung jawab dan patut di teladani¹.

Pembangunan di berbagai sektor di Indonesia mengakibatkan berbagai konsekwensi, salah satu diantaranya adalah dibidang hukum. Berkaitan dengan itu, peran hukum dalam pembangunan dimaksudkan agar pembangunan tersebut berlangsung secara tertib dan teratur sehingga tujuan pembangunan tersebut dapat tercapai sesuai dengan yang ditetapkan. Hal ini berarti bahwa diperlukan seperangkat produk-produk hukum yang mampu menunjang pembangunan, oleh sebab itu Undang-undang nomor 14 tahun 1992 merupakan wujud dari produk hukum tersebut. Pembangunan hukum yang tercantum dalam Ketetapan MPR Nomor II/MPR/1998 merupakan kelanjutan dan penyempurnaan dari ketetapan sebelumnya yaitu Ketetapan MPR Nomor II/MPR/1993 dan Ketetapan MPR Nomor II/MPR/1988.

Hukum yang baik menurut *Ehrlich* adalah hukum yang sesuai atau mencerminkan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Hukum positif hanya akan

¹ UUD 1945, P-4, GBHN 1998-2003, M2S Bandung, 1998, h. 132-133

efektif apabila serasi atau sesuai dengan hukum yang hidup dalam masyarakat.² Sedangkan menurut *L. Duguit*, secara sosiologis aturan hukum adalah aturan tingkah laku yang tercermin pada para anggota masyarakat, aturan yang daya penguasaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama yang jika dilanggar menimbulkan reaksi kolektif terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.

Berbicara mengenai fungsi hukum dalam pembangunan yang telah banyak diketahui oleh umum adalah sebagai suatu mekanisme pengendalian sosial. Mekanisme ini berupa suatu proses yang telah direncanakan lebih dahulu dan bertujuan untuk menganjurkan, mengajak, menyuruh atau bahkan memaksa anggota masyarakat agar memenuhi atau mematuhi norma-norma hukum atau tata tertib hukum yang sedang berlaku. Pengendalian sosial dapat dibedakan menjadi pengendalian sosial yang bersifat Preventif dan pengendalian sosial yang bersifat represif, bahkan ada juga pengendalian sosial yang bersifat preventif-represif.³ Pengendalian sosial bersifat preventif berupa pencegahan terhadap gangguan pada keseimbangan antara stabilitas dan fleksibilitas masyarakat. Sedangkan pengendalian sosial yang bersifat represif bersifat untuk mengembalikan keseimbangan yang mengalami gangguan.

Pandangan lain yang menekankan pentingnya pengetahuan dan pemahaman kalangan aparat penegak hukum di tulis oleh Muchammad Zaidun dalam bukunya

² Soerjono Soekanto *Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*, Bina Aksara, Jakarta, 1988, h. 21.

³ Universitas Brawijaya Malang, *Bahan Bacaan Hukum dan Masyarakat*, 1982, h. 110.

yang berjudul “ Upaya Menegakkan Hukum di Daerah Aliran Sungai Kali Surabaya (khususnya dalam Penanggulangan Pencemaran Air) “ sebagai berikut :

Fungsi hukum diharapkan mampu menjamin hubungan kemasyarakatan secara tertib dan aman, untuk itu pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap hukum menjadi kunci utama. Pengetahuan terhadap atura-aturan hukum memungkinkan ditegakkannya aturan hukum secara bijaksana sehingga menjamin ketertiban dan keamanan masyarakat. Tanpa pengetahuan dan pemahan terhadap atura-aturan hukum oleh masyarakat dan aparat, maka akan sulit dilakukan penegakkan hukum yang bijaksana⁴.

Demikian juga dengan isi Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, harus mampu menciptakan pola perilaku pemakai jalan yang tertib dan teratur. Berkaitan dengan hal itu, transportasi merupakan salah satu sasaran dalam pembangunan di bidang hukum, sebab transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkokoh ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945.

Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Perkembangan lalu-lintas (jalan) merupakan salah satu indikasi hasil pembangunan yang memberikan kemudahan kepada masyarakat untuk menjalankan

⁴ Didik E. Purwoleksono, " Fungsi Pengayoman berdasarkan Undang-undang nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana", Tesis Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, h. 117

kegiatan sehari-hari, meskipun disisi lain meningkatkan jumlah pelanggaran lalu-lintas.

Urgensi pengkajian masalah lalu-lintas ini disebabkan oleh kenyataan semakin meningkatnya tingkat kreatifitas masyarakat dalam pemberdayaan barang-barang yang sudah tidak terpakai seiring dengan semakin mahalnya biaya onderdil kendaraan, sehingga semakin banyak bermunculan kendaraan bermotor rakitan dalam masyarakat khususnya di wilayah Kabupaten Kediri. Meningkatnya pemakai atau pengguna kendaraan bermotor rakitan ini mengakibatkan meningkatnya pelanggaran lalu-lintas dan kesenjangan antar pemakai jalan. Hal ini merupakan suatu gejala yang perlu mendapat perhatian, guna mencari upaya penanggulangan agar tingkat pelanggaran dan kesenjangan lalu lintas yang timbul bisa dihindarkan.

Berbicara mengenai implementasi Undang-undang nomor 14 tahun 1992, berkaitan dengan penegakan hukum, karena penegakan hukum adalah proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Yang disebut sebagai norma hukum tersebut adalah pikiran-pikiran yang dibuat oleh badan pembuat hukum.⁵ Dengan kata lain bagaimana aparat penegak hukum (Polisi lalu-lintas, Dinas LLAJ) dapat mewujudkan pokok pikiran pembuat Undang-undang nomor 14 tahun 1992 menjadi kenyataan. Dalam proses tersebut melibatkan peran serta ahli hukum yang bertugas menentukan apakah hukumnya dalam masyarakat tempat kediamannya dapat dimengerti bahwa hukum itu supaya "*richtig*" (jitu), harus dapat

⁵ Soetjipto Raharjo, Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis, Sinar Baru Bandung, h. 24.

memenuhi kebutuhan-kebutuhan dalam masyarakat itu, dan ahli hukum harus memperhatikan segala segi kehidupan masyarakatnya. Sebab apabila terlepas daripada segi-segi yang lainnya ini hukum yang ditentukannya itu akan merupakan fata morgana.

Pada ketentuan pasal 12 Undang-undang nomor 14 tahun 1992, menyatakan bahwa :

- (1) *Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.*
- (2) *Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri serta diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.*
- (3) *Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat(1) dan ayat(2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah⁶.*

Dengan demikian, kendaraan yang secara teknis terdefinisi seperti tersebut diatas secara yuridis menurut ketentuan dari pasal di atas termasuk dalam kategori kendaraan yang tidak laik jalan untuk beroperasi.

Berpijak dari beberapa uraian di atas, permasalahan yang penulis kemukakan adalah :

1. Bagaimana praktek tentang masalah kelaikan jalan atas kendaraan bermotor diijinkan oleh Undang-undang nomor 14 tahun 1992 berikut Peraturan Pelaksananya ?

⁶ Himpunan Perundang-undangan Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, Garuda Buana Indah, Pasuruan, h. 5.

2. Mengapa ancaman sanksi atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara tidak diterapkan secara maksimal ?

2. Penjelasan Judul Skripsi

Dalam skripsi yang berjudul **“Kelaikan Kendaraan Bermotor Rakitan menurut Undang-undang nomor 14 tahun 1992 (suatu studi di Kediri)”**, di dalamnya dibahas mengenai prasyarat laik jalan suatu kendaraan bermotor dalam beroperasi di jalan.

Kelaikan berasal dari kata *laik* yang berarti pantas atau patut.⁷ Sedangkan dalam “Kendaraan Bermotor rakitan”, *rakitan* berasal dari kata rakit yang artinya susun; reka-reka; cari akal.⁸ Kendaraan bermotor rakitan yang penulis maksud adalah kendaraan bermotor yang dirakit sedemikian rupa sehingga secara teknis maupun fungsinya menyerupai kendaraan bermotor. Dalam hal ini kendaraan bermotor tersebut menggunakan chasis/rangka kendaraan bermotor roda empat dan mesin penggeraknya menggunakan mesin diesel 12 PK. Yang sebenarnya mesin tersebut bukan untuk penggerak kendaraan bermotor.

Undang-undang Lalu-lintas yang dimaksud adalah Undang-undang nomor 14 tahun 1992 berikut Peraturan Pelaksananya yaitu Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993. Yang mengatur mengenai lalu-lintas angkutan jalan dan tentang kendaraan & pengemudi.

⁷ WJS Purwodarminto, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, h. 572

⁸ Ibid, h. 793.

Jadi secara keseluruhan pengertian judul skripsi **“Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor Rakitan menurut Undang-undang nomor 14 tahun 1992 (suatu studi di Kediri)”** adalah kelaikan jalan suatu jenis kendaraan bermotor tertentu yang teknisnya telah disebut pada uraian di atas, yang sebenarnya tidak memenuhi syarat yang ditentukan oleh undang-undang, namun di wilayah Kabupaten Kediri banyak beroperasi kendaraan bermotor jenis tersebut.

3. Alasan Pemilihan Judul

Dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila, kendaraan dan pengemudi mempunyai kedudukan dan peranan yang menyangkut hajat hidup seluruh lapisan masyarakat, terutama yang menyangkut perwujudan seimbangny perkembangan antar daerah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan secara nasional.

Dalam kedudukan dan peranan seperti itu maka pengaturan dan pembinaan kendaraan maupun pengemudi seharusnya tidak hanya dilakukan dari kepentingan sektoral semata. Pengaturan dan pembinaan kendaraan maupun pengemudi tidak dapat dipisahkan dari sistem lalu-lintas dan angkutan jalan khususnya di wilayah Kabupaten Kediri. Di wilayah tersebut terbukti bahwa mentalitas baik masyarakat sendiri maupun aparat atau instansi yang terkait dengan lalu-lintas angkutan jalan dirasa kurang konsisten terhadap pokok pikiran pembuat Undang-undang.

Selain hal-hal yang telah penulis uraikan di atas sebagai alasan pemilihan judul skripsi ini yang paling utama adalah karena tempat tinggal penulis adalah di

wilayah Kediri, hal ini dimaksudkan untuk mempermudah penulis dalam mencari serta menemukan data-data yang penulis perlukan.

4. Tujuan Penulisan.

Penulisan ini disamping sebagai pelengkap persyaratan studi (skripsi) dalam mencapai gelar Sarjana Hukum di bidang ilmu hukum Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, juga ingin menyumbang sedikit pengetahuan bagi ‘masyarakat’ terutama mengenai :

- a. Undang-undang nomor 14 tahun 1992 khususnya yang mengenai prasyarat laik jalan suatu kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan.
- b. Untuk mengetahui pelaksanaan dari Undang-undang itu sendiri baik oleh aparat penegak maupun masyarakat sebagai sasaran.

5. Metodologi

1. Pendekatan masalah, dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis diarahkan kepada bagaimana Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan beserta Peraturan Pelaksananya mengatur masalah seperti yang tertulis dalam pokok permasalahan yang penulis kemukakan, Sosiologisnya adalah bagaimana prakteknya di lapangan.
2. Sumber data, untuk mendapatkan data yang relevan dalam penyusunan skripsi ini penulis menggunakan 2 sumber data:

- a) Sumber data primer : mengadakan studi lapangan secara langsung ke instansi terkait maupun pengguna konstruksi kendaraan bermotor rakitan dengan mengajukan pertanyaan tertulis maupun wawancara dengan secara langsung dan melihat pakteknya.
- b) Sumber data sekunder : memperoleh data dari studi kepustakaan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan materi tulisan yang penulis sampaikan.
- c) Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

Setelah mendapatkan data dari studi kepustakaan maupun studi lapangan kemudian dikumpulkan dan diklarifikasi lebih lanjut. Untuk studi di kepustakaan diperoleh bahan dari literatur yang berhubungan dengan materi skripsi ini. Sedangkan untuk pengumpulan data dari studi lapangan dengan mendatangi instansi yang terkait dengan lalu lintas kendaraan bermotor yaitu di Kepolisian dan Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan dengan cara wawancara. Kedua sumber data tersebut setelah dikumpulkan lalu disusun secara sistematis melalui pengolahan dan penelitian dengan arahan dan bimbingan dari Dosen Pembimbing Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya dengan maksud untuk memberikan jawaban atas permasalahan yang diajukan dalam skripsi ini sehingga akan diperoleh masukan yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya.

d) Analisa Data.

Dari data yang diperoleh baik primer maupun sekunder kemudian dianalisa dengan metode perbandingan secara yuridis dan sosiologis. Data yang dianalisa dan tersusun kemudian dijelaskan lebih lanjut dengan dukungan dasar yuridis. Demikian halnya dengan kenyataan yang ada di masyarakat dikomparasikan dengan ketentuan hukum yang berlaku atau mengatur pokok permasalahan yang dibahas dalam penulisan ini.

6. Pertanggung jawaban sistematika

Sebagai gambaran yang lebih jelas mengenai Skripsi ini, yang berjudul “ Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor Rakitan Menurut Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 (suatu Studi di Kediri)”, penulis membagi dalam empat bab yang secara garis besar adalah sebagai berikut.

Yang pertama Bab I, tentang Pendahuluan, dalam bab ini menguraikan latar belakang masalah, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metodologi dan pertanggungjawaban sistematika.

Bab II, dalam bab ini menguraikan tentang ketentuan laik jalan kendaraan bermotor yang diijinkan oleh Undang-undang nomor 14 tahun 1992. Dalam bab ini pula diuraikan tentang implementasi atas ketentuan laik jalan tersebut di wilayah Kabupaten Kediri.

Bab III, dalam bab ini diuraikan mengenai ketentuan sanksi atas pelanggaran ketentuan laik jalan dari undang-undang nomor 14 tahun 1992,

yang kemudian dikaitkan dengan data yang diperoleh di lapangan sehingga dapat diketahui tingkat ketaatan pengemudi di wilayah Kabupaten Kediri , serta dikaitkan pula dengan penerapan sanksi dari undang-undang tersebut.

Sebagai akhir dari penulisan Skripsi ini , dalam Bab IV dikemukakan kesimpulan dan saran-saran berdasarkan keseluruhan hasil pembahasan dari bab-bab sebelumnya.

BAB II

KELAIKAN JALAN KENDARAAN BERMOTOR

1. Ketentuan Laik Jalan Menurut Undang-undang no.14 tahun 1992

Sejak diundangkannya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan pada tanggal 12 Mei 1992, terjadi berbagai macam tanggapan atas keberadaan undang-undang tersebut. Ini disebabkan isi dalam undang-undang tersebut sanksinya cukup berat bagi masyarakat khususnya pemilik kendaraan bermotor. Banyak pasal dalam undang-undang tersebut yang menjatuhkan sanksi denda jutaan rupiah atau denda kurungan sampai enam bulan.

Para pakar hukum, politisi, kalangan birokrat bahkan masyarakat awam pun memberikan tanggapan akan sanksi hukuman yang tercantum dalam undang-undang ini. Pro dan kontra dari masyarakat dalam memberikan tanggapannya, cukup membuat kalangan Dewan Perwakilan Rakyat dan pemerintah (Departemen Perhubungan yang mengusulkan Undang-undang lalu lintas dan Angkutan Jalan) yang terkait dalam pembahasannya undang-undang ini cukup gelisah. Hal ini disebabkan karena pemberlakuan undang-undang tersebut waktunya terlalu mendesak. Oleh karena itu untuk kejelasan dari undang-undang tersebut maka dilengkapi oleh Peraturan Pelaksana dan Peraturan Pemerintah dengan harapan masyarakat menjadi semakin jelas atas keberadaan undang-undang tersebut.

Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Setiap kendaraan bermotor maupun kendaraan yang khusus dibuat dan atau dirakit didalam negeri harus sesuai dengan ketentuan undang-undang yang berlaku, dalam hal ini diatur oleh Undang-undang no.14 tahun 1992.

Adapun persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor meliputi :

1. Jenis dan konstruksi kendaraan bermotor.
2. Rangka landasan yang dipakai.
3. Motor penggerak.
4. Sistem pembuangan.
5. Penerus daya.
6. Sistem roda.
7. Sistem suspensi.
8. Alat kemudi.
9. Sistem rem.
10. Sistem pencahayaan dan alat pemantulnya.
11. Komponen pendukung.
12. Badan kendaraan bermotor.
13. Peralatan dan perlengkapan kendaraan. (pasal 4 Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993)

Didalam ketentuan yang ada pada Undang-undang nomor 14 tahun 1992 juga merujuk pada ketentuan yang ada pada Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun

1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, yang mana merupakan tindak lanjut atau petunjuk pelaksanaan dari ketentuan yang ada pada Undang-undang. Mengenai ketentuan laik jalan yang harus dipenuhi oleh pengguna maupun pengendara kendaraan bermotor seperti yang diatur dalam pasal 12 ayat (3) Undang-undang nomor 14 tahun 1992 diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah tersebut, yaitu tepatnya pada bab II yang mengatur mengenai Persyaratan Teknis dan Laik jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan bagian kedua tentang Persyaratan Laik Jalan Kendaraan Bermotor. Adapun mengenai isi dari peraturan Pemerintah ini terlampir sebagai lampiran dalam skripsi ini.

Selain ditentukan dalam Peraturan Pemerintah tersebut, ketentuan mengenai persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor ini juga diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor 63 tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempel, Karoseri dan Bak Muatan.

2. Implementasi Kelaikkan Jalan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kabupaten Kediri

Dalam kenyataannya, implementasi atas Undang-undang Lalu-lintas Angkutaan jalan di Kabupaten Kediri semenjak dikeluarkannya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan angkutan Jalan masih banyak kekurangannya, khususnya mengenai penerapan atas prasyarat teknis laik jalan kendaraan bermotor. Terbukti dengan masih banyaknya kendaraan-kendaraan rakitan

yang dibuat dengan menggunakan chasis kendaraan roda 4 (empat) maupun merakit sendiri, selain itu konstruksi teknisnya juga menyerupai kendaraan bermotor pada umumnya yaitu dilengkapi dengan roda, kemudi, rem dan lain-lain. Tetapi mesin yang digunakan adalah mesin diesel 12 PK yang biasa digunakan untuk Genzet maupun pompa air sawah. Adapun mengenai bentuk dari kendaraan rakitan tersebut bisa dilihat pada lampiran foto di bagian belakang.

Untuk kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan seharusnya mempunyai ijin dari Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan (DLAJ) tetapi dalam kenyataannya peraturan tersebut dilanggar dengan adanya kendaraan bermotor rakitan tersebut. Klasifikasi dari kendaraan bermotor rakitan tersebut secara teknis memang dilarang karena tidak sesuai dengan persyaratan yang ada dalam Undang-undang Lalu-lintas Angkutan Jalan sendiri maupun peraturan pelaksanaannya.

Berdasarkan hasil survey dan wawancara dengan Suwito selaku Kepala Seksi Lalu-lintas Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kabupaten Kediri, di wilayah Kabupaten Kediri sendiri ada sekitar lebih 1200 buah kendaraan bermotor rakitan yang mana keberadaan kendaraan bermotor ini selain mengganggu kelancaran lalu-lintas juga ikut membantu bagi masyarakat khususnya petani untuk mempermudah menggiling padi atau jagung serta hasil pertanian lainnya, daripada dibawa ke kota yang tentunya memakan waktu dan biaya yang tidak sedikit⁹. Dengan adanya kendaraan ini maka biaya pengolahan hasil pertanian bisa ditekan dan bisa menjangkau ke seluruh pelosok desa.

Kurang adanya penertiban atas keberadaan kendaraan bermotor rakitan ini secara sosiologis bisa menimbulkan kurangnya respek masyarakat terhadap hukum, mereka memandang bahwa di zaman reformasi seperti saat ini mereka bebas membuat atau menjalankan kendaraan tersebut yang notabene melanggar Undang-undang, mereka beranggapan bahwa justru Undang-undanglah yang tidak mengerti mereka padahal Undang-undang dibuat dan ditegakkan untuk kepentingan mereka. Hal ikhwal mengenai kendaraan dan pengemudi ditata dalam satu Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993, karena keduanya (Undang-undang nomor 14 tahun 1992 dan Peraturan Pelaksananya) saling mempengaruhi dan saling berkaitan. Adapun sebagai contoh adalah adanya kecelakaan lalu-lintas yang mengakibatkan pengemudi dari kendaraan bermotor rakitan tersebut menderita luka berat, oleh karena kendaraan rakitan tersebut tidak dilengkapi dengan surat-surat yang sah sehingga tidak ada santunan jasa raharja terhadap pengendara tersebut. Sebaliknya apabila kendaraan maupun pengendaranya dilengkapi dengan surat-surat yang sah maka selain aman dan lancar keselamatan atas pengendara pun terjamin.

Di lihat dari kemajuan zaman yang menuntut manusia agar lebih kreatif supaya tidak mengalami atau paling tidak mengurangi beban kesulitan maupun kendala yang dihadapi. Sehubungan dengan hal itu “**bengkel-bengkel kreatif**” ini membuat suatu perangkat yang dinilai benefisial terhadap masyarakat pedesaan meskipun kurang memperhatikan keselamatan pengendara maupun prasyarat laik

⁹ Hasil wawancara dengan Kepala Seksi Lalu-lintas DLLAJD Kediri, 20 Juni 1999.

jalan atas perangkat tersebut. Perlu adanya kepastian hukum di bidang lalu-lintas, yang telah terbukti dengan lahirnya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 mengenai Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan berbagai peraturan pelaksanaannya.

Sehubungan dengan hal tersebut penulis dalam hal ini telah berusaha mendapatkan data, baik dari instansi terkait maupun pengguna serta perakit kendaraan tersebut, bahwa prasyarat laik jalan suatu kendaraan bermotor yang telah dirakit harus dipenuhi agar keselamatan masyarakat dan keamanan lalu-lintas tetap terjaga. Namun pada prakteknya pelanggaran atas prasyarat teknis kelaikan jalan kendaraan bermotor itu tidak ditindak sesuai dengan aturan hukum yang berlaku sebab dengan alasan sekarang masih dalam zaman reformasi, meskipun sudah ada perintah tegas dari atasan mereka untuk menindak tegas para pelanggar tersebut tetapi mereka (instansi terkait yaitu Kepolisian dan Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan) masih takut apabila di unjuk rasa oleh massa. Disamping alasan di atas masih banyak lagi kesulitan-kesulitan yang dialami oleh instansi khususnya Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan seperti terbatasnya anggaran dana untuk operasional dan masyarakat sendiri yang masih mendukung keberadaan dari kendaraan bermotor rakitan tersebut.

Pada Undang-undang nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan (Undang-undang lama) tidak diatur mengenai prasyarat teknis laik jalan suatu kendaraan bermotor, sehingga perlu adanya penyempurnaan mengenai prasyarat teknis suatu kendaraan bermotor yang tertuang dalam Undang-undang yang baru yaitu Undang-undang nomor 14 tahun 1992. Meskipun dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 telah diatur, tetapi pengetahuan masyarakat mengenai eksistensi

Undang-undang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yang baru masih kurang, serta kendala lain yang dihadapi oleh masyarakat di Kabupaten Kediri yakni terkejut atas ancaman sanksi yang diancamkan dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 dinilai sangat memberatkan terhadap berbagai pelanggaran atas ketentuan-ketentuan yang ada di dalam undang-undang tersebut.

Penindakan atau ancaman hukuman yang diterapkan bagi pelanggaran atas ketentuan laik jalan kendaraan bermotor rakitan ini terlalu banyak. Suatu misal, syarat *pertama* dari segi pengendaranya, mereka tidak dilengkapi dengan syarat-syarat administratif yaitu tidak mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) seperti yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 pasal 211 ayat (1) yang bunyinya :

Untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat ijin mengemudi .

Dan pengendara tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) yang diatur dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 pasal 14 ayat (2) yang bunyinya sebagai berikut :

- (1). Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan.*
- (2). Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor.*

Sedangkan syarat yang *kedua* yaitu dari segi kendaraannya yang tidak dilengkapi dengan syarat teknis yaitu tidak dilengkapi dengan komponen penunjang kendaraan seperti layaknya kendaraan bermotor lainnya. Hal tersebut telah diatur dalam

Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi pada pasal 3 ayat 1 huruf (a) yang berbunyi sebagai berikut :

- (1). *Konstruksi dari kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 2, terdiri dari :*
 - a. *landasan yang meliputi rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, penerus daya, alat kemudi, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem rem, lampu-lampu dan alat pemantul cahaya serta komponen pendukung.*
 - b. *Badan kendaraan.*
- (2). *Konstruksi kereta gandengan dan kereta tempelan terdiri dari :*
 - a. *Landasan yang meliputi rangka landasan, sistem roda-roda, sistem rem, lampu-lampu dan alat pemantul cahaya serta komponen pendukung;*
 - b. *Badan kendaraan.*

Pendaftaran kendaraan bermotor merupakan kewajiban bagi pemilik kendaraan bermotor dalam rangka pengumpulan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, serta dalam rangka menghadapi penyidikan atas pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa dan manajemen lalu-lintas dan angkutan jalan dan memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II Kediri sudah proaktif dengan mengadakan penyuluhan dan pembinaan kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan keberadaan kendaraan bermotor ini serta mengawasi bengkel-bengkel pembuat kendaraan rakitan ini.

Belum adanya tindakan represif selama ini karena terbentur dengan keadaan dan kondisi masyarakat saat ini. Adapun tindakan selanjutnya adalah mengusulkan

kepada Menteri Perhubungan sehubungan dengan keberadaan kendaraan bermotor rakitan ini sehingga muncul regulasi dari Menteri Perhubungan tersebut secara khusus mengenai hal tersebut.

Mengenai penerapan dari pasal 55 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan masih belum bisa diterapkan dalam masyarakat sehubungan dengan adanya kendala yang tersebut diatas. Menurut Kepala Seksi Lalu-lintas Dinas Lalu-lintas Angkutan Jalan Daerah Tingkat II Kediri ini ada aturan main yang berhubungan dengan penindakan dan pemidanaan. Di lain pihak ada benturan kewenangan antara para polisi dengan pihak DLLAJ, hal ini disebabkan karena di daerah masih ada sebutan bagi polisi sebagai **“raja kecil”**, anggapan ini di lontarkan oleh pihak Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yang alasannya bahwa Polisi dinilai sewenang-wenang dalam menindak pelaku pelanggaran lalu-lintas yang terjadi di wilayahnya.

Apabila ketaatan pengemudi kendaraan bermotor di wilayah Kabupaten Kediri didasarkan untuk menghindari dari sanksi (Compliance) seperti yang pernah dialami oleh 10 responden (pelanggar) maka derajat ketaatan seperti itu sangat rendah, karena ketaatannya disebabkan oleh faktor eksternal yaitu kekuatan yang berada di luar dirinya (secara terpaksa).

Akibatnya, proses penegakkan hukum (Law enforcement) harus senantiasa diawasi oleh petugas (polisi dan DLLAJ), karena pada petugas dilihat adanya kekuatan yang dapat menjatuhkan sanksi, apabila hukum atau Undang-undang dilanggar. Hal ini berarti bahwa hukum diartikan sebagai petugas atau

pejabat. Contohnya pada pukul 06.30 s/d 09.00 wib, biasanya pengemudi kendaraan bermotor lebih disiplin atau taat karena diawasi oleh petugas dibanding dengan waktu-waktu yang lain. Disamping itu agar Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan bisa berlaku efektif, maka mereka yang berlaku sebagai penegak hukum (polisi) harus menjalankan tugasnya dengan baik. Artinya, apabila ada beberapa pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran (misalnya, pelanggaran atas ketentuan laik jalan kendaraan bermotor) harus ditindak tanpa memandang siapapun pelakunya dan bagaimanapun keadaannya.

Berkaitan dengan fungsi dan tugas aparat hukum, bahwa agar kaedah-kaedah hukum (dalam hal ini yang penulis maksud adalah berkenaan dengan penerapan dari Undang-undang nomor 14 tahun 1992) dapat dilaksanakan dengan tegas, maka kaedah tersebut harus diketahui dengan pasti. Berkenaan dengan hal diatas penulis mengutip isi dari tulisan (thesis) dari Didik Endro Purwoleksono, yang menulis bahwa perilaku hukum (legal behaviour) di kalangan aparat penegak hukum dipengaruhi oleh (1) pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (law awareness); (2) pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (law acquitance); (3) sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (legal attitude)¹⁰. Sejalan dengan uraian diatas menurut Barda Nawawi Arif dalam seminarnya yang berjudul "Peningkatan Wibawa Penegak hukum", menguraikan bahwa penegak hukum adalah keseluruhan kegiatan dari para pelaksana penegak hukum ke arah tegaknya hukum,

¹⁰ Didik E. Purwoleksono, " Fungsi Pengayoman berdasarkan Undang-undang nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana", Tesis Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, h. 117

keadilan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia, ketertiban, ketenteraman dan kepastian hukum menurut Undang-undang Dasar 1945¹¹.

Faktor mentalitas petugas inilah antara lain yang menyebabkan pengguna kendaraan bermotor rakitan tidak mentaati atau mematuhi ketentuan-ketentuan lalu lintas. Dengan pertimbangan bahwa tindakannya selama ini jalan atau bahkan tidak pernah sama sekali mendapatkan sanksi yang tegas dari aparat penegak hukum dalam hal ini polisi dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, atau mungkin pengguna melihat pengalaman yang pernah diperoleh atau mungkin pernah dilihat pada waktu-waktu sebelumnya baik sengaja maupun tidak (refleksif monitoring) terhadap pelanggaran-pelanggaran yang semestinya dikenakan sanksi berupa tilang, namun kenyataannya pelanggaran atas ketentuan yang ada dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 dalam pasal 55 tidak dikenakan sanksi yang tegas. Sebagaimana diungkapkan oleh 17 responden (baik yang terkena sanksi tilang maupun tidak) atau petugas hanya memberikan peringatan.

Pengalaman atau kejadian yang dipantau oleh pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut (refleksif monitoring) akan terefleksikan dalam perilaku di kemudian hari. Hal ini sejalan dengan teori *Operant Conditio* atau *Behaviour Modification* yang dikemukakan oleh *Skinner*, diasumsikan bahwa :

“ Perilaku seseorang dapat diperkirakan dari pengalaman masa lampau dan situasi yang tengah ia alami sekarang, jadi perilaku seseorang itu pada dasarnya tidak bebas, perilaku seseorang tidaklah bertolak dari kehendak yang sepenuhnya bebas melainkan diprasyarati dan karenanya dipengaruhi sekali oleh

¹¹ *Ibid*, h. 18

faktor-faktor eksternal yang berupa pengalaman atau situasi yang dialami seseorang”¹².

Selanjutnya seseorang mentaati hukum agar hubungan baik dengan pihak lain tetap terjaga, sehingga ketaatanpun tergantung pada baik buruknya interaksi tersebut. Selama hubungan antara para pengguna/pengemudi kendaraan bermotor rakitan dengan aparat terkait terjalin baik maka ketaatan pengemudi kendaraan bermotor rakitanpun dapat terjaga (InsyaAllah). Sebab selama ini belum ada pembinaan dari aparat terkait dengan para perakit maupun pengguna kendaraan bermotor rakitan sehingga jumlah kendaraan bermotor rakitan yang secara teknis tidak laik jalan dan tidak mengutamakan keselamatan tidak banyak lagi yang beroperasi di jalan umum. Selain itu fungsi daripada kendaraan bermotor yang semula hanya berfungsi sebagai Light dok (untuk penggiling hasil pertanian) sekarang menjadi lebih berkembang lagi fungsinya antara lain sebagai sarana penggergaji dan angkutan barang, oleh karena tidak adanya pembinaan hukum maupun aspek-aspek yang berkaitan dengan keselamatan daripada pengemudi dan pemakai jalan lainnya yang selama ini tidak disadari oleh pengemudi dan perakit menjadi lebih dipertimbangkannya lagi keberadaan aspek-aspek tersebut.

Berdasarkan hasil pengamatan yang penulis lakukan di wilayah Kabupaten Kediri, baik pada instansi yang bersangkutan maupun para pengguna kendaraan bermotor rakitan menunjukkan bahwa masyarakat tidak menyadari akan keberadaan pasal 55 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan

¹² Ibid, h. 20

Jalan. Selain itu mereka masih mempertahankan keberadaan daripada kendaraan bermotor rakitan tersebut karena dinilai oleh mereka bisa membantu menekan biaya operasional pengolahan hasil pertanian dan memperingan pekerjaan mereka, tanpa mereka sadari keselamatan dari pengemudi bermotor rakitan tersebut bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan misalnya kecelakaan, oleh karena teknis dari kendaraan bermotor rakitan tersebut tidak ditunjang oleh perlengkapan keselamatan sebagaimana yang tertulis dalam pasal 127 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, mengenai ambang batas laik jalan kendaraan bermotor.

BAB III

SANKSI DALAM UNDANG-UNDANG NO. 14 TAHUN 1992 TENTANG LALU-LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

1. Sanksi dalam Undang-undang Lalu-lintas Angkutan Jalan

Sanksi pidana yang berat tidak akan mempunyai arti, apabila setiap orang mempunyai sikap taat hukum. Artinya berapapun beratnya sanksi pidana yang diancamkan oleh suatu peraturan perundangan, namun sanksi yang berat itu hanya merupakan 'singa di atas kertas'¹³, maksudnya adalah ketentuan besarnya sanksi dimaksudkan untuk menakut-nakuti masyarakat agar lebih mentaati peraturan. Dengan kata lain setiap orang hanya akan terhindar apabila mematuhi.

Dimuatnya ancaman sanksi yang berat dalam Undang-undang no 14 tahun 1992 pada hakekatnya dimaksudkan untuk lebih meningkatkan wibawa hukum di mata masyarakat. Bila sampai hukum yang diancamkannya itu ringan maka tidak mustahil orang tidak akan segan untuk melanggar, sebaliknya jika ancaman sanksi pidananya berat maka orang akan lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan yang berlaku dan pada akhirnya akan memberi ketentraman / ketertiban masyarakat.

Selanjutnya ancaman sanksi yang berat didalam Undang-undang tersebut tidak perlu dijadikan momok karena menurut pasal 18 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), kurungan paling sedikit 1 (satu) hari dan paling lama 1

¹³ Wawancara dengan Soewito Kasi Lalu lintas DLLAJD Kediri, 20 Juni 1999

(satu) tahun. Sedangkan denda paling sedikit 25 sen x 15 (Perpu no 18/1960-LN.1960.52) yang mulai berlaku 14 April 1960, jika denda tidak dibayar diganti dengan kurungan. Lamanya kurungan pengganti denda paling sedikit 1 (satu) hari dan paling lama 6 (enam) bulan.

Sanksi pada umumnya adalah alat pemaksa agar seseorang mentaati norma hukum yang berlaku. Sanksi terhadap norma hukum yang berlaku berupa hukuman atau penjatuhan pidana yang menurut pasal 10 KUHP, pidana terdiri atas :

- a) Pidana pokok :
 - i) Pidana mati
 - ii) Pidana penjara
 - iii) Pidana kurungan
 - iv) Pidana denda
- b) Pidana tambahan :
 - i) pencabutan beberapa hak yang tertentu
 - ii) perampasan barang yang tertentu
 - iii) pengumuman keputusan hakim

Fungsi dari sanksi menurut Amirudin dalam Tesisnya yang berjudul “ Ketaatan Pengemudi Angkutan Umum di Kodya Mataram ”, adalah sebagai berikut :

- a. merupakan alat pemaksa atau pendorong atau jaminan agar norma hukum ditaati oleh setiap orang;
- b. merupakan akibat hukum bagi seseorang yang melanggar norma hukum.

Dengan demikian sanksi dapat sekaligus merupakan alat preventif, dan dalam hal telah terjadi pelanggaran norma ia (sanksi) menjadi alat represif.

Seyogyanya dengan adanya sanksi terhadap norma hukum, ketaatan terhadap norma hukum tersebut telah dapat dijamin akan tetapi kenyataannya tidak sesuai dengan yang diharapkan.

Sejak disahkan oleh Presiden pada tanggal 12 Mei 1992 menimbulkan reaksi pemogokkan sopir dimana-mana, hal ini disebabkan karena ancaman denda yang tinggi dan tidak sesuai dengan tingkat ekonomi masyarakat Indonesia. Akan tetapi menanggapi dengan hal tersebut pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang no. 1 tahun 1992. Dengan pertimbangan selama penundaan undang-undang tersebut (UU No. 14 tahun 1992) disosialisasikan dan dikomunikasikan kepada masyarakat agar tahu maksud dan tujuan dari Undang-undang no. 14 tahun 1992 mengenai Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yaitu terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien. Hal ini sejalan dengan dasar dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang nomor 1 tahun 1992 tentang Penangguhan mulai berlakunya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yaitu;

- a. Bahwa Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yang akan mulai berlaku tanggal 17 September 1992 pada dasarnya dimaksudkan untuk memberikan landasan yang lebih kokoh bagi perwujudan lalu-lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien.

- b. Bahwa seiring dengan tujuan yang ingin diwujudkan sebagaimana tersebut diatas, pelaksanaan Undang-undang tersebut memerlukan berbagai persiapan, pemahaman dan kesiapan baik dilingkungan segenap aparatur pemerintah yang bersangkutan maupun masyarakat pada umumnya.
- c. Bahwa dengan memperhatikan hal-hal diatas dan mempertimbangkan segala sesuatunya dengan seksama, pemerintah menilai masih diperlukan waktu yang lebih cukup lagi untuk meningkatkan persiapan, kesiapan dan pemahaman tentang undang-undang tersebut.
- c. Bahwa sehubungan dengan pertimbangan diatas, dipandang perlu untuk menanggukhan saat mulai berlakunya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan selama satu tahun, dan menetapkan penanguhan tersebut dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang.

Isu sentral Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan adalah sanksi pidana yang berat. Kendati diakui sanksi pidana merupakan cara agar hukum dipatuhi, hukum itu dipatuhi karena ada sanksi. Adapun mengenai klasifikasi sanksi pidana atas pelanggaran lalu-lintas dapat terlihat sebagaimana dalam tabel berikut :

TABEL I
JENIS PELANGGARAN DAN SANKSI BERDASARKAN UNDANG-UNDANG
NOMOR 14 TAHUN 1992

NO	JENIS PELANGGARAN	SANKSI KURUNGAN (Maksimum)	SANKSI DENDA (Rp) (Maksimum)
1	Merakit kendaraan bermotor yang tidak laik jalan	1 (satu) tahun	12.000.000,00
2	Kendaraan bermotor tidak lulus uji	6 (enam) bulan	6.000.000,00
3	Kendaraan bermotor tidak terdaftar	6 (enam) bulan	6.000.000,00
4	Pengemudi tidak mempunyai SIM	6 (enam) bulan	6.000.000,00
5	Tabrak lari	6 (enam) bulan	6.000.000,00
6	Tidak dilengkapi STNK	2 (dua) bulan	2.000.000,00
7	Tidak membawa SIM	2 (dua) bulan	2.000.000,00
8	Tidak dilengkapi dengan sabuk pengaman/helm	1 (satu) bulan	1.000.000,00

Masyarakat mungkin belum melihat betapa Undang-undang itu memberikan perlindungan kepada mereka, hal ini bisa dilihat dengan masih banyaknya jumlah dari jenis pelanggaran lalu-lintas (lihat tabel II). Tekat pemerintah untuk menegakkan disiplin dan kesadaran hukum merupakan salah satu alasan dicantumkannya sanksi pidana yang berat, meskipun banyak protes, tanggapan, kritik kepada pemerintah tetapi pemerintah tetap mencantumkan atau tidak mengubah beratnya sanksi pidana tersebut dalam Undang-undang no 14 tahun 1992 tersebut.

2. Ketaatan Pengemudi Kendaraan Bermotor di Wilayah Kabupaten Kediri

Berdasarkan survey yang penulis lakukan pada instansi terkait dalam hal ini Kepolisian Resort Kediri di Pare dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Daerah tingkat II Kabupaten Kediri diperoleh data bahwa tingkat ketaatan masyarakat tergolong cukup baik terutama yang berkaitan dengan lalu-lintas. Angka-angka pelanggaran yang disusun oleh pihak kepolisian bukan mencerminkan tingkat kesadaran hukum masyarakat Kabupaten Kediri rendah melainkan juga mencerminkan bahwa aktifitas penegakkan hukum khususnya dalam bidang Lalu-lintas di Kabupaten Kediri. Meskipun demikian aparat terkait dalam hal ini Kepolisian dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan telah melakukan upaya-upaya yang bertujuan untuk menekan angka pelanggaran lalu-lintas yang mana pelanggaran tersebut ada sebagai akibat dari ketidaktahuan masyarakat tentang ketertiban berlalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran tersebut tidak akan terjadi apabila masyarakat

khususnya para pengguna kendaraan bermotor mau mentaati peraturan-peraturan yang berlaku, dimana pada dasarnya peraturan tersebut dibuat juga untuk kepentingan dan keselamatan para pemakai jalan. Tetapi sayangnya para pemakai jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor baru akan mematuhi peraturan-peraturan tersebut jika ada petugas dalam hal ini aparat polisi lalu lintas yang bertugas atau berjaga di tempat-tempat tertentu.

Dari survey yang penulis lakukan di Kepolisian Resort Kediri di Pare diperoleh data pelanggaran-pelanggaran lalu-lintas dari tahun 1995 s/d 1998 yang menunjukkan adanya penurunan tingkat pelanggaran lalu-lintas pada jenis pelanggaran kelengkapan syarat teknis kendaraan bermotor.

TABEL II

JENIS PELANGGARAN PERIODE 1995 – 1998 DI POLRES KEDIRI

TAHUN	Rambu & marka	Helm	Surat	Kece patan	Syarat teknis	Perun- tukkan	Lain- lain	Jumlah (100%)
1995	394	984	4.815	17	4.202(39,3%)	261	-	10.673
1996	634	1.637	11.151	-	3.410(23,8%)	545	-	14.308
1997	1.508	2.786	17.707	48	2.424(9,16%)	957	20	26.450
1998	811	1.517	4.076	-	1.185(14,5%)	560	-	8.149

Bedasarkan data tersebut diatas meskipun jenis pelanggaran kendaraan bermotor secara umum tidak mengalami tingkat penurunan yang berarti tetapi dilihat dari jenis pelanggaran yang berkenaan dengan syarat teknis kelaikan jalan kendaraan bermotor terlihat mengalami penurunan. Hal ini berarti bahwa masyarakat khususnya

pemakai atau pengguna kendaraan bermotor di wilayah Kabupaten Kediri mulai menyadari akan pentingnya kelengkapan teknis laik jalan suatu kendaraan bermotor.

3. Implementasi Sanksi Atas Ketentuan Kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor

Rakitan menurut Undang-undang nomor 14 tahun 1992 di Wilayah Kabupaten Kediri

Adapun mengenai keberadaan kendaraan bermotor rakitan di wilayah Kabupaten Kediri yang berjumlah sangat besar terutama di daerah pedesaan dan beroperasi di jalan umum sebenarnya sudah ada perintah tegas dari atasan masing-masing instansi dalam hal ini Kepala Kepolisian Resort Kediri dan Kepala Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kabupaten Kediri untuk menindak tegas para perakit, pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut. Meskipun tidak tindak lanjut atas perintah dari atasan mereka, pihak Polri sendiri dan Dinas Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Daerah sudah mengupayakan pembinaan terhadap para perakit dan pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut tetapi mereka dalam hal ini para perakit dan pengguna kendaraan bermotor rakitan kurang memahami ketentuan yang ada dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan khususnya pasal 55 dan pasal 56 yang memuat tentang sanksi pidana atas pelanggaran kelaikan jalan kendaraan bermotor rakitan yang mereka gunakan. Perbuatan para perakit dan pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut tidak mengindahkan peraturan yang ada seperti yang termuat dalam pasal 12 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan jo pasal 127

Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi yang intinya bahwa kendaraan bermotor dinyatakan laik jalan apabila :

1. Kendaraan bermotor harus memenuhi ambang batas laik jalan.
2. Kendaraan-kendaraan tertentu yang sesuai dengan peruntukannya, ambang batas laik jalannya ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

Namun ketentuan-ketentuan yang ada di dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 maupun dalam Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tidak diindahkan oleh para perakit maupun pengguna kendaraan bermotor rakitan. Mereka lebih memikirkan bahwa keberadaan kendaraan bermotor rakitan tersebut sangat bernilai ekonomis bagi mereka, baik perakit maupun pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut. Dengan kendaraan bermotor rakitan tersebut mereka dapat dengan mudah memproses hasil pertanian mereka. Bagi perakit sendiri dengan menggunakan alat yang sederhana bahkan terkadang mereka para perakit menggunakan barang-barang bekas bisa memperoleh keuntungan yang tinggi karena perakitan kendaraan bermotor tersebut.

Akhir-akhir ini di wilayah Kabupaten Kediri jumlah kendaraan bermotor rakitan semacam Light Dok, Genzo dan sejenisnya menunjukkan adanya peningkatan. Peningkatan tersebut terjadi karena kurang adanya pengawasan dan pembinaan dari aparat yang terkait. Menurut Polisi kurangnya pengawasan dan pembinaan tersebut karena :

1. Kurang menguasai isi dari Undang-undang nomor 14 tahun 1992 beserta Peraturan Pelaksananya.

2. Untuk membersihkan citra Polisi yang pernah buruk di hadapan masyarakat sehingga untuk menarik simpati.

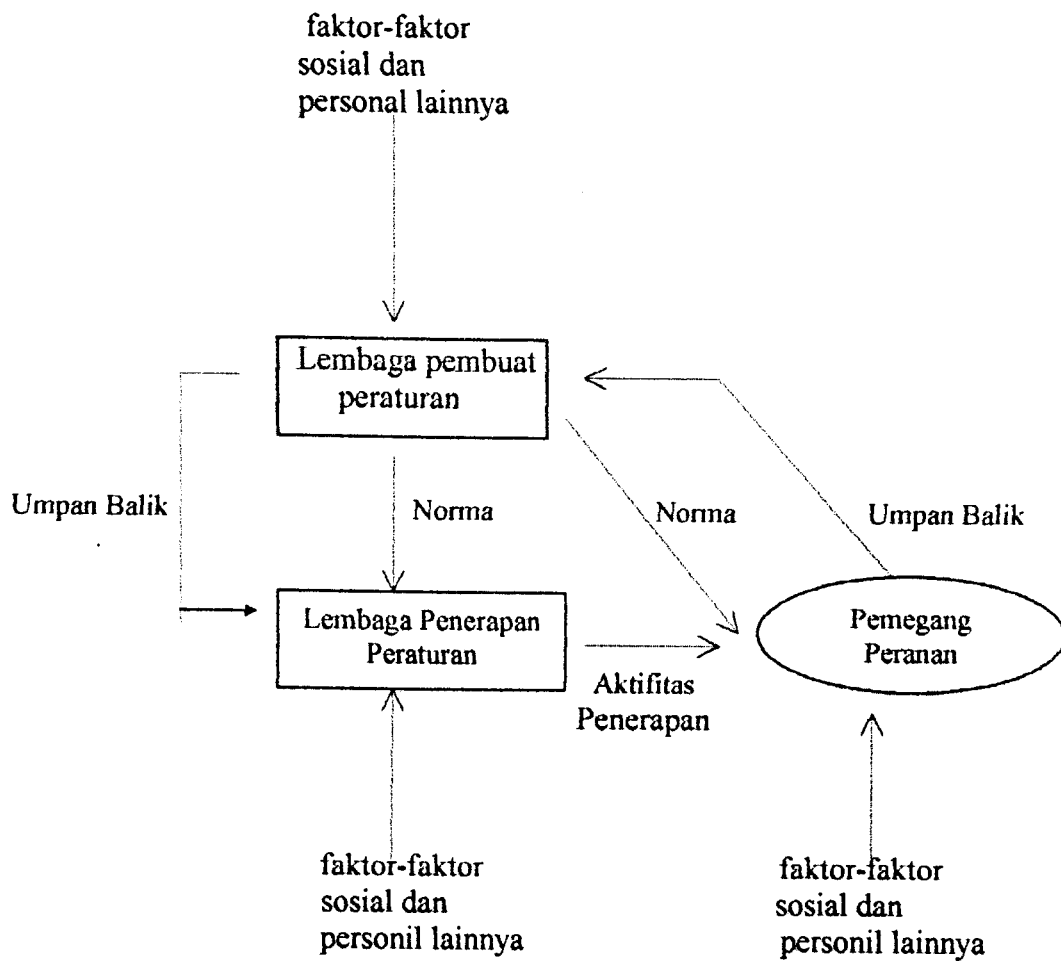
Menurut DLLAJD kurangnya pengawasan dan pembinaan disebabkan karena :

1. Keterbatasan dana operasional.
2. Kurang menguasai isi dari Undang-undang nomor 14 tahun 1992 beserta Peraturan Pelaksananya.
3. Keterbatasan personil.

Sikap instansi sentris inilah menyebabkan tidak koordinasi antara kedua belah pihak yang berwenang.

Menurut analisa penulis, pemahaman dan penerapan hukum (dalam hal ini Undang-undang nomor 14 tahun 1992) tidak berjalan dengan baik. Hukum dapat berjalan dengan baik apabila ada peran serta dalam masyarakat. Untuk lebih jelasnya penulis mengutip model bekerjanya hukum menurut *Seidman*¹⁴ , seperti yang ditulis oleh Didik Endro Purwoleksono dalam Thesisnya yang berjudul *Fungsi Pengayoman berdasarkan Undang-undang nomor 8 tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana* , seperti yang tergambar di bawah ini,

¹⁴ *Ibid*, h. 55.



Yang diuraikan dalam dalil-dalil sebagai berikut:

- (1). Setiap peraturan hukum memberitahu tentang bagaimana seorang pemegang peran (role occupant) itu diharapkan bertindak.
- (2). Bagaimana seorang pemegang peran itu bertindak sebagai suatu respon terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan yang ditujukan kepadanya, sanksi-sanksinya, aktifitas dari lembaga-lembaga pelaksana serta keseluruhan kompleks kekuatan sosial, politik dan lain-lain mengenai dirinya.

- (3). Bagaimana lembaga pelaksana itu akan bertindak sebagai respons terhadap peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan hukum yang ditujukan kepada mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kompleks kekuatan-kekuatan sosial, politik dan lain-lainnya mengenai diri mereka serta umpan balik yang datang dari pemegang peran.
- (4). Bagaimana psrs pembuat Undang-undang itu akan bertindak merupakan fungsi peraturan-peraturan yang mengatur tingkah laku mereka, sanksi-sanksinya, keseluruhan kekuatan-kekuatan sosial, politik dan lain-lainnya mengenai diri mereka serta umpan balik yang datang dari pemegang peran serta birokrasi.

Dari kutipan diatas, apabila dikaitkan dengan bekerjanya hukum bahwa pemegang peranan dipengaruhi oleh faktor-faktor sosial dan personal lainnya serta peraturan perundang-undangan dalam hal ini adalah Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan angkutan Jalan.

Selama ini upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pihak Kepolisian dan DLLAJ untuk menertibkan keberadaan Kendaraan Bermotor rakitan ini dengan mengadakan pembinaan pada masyarakat khususnya dalam hal penggunaan kendaraan bermotor rakitan ini yang sebagian besar bertempat tinggal di daerah pedesaan yang mana sebagian dari mereka masih kurang memahami keberadaan Undang-undang nomor 14 tahun 1992, bahkan banyak pula dari mereka yang tidak tahu sama sekali apa dan bagaimana Undang-undang nomor 14 tahun 1992 itu. Ini merupakan salah satu tugas yang harus diemban oleh aparat penegak hukum yang berkenaan dengan pemberian pengarahan dan penjelasan kepada mereka agar tidak timbul kesalah

pahaman diantara mereka, sebab hukum dapat berfungsi dengan baik apabila ada keserasian dalam hubungan antara empat faktor, yaitu :

1. Hukum atau peraturan itu sendiri ;
2. Mentalitas petugas yang menegakkan hukum ;
3. Fasilitas yang diharapkan untuk mendukung pelaksanaan hukum ;
4. Kesadaran hukum, kepatuhan hukum dan perilaku warga masyarakat.¹⁵

Dengan demikian apabila terjadi keharmonisan antara keempat faktor tersebut maka hukum dapat diterapkan ditengah masyarakat sesuai dengan daripada tujuan Undang-undang tersebut dibuat. Dan yang lebih penting lagi karena Kendaraan bermotor rakitan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Kediri ini memang tidak laik jalan karena tidak dilengkapi dengan persyaratan teknis dan administrasi kendaraan bermotor seperti yang telah diatur dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 beserta peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993.

Apabila ada pelanggaran-pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang ada dalam Undang-undang lalu-lintas maka prosedur pemeriksaan pelanggaran lalu-lintas harus sesuai dengan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah nomor 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Lalu-lintas.

Pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh pemeriksa terhadap pengemudi dan kendaraan bermotor mengenai pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan serta pemenuhan persyaratan administratif. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh pemeriksa pegawai negeri sipil yang

memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, pemeriksaan kendaraan bermotor yang meliputi pemeriksaan persyaratan laik jalan kendaraan bermotor terdiri dari :

- a. pemeriksaan tanda uji lulus uji (kir).
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi
 1. Sistem rem.
 2. Sistem kemudi
 3. Posisi roda depan,
 4. badan dan kerangka kendaraan,
 5. pemuatan,
 6. klakson,
 7. lampu-lampu,
 8. penghapus kaca,
 9. kaca spion,
 10. ban,
 11. emisi gas buang,
 12. kaca depan dan kaca jendela,
 13. alat pengukur kecepatan,
 14. sabuk keselamatan dan
 15. perlengkapan dan peralatan.

¹³ Ibid. h. 59.

Sedangkan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan yang pemeriksaannya diwenangkan kepada Polisi Negara Republik Indonesia meliputi :

- a. surat ijin mengemudi,
- b. surat tanda nomor kendaraan bermotor,
- c. surat tanda coba kendaraan bermotor,
- d. tanda nomor kendaraan bermotor dan
- e. tanda coba kendaraan bermotor.

Dengan demikian kendaraan yang laik jalan adalah kendaraan yang memenuhi syarat-syarat seperti tersebut diatas, apabila terbukti adanya suatu pelanggaran terhadap persyaratan tersebut maka petugas pemeriksa melaporkan kepada petugas penyidik, kemudian dilanjutkan pada proses peradilan.

Acara pemeriksaan pelanggaran lalu-lintas berbeda dengan acara pemeriksaan pada perkara-perkara pidana lainnya. Hal-hal yang dikecualikan dalam pemeriksaan pelanggaran lalu-lintas meliputi :

- a) salah satu asas pemeriksaan di sidang pengadilan adalah “ Pemeriksaan dilakukan dengan Hakim Majelis “ , pada pemeriksaan lalu-lintas “ Pemeriksaan dilakukan dengan Hakim Tunggal “.
- b) Dalam perkara pelanggaran lalu-lintas jalan tidak diperlukan berita acara pemeriksaan, oleh karena itu catatan tertulis penyidik kepada terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat sidang sebagaimana dimaksud dalam pasal 207 ayat 1 (a) KUHP segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya.

- c) Terdakwa dapat menunjuk seseorang dengan surat untuk mewakilinya dalam sidang, seperti yang telah ditentukan dalam pasal 213 KUHP.
- d) Jika terdakwa atau wakilnya tidak hadir didalam sidang, pemeriksaan perkara tetap dilanjutkan, seperti yang telah ditentukan dalam pasal 214 ayat (1) KUHP.
- e) Dalam hal putusan diucapkan diluar hadirnya terdakwa, surat amar putusan segera disampaikan kepada terpidana dan putusan itu berupa perampasan kemerdekaan, terdakwa dapat mengajukan perlawanan, seperti yang telah ditentukan pada pasal 214 ayat (2) dan (4) KUHP.
- f) Setelah 7 hari semenjak putusan diberitahukan kepada terdakwa secara sah, terdakwa bisa mengajukan perlawanan kepada pengadilan yang menjatuhkan putusan tersebut, seperti yang telah ditentukan pada pasal 214 ayat (5) KUHP.
- g) Apabila setelah diajukan perlawanan ternyata putusannya tetap berupa pidana maka terdakwa bisa melakukan banding, seperti yang telah disebutkan dalam pasal 214 ayat (8) KUHP.

Menurut pasal 211 Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana yang diperiksa menurut aacara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas adalah perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundangan Lalu-lintas jalan. Yang dimaksud “perkara pelanggaran tertentu” adalah:

- a. mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu-lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan;

- b. mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan surat ijin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan, surat tanda uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lalu-lintas jalan atau ia dapat memperlihatkan tetapi masa berlakunya sudah daluwarsa;
- c. membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki surat ijin mengemudi;
- d. tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu-lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggandengan dengan kendaraan lain;
- e. membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan
- f. pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu-lintas jalan dan atau isyarat alat pengatur lalu-lintas jalan, rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan;
- g. pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang;
- h. pelanggaran terhadap ijin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan. (Penjelasan pasal 211 KUHAP)

Di wilayah Kabupaten Kediri implementasi dari sanksi pidana pasal 55 dan 56 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 secara tegas belum bisa dilaksanakan, padahal sudah jelas bahwa keberadaan kendaraan bermotor rakitan tersebut secara teknis jelas sesuai dari isi pasal 55 dan 56 Undang-undang nomor 14 tahun 1992 yang berbunyi:

Pasal 55 :

1. *Barangsiapa memasukkan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai dengan peruntukaan, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang dilaluinya sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah).*

Pasal 56 :

- (1). *Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana yang diatur dalam pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).*
- (2). *Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).*

Selain ketentuan diatas apabila terjadi kecelakaan lalu-lintas yang melibatkan kendaraan bermotor rakitan tersebut maka pihak Kepolisian setempat tetap akan menindak sesuai dengan peraturan yang ada. Selain itu pihak Kepolisian bersama pihak Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Daerah Kabupaten Kediri telah

membentuk suatu tim khusus yang menangani masalah kecelakaan lalu-lintas, serta agar menjadi peringatan bagi penggunaKendaraan Bermotor Rakitan dan pengguna kendaraan bermotor lainnya sehingga tidak akan terjadi hal-hal yang tidak kita inginkan.

B A B IV

P E N U T U P

Di dalam bab IV ini merupakan bagian penutup dari bab I sampai dengan bab IV, dan merupakan bagian kesimpulan dari bab-bab sebelumnya, serta dalam bab ini diuraikan saran-saran yang merupakan solusi maupun jalan keluar yang dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum, khususnya dalam rangka penegakan hukum di bidang lalu-lintas dan angkutan jalan.

1. Kesimpulan

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kelaikan jalan kendaraan bermotor adalah persyaratan umum yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan dari suatu kendaraan bermotor pada waktu dioperasikan di jalan. Dengan demikian lahirlah Undang-undang nomor 14 tahun 1992 menggantikan Undang-undang nomor 3 tahun 1965 yang pernah berlaku di Indonesia tetapi tidak mengatur secara tegas mengenai persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan bermotor.

Implementasi atas berlakunya Undang-undang nomor 14 tahun 1992 di Wilayah Kabupaten Kediri menunjukkan bahwa Undang-undang nomor 14 tahun 1992 belum dapat terlaksana secara sepenuhnya. Masih banyak berkeliaran kendaraan bermotor rakitan yang secara jelas tidak memenuhi ketentuan dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992, serta tidak memperhatikan keselamatan pengguna (dalam hal ini yang penulis maksud adalah pengemudi dan pengguna jasa kendaraan tersebut).

..

Padahal untuk bisa beroperasi di jalan umum maka prasyarat yang harus dipenuhi oleh suatu kendaraan bermotor adalah sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-undang nomor 14 tahun 1992 beserta Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Menurut analisa yang telah peroleh di lapangan, ketidaktaatan pengguna kendaraan bermotor rakitan yang ada di wilayah Kabupaten Kediri disebabkan oleh beberapa faktor yaitu :

1. Kurangnya pemahaman Aparat terhadap isi dari UU nomor 14 tahun 1992 yang secara tegas mengatur mengenai keberadaan kendaraan bermotor rakitan yang banyak beroperasi di jalan;
2. Aparat pelaksana di lapangan yang berkaitan dengan Undang-undang nomor 14 tahun 1992 dinilai kurang tegas dalam menindak para pelanggar ketentuan undang-undang.
3. Pengetahuan masyarakat khususnya pengguna jenis kendaraan bermotor rakitan ini kurang memadai, artinya tingkat pengetahuan yang dimiliki pengguna kendaraan bermotor rakitan yang ada di wilayah Kabupaten Kediri belum bisa menunjukkan sikap dan kesiapan untuk berperilaku sesuai dengan peraturan yang berlaku (Legal behavior), yang tercermin dalam ketaatan hukum sebagai perilaku sehari-hari.

..

2. Saran-saran

Setelah penulis mengambil kesimpulan dalam penulisan skripsi ini, maka untuk kelengkapannya penulis ingin mencoba memberikan sedikit sumbang saran sedapat mungkin mengingat kemampuan penulis dalam menguasai hukum di bidang lalu-lintas masih jauh dari sempurna. Semoga saran penulis dapat sedikit banyak membantu terlaksannya penegakan hukum di bidang lalu-lintas.

Adapun saran-saran yang ingin saya sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan adanya pembinaan dan penyuluhan hukum tentang tertib berlalu-lintas kepada masyarakat, khususnya para pengguna kendaraan bermotor rakitan;
2. Perlu dibentuk semacam kelompok atau perkumpulan yang secara khusus bergerak dalam kaitannya dengan keberadaan kendaraan bermotor rakitan, sehingga keberadaannya lebih terorganisir;
3. Perlu diberikan kemudahan dan kelonggaran bagi para pengguna kendaraan bermotor rakitan tersebut dalam hal pengurusan pendaftaran kendaraan bermotor rakitan mereka;
4. Untuk mengurangi penyelesaian pelanggaran lalu-lintas di luar proses hukum, perlu adanya pembinaan dan pengawasan yang intensif terhadap aparat pelaksana di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Himpunan perundang undangan Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Garuda Buana
Indah Pasuruan,

WJS Poerwodarminto, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka,

Soerjono Soekanto, 1988 Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum, Bina Aksara
Jakarta ,

Bahan Bacaan Hukum dan Masyarakat, Universitas Brawijaya Malang,

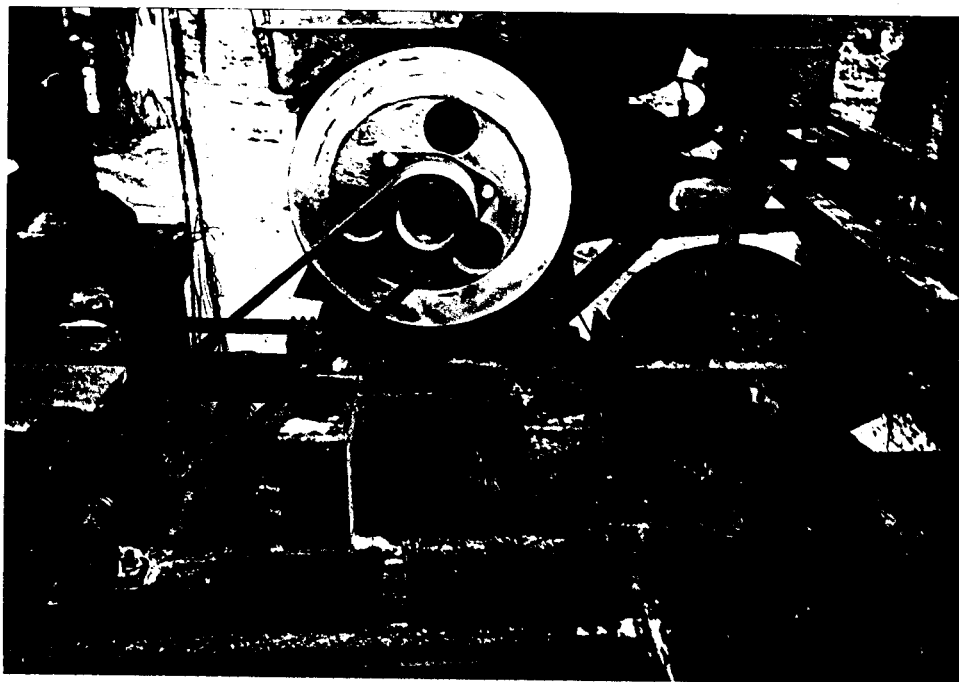
Didik Endro Puwoleksono, Fungsi Pengayoman berdasarkan Undang-undang
nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, Tesis Fakultas hukum
Universitas Indonesia,

Amiruddin Ketaatan Pengemudi Angkutan Umum di Kodya Mataram, Tesis
Fakultas Hukum Universitas Airlangga,

Satjipto Raharjo, Masalah Penegakan Hukum suatu Tinjauan Sosiologi, Sinar Baru,
Bandung.

LAMPIRAN I:

RANGKAIAN KENDARAAN BERMOTOR RAKITAN



LAMPIRAN II

RANGKAIAN KENDARAAN BERMOTOR RAKITAN

