EFEKTIVITAS PENGATURAN STANDAR LAMPU *LIGHT EMITTING DIODE* PADA KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH KEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG

SKRIPSI

Oleh

Widya Nurtillahi

150710017

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

UNIVERSITAS PUTERA BATAM

TAHUN 2021

EFEKTIVITAS PENGATURAN STANDAR LAMPU *LIGHT EMITTING DIODE* PADA KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH KEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat
Memperoleh gelar sarjana

Oleh

Widya Nurtillahi

150710017

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

UNIVERSITAS PUTERA BATAM

TAHUN 2021

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Widya Nurtillahi

NPM : 150710017

Fakultas : Sosial dan Humaniora

Program studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa SKRIPSI yang saya buat dengan judul :
EFEKTIVITAS PENGATURAN STANDAR LAMPU *LIGHT EMITTING DIODE* PADA KENDARAAN BERMOTOR DIWILAYAHKEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG
Adalah hasil karya saya sendiri dan bukan "DUPLIKASI" dari karya orang lain. Sepengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah di tulis atau di terbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis di kutip dalam naskah ini dan di sebutkan dalam sumber kutipan dan sumber pusaka. Apabila di dalam naskah skripsi ini terbukti terdapat unsur unsur plagiasi saya bersedia naskah skripsi ini di gugurkan dan skripsi yang saya peroleh saya di batalkan, serta di proses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Demikian surat ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan dari siapapun.

Batam, 29 Juli 2021

Widya Nurtillahi
150710017

EFEKTIVITAS PENGATURAN STANDAR LAMPU *LIGHT EMITTING DIODE* PADA KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH KEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu syarat
Memperoleh gelar sajrana

Oleh
Widya Nurtillahi
150710017

Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal
seperti tertera dibawah ini

Batam, 29 Juli 2021

Zulkifli, S.H., M.H
Pembimbing

ABSTRAK

Kendaraan yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Satu dari persyatan teknis dan laik jalan adalah daya pancar, lampu merupakan komponen yang wajib terpasang pasang pada kendaraan. Polisi satuan lalu lintas adalah pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas antara lain penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli dan pendidikan masyarakat, dalam setiap tindakan polisi harus berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002,Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 2012. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan jawaban mengenai efektivitas Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dalam mengatur pelanggaran daya pancar pada lampu kendaraan bermotor, Prosedur polisi dalam menentukan suatu daya pancar telah melewati ambang batas dan melihat hambatan dan upaya polisi dalam menertibkan para pengguna lampu dengan daya pancar yang melewati ketentuan undang-undang. Penulis dalam menemukan jawaban terkait masalah tersebut menggunakan metode penelitian empiris. Data diperoleh penulis dari hasil wawancara dengan Kaur Binops Kepolisian Resor Kota Barelang. Hasil penelitian adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berjalan cukup efektif, hal ini dilai berdasarkan data adanya penurunan jumlah pelanggaran pada tahun 2017 dan 2018, polisi tidak memiliki prosedur khusus mengenai daya pancar sudah melewati ambang batas, kesadaran masyarakat menjadi hambatan penertiban penggunaan lampu yang melewati ketentuan daya pancar.

Kata kunci:Lampu, Daya Pancar, Polisi Lalu Lintas.

ABSTRACT

Vehicles operating on the road must meet technical and roadworthy requirements. One of the technical and road-worthy requirements is transmit power, the lamp is a component that must be installed on the vehicle. The traffic police unit is the executor in charge of carrying out tasks including guarding, regulating, escorting, patrolling and public education, in every police action it must be based on Law No. 2 of 2002, Law No. 22 of 2009 and Government Regulation No. 80 of 2012. The purpose of this study is to find answers regarding the effectiveness of Law No. 22 of 2009 in regulating violations of the emission power of motorized vehicle lights. Police procedures in determining a transmit power have crossed the threshold and see the obstacles and police efforts in controlling the traffickers. users of lamps with emitting power that exceeds the provisions of the law. The author in finding answers to these problems uses empirical research methods. The data was obtained by the author from the results of interviews with the Head of Binops of the Barelang City Police. The results of the study are that Law Number 22 of 2009 is quite effective, this is judged based on data on a decrease in the number of violations in 2017 and 2018, the police do not have special procedures regarding transmitting power that has passed the threshold, public awareness is an obstacle to controlling the use of lights that pass the transmit power requirement.

Keywords: *Lights, Transmittance, Traffic Police.*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan segala puji dan syukur kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala yang hingga saat ini masih memberikan limpahan rahmat serta anugerah dari-Nya, sehingga Penulis dapat merampungkan tugas akhir yang merupakan salah satu syarat dalam menyelesaikan studi serta dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam. Penulis menyadari bahwa Skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh sebab itu penulis dengan senang hati menerima kritik dan saran bersifat membangun untuk menyempurnakan Skripsi ini. Penulis dalam melakukan penulisan skripsi ini selalu mendapatkan bantuan berupa bimbingan, dorongan, serta semangat dari banyak pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, Penulis menyampaikan ucapa terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Nur Efli Husda, S.Kom.,M.SI.selaku Rektor Universitas Putera Batam.
2. Dr. Michael Jibrael Rorong, S.T., M.I.Kom. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora.
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H., M.H. Selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.
4. BapakZulkifli, S.H., M.H selaku Pembimbing Skripsi pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam
5. Dosen dan Staff Universitas Putera Batam.
6. Segenap Pimpinan dan Staff di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelangyang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian.
7. Bapak Indra Gunawan selaku Kaur BinopsKepolisian Resor Kota Barelang yang mau meluangkan waktu untuk sesi sekaligus memberikanlmu maupun pengalaman serta saran kepada penulis selama proses penyelesaian skripsiini.

8. Bapak Rahmat Hidayat S.E. selaku staff administrasi lalu lintas Kepolisian Resor Kota Barelang.

9. Segenap staff PT Daya Anugrah Mandiri yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian.

10. Kedua orang tua penulis, ayahanda Zulkifli, bunda Zulhema dan seluruh keluarga yang senantiasa memberikan doa serta dukungan hingga saatini, sehingga penulis tetap semangat dalam menyelesaikan perkuliahan serta dapat menyelesaikan penyusunan Skripsiini dengan baik.

11. Teruntuk sahabat penulis Ahmad Abdul Rohim S.H., Sahabat Ciwi terkasih, dan rekan-rekan seangkatan ilmu hukum Nagoya 2015, terimakasih untuk saling menyemangati.

12. Terimakasih kepada rekan-rekan Informa Nagoya tempat penulis belajar dan bekerja yang selalu mendukung dan tak henti memberikan semangat.

13. Ucapan terima kasih untuk yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan saran serta dorongan dalam menyelesaikan Skripsi ini.

Akhir kata Penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu Penulis dan apabila ada yang tidak tersebutkan Penulis mohon maaf. Besar harapan Penulis pada penulisan Skripsi ini, semoga dapat bermanfaat bagi kita semua dan menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan, Amin.

Batam, 29 Juli 2021

Widya Nurtillahi

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i

SURAT PERNYATAAN ii

HALAMAN PENGESAHAN iii

ABSTRAK iv

ABSTRACT v

KATA PENGANTAR vi

DAFTAR ISI viii

DAFTAR LAMPIRAN xii

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1. Latar Belakang Masalah 1

1.2. Identifikasi Masalah 8

1.3. Batasan Masalah 9

1.4. Rumusan Masalah 9

1.5. Tujuan Penelitian 10

1.6. Manfaat Penelitian 10

1.6.1. Manfaat teoritis 10

1.6.2. Manfaat Praktis 11

BAB II KAJIAN PUSTAKA 12

2.1. Kerangka Teori 12

2.1.1. Pengertian Kendaraan 12

2.1.2. Pengertian Modifikasi 14

2.1.3. Teori Efektivitas Hukum 16

2.2. Kerangka Yuridis 25

2.2.1. Tinjauan Umum Undang Undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan..... 25

2.2.2. Tinjauan Umum Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan..... 28

2.2.3. Tinjauan Umum Dasar Hukum Modifikasi 29

2.2.4. Tinjauan Umum Daya Pancar 32

2.2.5. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas 35

2.2.6. Tinjauan Umum Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor 41

2.2.7. Dasar hukum Penggunaan Sepeda Motor 44

BAB III METODE PENELITIAN..... 50

3.1. Jenis dan Sifat Penelitian..... 50

3.2. Metode Pengumpulan Data 50

3.2.1. Jenis Data 51

3.2.2. Alat Pengumpulan Data 52

3.3. Metode Analisis Data 53

3.4. Penelitian Terdahulu..... 54

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 58

4.1. Hasil Penelitian..... 58

4.1.1. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Daya Pancar 58

4.1.2. Hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota lBarelang Dalam Melaksanakan Penertiban Pengemudi Sepeda Motor Yang Menggunakan Daya pancar Di Atas Ambang Batas..... 65

4.2. Pembahasan 67

4.2.1. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Daya pancar 67

4.2.2. Hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Melaksanakan Penertiban Pengemudi Sepeda Motor Yang Menggunakan Daya pancar Di Atas Ambang Batas Daya pancar, Dan Upaya Mengatasinya 73

BAB V SIMPULAN DAN SARAN 76

5.1. Simpulan 76

5.1.1. Simpulan 76

5.1.2. Simpulan 76

5.2. Saran 77

5.2.1. Saran 77

5.2.2. Saran 78

DAFTAR PUSTAKA 79

LAMPIRAN 81

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Surat Izin Penelitian
Lampiran 2	Surat Balasan Izin Penelitian di Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah kepulauan Riau Resor Kota Barelang
Lampiran 3	Data pelanggaran Lalu Lintas Pada Tahun 2017, 2018 dan 2019 (bulan Januari sampai Juni)
Lampiran 4	Cuplikan Layar (ScreenShot) SOP Pemberhentian Kendaraan Bermotor di jalan
Lampiran 5	Struktur Organisasi Sat Lantas Polresta Barelang
Lampiran 6	Foto Bersama Kaur BinopsKepolisian Resor Kota Barelang Foto Bersama Pegawai Showroom Honda
Lampiran 7	Cuplikan layer (ScreenShot) Dasar Hukum Tentang Pengujian Daya Pancar
Lampiran 8	Cuplikan Layar Contoh Pengujian Daya Pancar dan Alat Uji Daya Pancar
Lampiran 9	Daftar Riwayat Hidup

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan negara hukum yang mana segala hal di atur dengan hukum, hal ini tertuang dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-undang 1945 yang berbunyi “Indonesia adalah Negara Hukum”, selanjutnya dalam penjelasan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 disebutkan bahwa “ Negara Indonesia berdasarkan atas hukum (*rechstaat*) tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*mochstaat*), ketentuan pasal tersebut tersebut merupakan landasan konstitusional bahwa Indonesia adalah Negara yang berdasarkan Hukum.

Gagasan Negara hukum telah lama di kembangkan oleh para filsuf dari zaman Yunani Kuno. Pada awalnya dalam buku “the Republic” Plato berpendapat bahwa adalah mungkin mewujudkan negara ideal untuk mencapai kebaikan, yang berintikan kebaikan, Untuk itu kekuasaan harus di pegang oleh orang yang mengetahui kebaikan. Seorang filosof (*the philosopher king*) dalam bukunya “*the Statesmen*” dan ”*the Law*”, Plato menyatakan bahwa yang dapat diwujudkan adalah bentuk paling baik kedua (*the second best*) yang menempatkan supremasi hukum.

Pemerintahan yang mampu mencegah kemerosotan kekuasaan seseorang adalah pemerintahan oleh hukum. Senada dengan Plato, tujuan Negara menurut

Aristoteles adalah untuk mencapai kehidupan yang paling baik (*the best life possible*) yang dapat dicapai dengan supremasi hukum. Hukum adalah wujud kebijaksanaan kolektif warga Negara (*collective wisdom*), sehingga peran warga Negara diperlukan dalam pembentukannya. Negara hukum mempunyai kewenangan atau kekuasaan yang terpusat dalam satu pemerintahan dengan menggunakan sistem presidensial. Akan tetapi kewenangan tersebut tidaklah serta-merta dijalankan semuanya oleh presiden,namun ada beberapa lembaga yang mengatur seluruh berjalannya negara tersebut. Pembagian kekuasaan atau kewenangan tersebut menggunakan sistem *triaspolitica*, yaitu legislatif, eksekutif, dan yudikatif.

Kepolisian termasuk dalam kewenangan Eksekutif, Kepolisian memiliki unit yang berbeda-beda seperti Shabara, Brimob, Densus, Propam dan lain-lain mengenai keamanan didalam hubungan masyarakat dijaga oleh kepolisian. Selain tugas keamanan sipil yang melekat pada kepolisian, ada tugas lain yakni salah satunya menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas jalan.

Lalu Lintas dan angkutan jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat, setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan bermacam-macam kepentingan. Sejarah lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi sampai peerubahan pola tingkah laku masyarakat. LLAJ ketika pada masa pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam

“werverkeersordonnantie” (Staatsblad 1933 No.86). perkembangan selanjutnya werverkeersordonnantie tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 No.72. Lalu dirubah lagi setelah Indonesia merdeka tepatnya pada tahun 1951 dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 tentang perubahan dan tambahan. Selang 15 tahun kemudian dari berlakunya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi (UU LLAJ) ke dalam undang-undang yang baru serta mencabut peraturan yang sebelumnya tentang lalu lintas dan angkutan jalan. maka lahirnya Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong).

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur Lalu Lintas dan angkutan jalan di Indonesia setelah Indonesia merdeka. Seiring dengan perkembangan zaman dan ilmu pengetahuan teknologi pada 27 Tahun kemudian diatur kembali LLAJ di Indonesia dengan UU yang baru yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992. Ada hal yang menarik dari UU Nomor 14 Tahun 1992 ini bahwa UU ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui Perpu Nomor 1 Tahun 1992 yang disahkan menjadi UU Nomor 22 Tahun 1992. Sebagaimana yang terdapat dalam Konsideran UU Nomor 22 Tahun 1992 poin c.

Dengan lahirnya UU Nomor 22 Tahun 1992 makanya UU Nomor 14 Tahun 1992 ditangguhkan pelaksanaanya yang direncanakan pada 17 September 1992 menjadi 17 September 1993 karena berbagai pertimbangan dari pemerintah.

Selanjutnya UU mengenai LLAJ terakhir kali diatur di Indonesia dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan semangat reformasi dan perubahan.

Berlalu lintas merupakan kebutuhan transportasi yang mutlak bagi masyarakat dalam menjalankan mobilitasnya sehari-hari. Masyarakat untuk berpergian bisa dengan mudah dan cepat sampai ketujuan. Manusia dalam mengembangkan pemikiran atau menciptakan alat-alat transportasi yang menjadi salah satu alat yang dapat memudahkan aktifitasnya. Alat transportasi yang dimaksud tersebut salah satunya adalah kendaraan roda dua atau disebut dengan sebutan sepeda motor.

Sepeda motor menjadi salah satu dari alat transportasi yang banyak diminati masyarakat baik dikota maupun dipedesaaan air diseluruh Indonesia. (Miro, 2012:8). Perkembangan alat transportasi darat dari tahun ke tahun selalu meningkat terutama transportasi kendaraan roda dua (sepeda motor) (Maspupa, 2014:4).

Peraturan perundang-undangan Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur setiap pengendara (sepeda motor) untuk berlalu lintas dengan baik demi keselamatan bersama di jalan sesama pengguna jalan raya, pengemudi sepeda motor wajib memperhatikan keamanan dan kenyamanan berkendara (safety riding). Setiap pengendara disamping memahami aturan-aturan berlalu lintas tetapi juga yang perlu diperhatikan adalah mengenai lampu utama pada kendaraan sepeda motor.

Adapun aturan–aturan yang sudah diterapkan di Indonesia tentang penggunaan dan peralatan standart kendaraan. Salah satunya peraturan yang mengatur penggunaan lampu pada kendaraan yang mengacu pada intensitas cahaya, tinggi pemasangan lampu dan posisi jalan,kemudian warna lampu di setiap bagian –bagian kendaraan bermotor. Dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, Pasal 48 ayat 1, dijelaskan bahwa setiap kendaraan beroda dua yang dioperasikan di jalan, harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Lantas pada Pasal 58 disebutkan, setiap kendaraan roda dua yang dioperasikan di jalan, dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalulintas. Sedangkan mengenai sanksi bagi yang melanggar ketentuan lampu utama diatur dalam Pasal 285 ayat (2) UU Lalu Lintas sebagai berikut: “Setiap pengendaran kendaraan beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantulcahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, bumper, penggandengan, penempelan,atau penghapus kaca sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3). Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 yang mengacu pada Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 ayat 3 tentang sistem lampu dan alat pemantul cahaya, disebutkan warna lampu yang diperbolehkan. Ketentuan tersebut meliputi:

1. Lampu utama dekat kendaraan berwarna putih atau kuning muda.
2. Lampu utama jauh kendaraan berwarna putih atau kuning muda
3. Lampu penunjuk arah kendaraan berwarna kuning tua, dengan sinar kelap-kelip.
4. Lampu rem kendaraan berwarna merah.
5. Lampu posisi depan kendaraan berwarna putih atau kuning muda
6. Lampu posisi belakang kendaraan berwarna merah.
7. Lampu mundur kendaraan warna putih atau kuning muda, kecuali untuk kepeda motor.
8. Lampu penerangan pada tanda nomor kendaraan bermotor di bagian belakang.
9. Lampu isyarat peringatan bahaya pada kendaraan berwarna kuning tua, dengan sinar kelap-kelip.
10. Lampu tanda batas dimensi kendaraan bermotor, berwarna putih atau kuning muda, untuk kendaraan bermotor yang lebarnya lebih dari 2.100 mm untuk bagian depan,dan berwarna merah untuk bagian belakang.
11. Alat pemantul cahaya pada kendaraan berwarna merah, yang ditempatkan pada sisi kiri dan kanan bagian belakang kendaraan bermotor.

Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Undang –Undang berlalu lintas No 4 poin C berbunyi “dipasang pada ketinggian tidak melebihi 1.500 mm dari permukaan jalan dan tidak melebihi 400 mm dari

sisi bagian terluar kendaraan”. Untuk batasan intensitas cahaya lampu pada kendaraan bermotor yaitu pasal 70 Peraturan Pemerintah 55 2012 yang menerangkan bahwa daya pancar dan arah sinar lampu utama harus lebih dari atau sama dengan 12.000 candela.

Pengendara roda dua yang mengganti lampu utama mereka dengan lampu LED yaitu jenis 3 lampu yang terbuat dari tabung yang didalamnya terdapat dua elektroda. Lampu ini memerlukan tegangan tinggi yang menyebabkan cahaya yang dipancarkan sangat terang. Maka dari itu banyak pengendara yang mengganti lampu utama kendaraan mereka dengan lampu LED dengan ralasan untuk menambah penerangan pada malam hari.

Polresta menjelaskan “namun masih banyak yang belum cukup paham tentang penggunaan lampu LED yang dapat mengganggu pengendara lain” selain itu Polresta juga menjelaskan bahwa “Akhir-akhir ini banyak keluhan dari pengendara di jalan raya yang masuk kepada kami terkait penggunaan lampu LED yang cukup menyilaukan pengguna jalan dari arah berlawanan. Oleh karena itu kami mencoba untuk sedikit membahas penggunaan lampu LED pada kendaraan bermotor”.

Selain itu adapun alasan mengapa pengendara menggunakan lampu LED yaitu karena sedang mengikuti tren. ”Banyak konsumen ingin beralih menggunakan lampu LED karena tak puas dengan visual pada malam hari yang dihasilkan lampu bawaan,banyak pengendara yang masih tidak mengetahui ketentuan dan bagaimana memasang lampu LED yang benar sesuai standart bila

dibutuhkan.” Ujar pemilik bengkel Sumber Jaya Bersama yang berlokasi di daerah Tiban, Batam.

Sehingga himbauan untuk tidak menggunakan lampu LED yang tidak sesuai standart berlalu lintas perlu diinfokan kepada pengendara-pengendara yang tidak tahu atau sengaja namun menghiraukan peraturan tersebut, bahwa melanggar UU tentang standart lampu dapat terkena sanksi pasal 58 dengan denda Rp 500,000,- dan penjara maksimal 2 bulan kurungan.

Fenomena di atas menjadi alasan peneliti untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul **“EFEKTIVITAS PENGATURAN STANDAR LAMPU LIGHT EMITTING DIODE PADA KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH KEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG”**

1.2. Identifikasi Masalah

Dari fenomena yang dipaparkan di atas dapat diidentifikasi permasalahannya sebagai berikut :

1. Maraknya sepeda motor modifikasi khususnya bagian daya pancar(lampu) dari standar pabrikan diubah menjadi daya pancar(lampu) modifikasi yang mempunyai tingkat cahaya yang menyilaukan.
2. Daya pancar dari lampu utama harus di uji tingkat daya pancarnya agar dapat menentukan apakah daya pancar tersebut telah melewati ambang batas. Adanya hambatan Satuan Lalu Lintas (Satlantas)

Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan lampu dengandaya pancar di atas ambang normal.

1.3. Batasan Masalah

Dalam pembahasan penelitian ini penulis membatasi untuk melakukan penelitian hanya pada masalah yang diteliti yaitu mengenai efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mekanisme Polisi dalam menentukan suatu daya pancar pada lampu telah melewati ambang batas normal, serta hambatan dan upaya yang di lakukan pihak polisi satuan lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan lampu dengandaya pancar di atas ambang batas standar.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana Efektivitas Pengaturan Standar Lampu Light Emitting Diode pada kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?
2. Apa hambatan dan upaya Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor

yang menggunakan lampuLight Emitting Diode dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat efektivitas pengaturan standar daya pancar dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Untuk mengetahui mekanisme Polisi dalam menentukan suatu daya pancar pada lampu kendaraan bermotor telah melewati ambang batas. Untuk mengetahui hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan lampu dengandaya pancar di atas ambang batas dan untuk mengetahui upaya dalam mengatasinya.

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini melalui dua pandangan diantaranya sebagai berikut:

1.6.1. Manfaat teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan kepada penulis mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22

Tahum 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Daya pancar.

2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pihak-pihak yang tertarik membahas lebih lanjut mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahum 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Daya pancar.
3. Penelitian ini diharpkan dapat menambah informasi dan referensi yang bermanfaat bagi penelitian-penelitian yang berkaitan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahum 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1.6.2. Manfaat Praktis

1. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu bagian pembenahan atau perbaikan terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Daya Pancar Lampu pada kendaraan bermotor.
2. Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat pengetahuan kepada para pembaca pada umumnya dan juga memberikan wacana baru bagi pengguna sepeda motor dan pengusaha bengkel motor terhadap praktik modifikasi khususnya bagian daya pancar pada lampu kendaraan bermotor.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori

2.1.1. Pengertian Kendaraan

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, terdiri dari kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan. Pasal 1 ayat 7 sampai 9 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .Jenis kendaraan bermotor dalam pasal 47 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain :

1. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumahrumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
2. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

3. Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
4. Mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
5. Kendaraan Khusus adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: Kendaraan Bermotor Tentara Indonesia, Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia; alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas *(stoomwaltz)*, forklift, loader, excavator, dan crane; serta Kendaraan khusus penyandang cacat.

Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. (Wikipedia, 2019) Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung kepada pengaturan setang oleh pengendara. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah dan terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya serta serta biaya operasionalnya cukup hemat.

Saat ini sepeda motor sudah banyak variasinya, yaitu: beberapa motor dilengkapi dengan papan kaki dan bukan “gagang injekan”, seperti motor matic,

dan mobil samping dan juga beroda tiga, yang biasa disebut trike. Sepeda motor memiliki sejarah yang panjang di negeri ini. Sepeda motor sudah hadir sejak negara ini berada di bawah pendudukan Belanda dan masih bernama Hindia Timur, Oost Indie atau east India. Data yang ada menyebutkan, sepeda motor hadir di Indonesia sejak tahun 1893 atau 118 tahun yang lalu. Uniknya, walaupun pada saat itu negara ini masih berada dibawah pendudukan Belanda, orang pertama yang memiliki sepeda motor di negeri ini bukanlah orang Belanda, melainkan orang Inggris. Dan, orang itu bernama John C Potter, yang sehari-hari bekerja sebagai masinis pertama di pabrik gula Oemboel (baca Umbul) Probolinggo, Jawa timur. Sepeda motor buatan Hildebrand und Wolfmuller itu belum menggunakan rantai, belum menggunakan persneling, belum menggunakan magnet, belum menggunakan aki (accu), belum menggunakan koil, dan belum menggunakan kabel-kabel listrik. Sepeda motor itu menyandang mesin dua silinder horizontal yang menggunakan bahan bakar bensin atau nafta. Diperlukan waktu 20 menit untuk menghidupkan dan menstabilkan mesinnya.

2.1.2. Pengertian Modifikasi

Pengertian Modifikasi Motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri “modifikasi berarti ubah, pengubahan, perubahan” dan kata motor yang berarti “1) mesin yang menjadi tenaga penggerak 2) sepeda yang digerakkan oleh mesin sehingga dapat bejalan dengan pengendaraan orang”.(Imanto, 2014) Apabila duakata tersebut digabung maka menimbulkan makna yang baru yaitu pengubahan kendaraan bermotor. Makna merubah atau memodifikasi kendaraan

bermotor yaitu sepeda motor standar dari pabrikan dirubah menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagia tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya. (Imanto, 2014). Pada pasal 1 ayat 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan modifikasi kendaran bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.

Sementara menurut Setiawan dalam buku teknis praktis merawat dan mereparasi sepeda motor matik.Modifikasi motor adalah mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara. Pada dasarnya memodifikasikendaraan bermotor khususnya sepeda motor ada beberapa klasifikasi atau jenis modifikasi sepeda motor yang dikupas dalam Tabloid Motor. (Imanto, 2014) diantaranya adalah:

1. Modifikasi Sedang, Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian pokok motor seperti mengganti veleg, ban, stang, suspense, memasang fairing, serta pengecatan beberapa bagian atau seluruhnya.
2. Modifikasi Berat, Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori Modifikasi Besar, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspense depan sampai

belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesinn motornya termasuk perubahan kerangka motor.

3. Modifikasi ekstrim, Modifikasi motor untuk kategori ini hampir sama dengan kategori besar, namun perubahan yang dilakukan terlihat ekstrim atau agak menyimpang bahkan tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi seperti ini dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru yang aneh, ganjil, unik dan sejenisnya.

Pada kategori Modifikasi Ekstrim, hampir keseluruhan bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perubahan, seperti suspensi depan sampai belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya temasuk perubahan kerangka motor. Akibatnya dari memodifikasi secara ekstim ini biasanya akan melanggar persyaratan teknis dan laik jalan.

2.1.3. Teori Efektivitas Hukum

Semenjak dilahirkan di dunia, maka manusia telah mempunyai hasrat atau keingnan untuk hidup teratur. Hasrat untuk hidup dengan teratur tersebut dipunyai sejak lair dan selalu berkembang di dalam pergaulan hidup di dalam masyarakat. Namun terkadang apa yang di anggap teratur oleh seseorang, belum tentu dianggap teratur oleh orang atau pihak lain. Oleh karena itu manusia sebagai mahluk sosial yang senantiasa membutuhkan bantuan dari manusia lainnya harus membuat suatu patokan dalam agar tidak terjadi pertentangan kepentingan sebagai

akibat dari pendapat yang berbeda-beda mengenai keteraturan tersebut. (Soekanto, 2018)

Patokan mengenai bagaimna bersikap teratur tersebut kemudian di kenal dengan sebutan norma atau kaidah.Norma atau kaidah tersebut besar kemungkinan muncul dari pandangan mengenai apa yang di anggap baik dan buruk.Yang pada umumnya disebut nilai. Norma atau kaidah yang sudah di tetapkan selanjutnya berfungsi mengatur pribadi manusia.Khususnya mengenai bidang kepercayaan atau kesusilaan. Norma atau kaidah memiliki berbagai tujuan antara lain: (Soekanto, 2018)

1. Norma atau kaida kepercayaan agar manusia memiliki kehidupan yang beriman.
2. Norma atau kaidakesusilaan agar manusia mempunyai hati nurani yang bersih.
3. Norma atau kaidakesopanan agar manusia mengalami kesenangan atau kenikmatan di dalam kehidupannya.
4. Norma atau kaidahukum agar manusia merasakan kedamaian di dalam kehidupannya, di mana kedamaian berarti suatu keserasian antar ketertiban dan ketentraman, atau keserasian antara keterikatan dangan kebebasan.

Empat tujuan di atas yang berkaitan erat dengan tujuan hukum, sehingga tugas hukum adalah tidak lain dari pada mencapai suatu kepastian hukum.

(Soekanto, 2018) Berdasar penjelasan tersebut di atas masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Teori Efektivitas hukum adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor.Yaitu: (Soekanto, 2018)

1. Faktor hukumnya sendiri.

Undang-undang dalam arti materiil adalah peraturan tertulis yang berlaku secara umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Dengan demikian, maka undang-undang dalam materiil meliputi:

a. Peraturan pusat yang berlaku untuk semua warga negara atau suatu kelompok tertentu saja maupun yang berlaku secara umum di sebagian wiayah negara.
b. Peraturan setempat yang hanya berlaku di tempat tertentu saja. Agar undang-undang dapat memberikan dampak positif maka ada beberapa asas agar kemudian dapat berlaku secara efektiv.

Asas yang digunakan agar undang-undang dapat berjalan efektif tersebut antara lain: (Soekanto, 2018)

1. Asas *Non-Retroaktif* Undang-Undang tidak berlaku surut: artinya, undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang

disebut dalam undang-undang tersebut, atau terhadap peristiwa yang terjadi selepas undang-undang tersebut berlaku.

2. Asas *lex superior derogat legi inferior*. Undang-undang yang di buat oleh penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.

3. Asas *lex specialis derogat legi generalis.*Undang-undang yang khusus mengesampingakn undang-undang yang umum.

4. Asas *lex posterior derogat legi priori.* Undang-undang yang baru mengesampingkan undang-undang yang lama.

Dalam pasal 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangandapatlah dikatakan bahwa peraturan hukum yang baik itu adalah peraturan hukum yang dapat di laksanakan. Dapat dilaksana adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut di masyarakat, baik secara filosofism yuridis maupun sosiologis. (Indrati, 2007) dilihat dari sisi:

1. Sisi yurudis.
    a. Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada,

yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-Undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

2. Sosiologis.
    a. Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.
3. Filosofis.
    a. Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa

Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

2. Faktor penegak hukum.

Ruang lingkup dari istilah penegak hukum adalah luas sekali, oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan tidak langsung berkecimpung di dalam bidang penegakan hukum. Secara sosiologis, maka setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan merupakan posisi tertentu dalam struktur organisasi, yang mana semakin tinggi makan semakin berat juga tugas dan tanggung jawabnya, kedudukan disini merupakan suatu tempat di mana hak dan kewajiban bertemu, hak dan kewajiban tadi biasa disebut peranan. (Soekanto, 2018). Masalah peranan di anggap penting karna penegak hukum memiliki peran di mana keputusannya dalam suatu peristiwa harus bisa di pertanggung jawabkan. Pengambilan keputusan yang tidak terikat oleh hukum, di mana penilai secara pribadi juga memegang peran. Pengambilan keputusan yang tidak terikat oleh hukum biasa di sebut diskresi. (Prasetyo, 2014)

Yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Penegak hukum sebagai salah satu faktor yang menentukan proses penegakan hukum tidak hanya pihak-pihak yang menerapkan hukum.Tetapi juga pihak-pihak yang membuat hukum. Pihak-pihak yang terkait secara langsung dalam proses penegakan hukum, yaitu kepolisian, kejaksaan, kehakiman, kepengacaraan, dan pemasyarakatan, mempunyai peranan yang sangat menentukan bagi keberhasilan

usaha penegakan hukum dalam masyarakat. Penegak hukum merupakan golongan pantauan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapatkan pengertian dari golongan sasaran, disamping mampu membawakan perananan yang dapat diterima oleh masyarakat. Selain itu, penegak hukum juga harus bijaksana untuk menumbuhkan partisipasi masyarakat, memperkenalkan peraturan-peraturan hukum baru, dan menunjukkan keteladanan yang baik.

Problem dalam penegakan hukum meliputi hal: (Juwono, 2006)

a. Problem pembuatan peraturan perundangundangan.
b. Masyarakat pencari kemenangan bukan keadilan.
c. Uang mewarnai penegakan hukum.
d. Penegakan hukum sebagai komoditas politik, penegakan hukum yang diskriminatif dan ewuh pekewuh.
e. Lemahnya sumberdaya manusia.
f. Advokat tahu hukum versus advokat tahu koneksi.
g. Keterbatasan anggaran.
h. Penegakan hukum yang dipicu oleh media masa.

3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.(Sanyoto, 2008)

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain

mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya. (Soekanto, 2018)

Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan penegakan hukum dalam lalu lintas adalah sebagai berikut: (Anggarasena, 2010)

1. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain: Perlengkapan jalan seperti: rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
    a. Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
    b. Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
2. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
3. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.

4. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah/ badan koordinasi di bidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

4. Faktor masyarakat.

Faktor yang terpenting dari masyarakat yang menetukan penegakan hukum adalah kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran masyarakat, maka akan semakin memungkinkan penegakan hukum yang baik. Sebaliknya, semakin rendah tingkat kesadaran hukum masyarakat, maka akan semakin sukar untuk melaksanakan penegakan hukum yang baik. (Ali, 2015)

5. Faktor kebudayaan.

Yakni hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Kebudayaan pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik dan apa yang dianggap buruk. Semakin banyak penyesuaian antara perundang undangan dengan kebudayaan masyarakat maka akan semakin mudahlah menegakan hukum, sebaliknya jika peraturan perundang-undangan yang tidak sesuai dengan kebudayaan masyarakat maka akan sulit untuk menegakan hukum. (Soekanto, 2018)

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum serta juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas dari penegakan hukum. (Anggarasena, 2010) dan tidak lupa semua kegiatan di bidang hukum perlu dijaga keterkaitan dan keterpaduannya. (Lopa, 2001)

2.2. Kerangka Yuridis

2.2.1. Tinjauan Umum Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diundangkan pada tanggal 22 Juni 2009 yang juga disahkan oleh Presiden Republik Indinesia pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 Pasal menjadi 22 bab dan 336 Pasal.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memiliki perbedaan dan persamaan asas, Pada pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memiliki asas:

1. Asas manfaat.

2. Usaha bersama dan kekeluargaan.
3. Adil dan merata.
4. Keseimbangan.
5. Kepentingan umum.
6. Keterpaduan.
7. Kesadaran hukum.
8. Percaya pada diri sendiri.

Pada pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki asas:

1. Asas transparan.
2. Asas akuntabel.
3. Asas berkelanjutan.
4. Asas partisipatif.
5. Asas bermanfaat.
6. Asas efisien dan efektif.
7. Asas seimbang.
8. Asas terpadu. dan
9. Asas mandiri.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki tujuan terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum,

memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa. dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Tujuan dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adaldah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau scluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutkan dapat melihat bagaimana Undang-Undang ini akan berjalan di masyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya. Pelaksanaan Dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bukanlah merupakan sesuatu yang mudah dilaksanakan. Baik oleh pihak penegak undang-undang maupun oleh pihak masyarakat umum. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, selain faktor karena undang-undang ini kurang sosialisasinya di tengah-tengah masyarakat umum

sehingga terjadi sikap acuh tak acuh terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga oleh karena faktor budaya masyarakat serta sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai berupa rambu-rambu dan tempat-tempat pemberhentian.

Semua ini menyebabkan terhambatnya pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, perioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas.

2.2.2. Tinjauan Umum Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan

Dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, kemudian dalam pasal 106 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka setiap kendaraan yang di beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dalam pasal 48 ayat 2 unsur dalam persyaratan teknis antara lain:

1. Susunan.

2. Perlengkapan.
3. Ukuran.
4. Karoseri.
5. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya.
6. Pemuatan.
7. Penggunaan.
8. Penggandengan kendaraan bermotor. dan/atau
9. Penempelan kendaraan bermotor

Persyaratan laik jalan termuat dalam pasal 48 ayat 3 yang terdiri dari:

1. Emisi gas buang.
2. Daya pancar.
3. Efisiensi sistem rem utama.
4. Efisiensi sistem rem parkir.
5. Kincup roda depan.
6. Suara klakson.
7. Daya pancar dan arah sinar lampu utama.
8. Radius putar.
9. Akurasi alat penunjuk kecepatan.
10. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban. dan
11. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

2.2.3. Tinjauan Umum Dasar Hukum Modifikasi

Pasal 1 ayat 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan menerangkan bahwasannya modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/ atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Pada dasarnya modifikasi kendaraan di perbolehkan dengam ketentuan tertentu dan di atur dalam Pasal 132 ayat 6 dan 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan:

1. Pasal 6 : Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan selepas mendapat rekomendasi dari Agen Tunggal Pemegang Merek.
2. Pasal 7 : Modifikasi kendaraan bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.

Kendaraan yang di modifikasi pada bagian mesin, dimensi dan daya angkut harus melakukan uji tipe kendaraan bermotor, sesuai dengan pasal 1 ayat 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.Selanjutnya kendaraan yang di modifikasi harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pada pasal 48 ayat 2 dan 3.

Pengujian kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tepat Pasal 49 yang berbunyi:

1. Kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.
2. Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi:
    a. Uji tipe.
    b. Uji berkala.

Pasal 50 yang berbunyi :

1. Uji tipe sebagimana dimaksud pada Pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempel, yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
2. Uji tipe sebagimana dimaksud pada ayat 1 sendiri terdiri atas:
    a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.
    b. Penelitian rancang bangunan dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.
3. Uji tipe sebagimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.

4. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 3 diatur dengan peraturan pemerintah.

2.2.4. Tinjauan Umum Daya Pancar

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan aturan mengenai daya pancar terdapat pada pasal 48 ayat 3 g. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, daya pancar dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan terdapat pada pasal 70huruf a dan b.

Daya pancar dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan harus di ukur berdasarkan satuan candela. Daya pancar lampu utama lebih dari atau sama dengan 12.000 (dua belas ribu) candela. Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 yang mengacu pada Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 ayat 3 tentang sistem lampu dan alat pemantul cahaya, disebutkan warna lampu yang diperbolehkan. Ketentuan tersebut meliputi:

1. Lampu utama dekat kendaraan berwarna putih atau kuning muda.
2. Lampu utama jauh kendaraan berwarna putih atau kuning muda
3. Lampu penunjuk arah kendaraan berwarna kuning tua, dengan sinar kelap-kelip.

4. Lampu rem kendaraan berwarna merah.
5. Lampu posisi depan kendaraan berwarna putih atau kuning muda
6. Lampu posisi belakang kendaraan berwarna merah.
7. Lampu mundur kendaraan warna putih atau kuning muda, kecuali untuk kepeda motor.
8. Lampu penerangan pada tanda nomor kendaraan bermotor di bagian belakang.
9. Lampu isyarat peringatan bahaya pada kendaraan berwarna kuning tua, dengan sinar kelap-kelip.
10. Lampu tanda batas dimensi kendaraan bermotor, berwarna putih atau kuning muda, untuk kendaraan bermotor yang lebarnya lebih dari 2.100 mm untuk bagian depan,dan berwarna merah untuk bagian belakang.
11. Alat pemantul cahaya pada kendaraan berwarna merah, yang ditempatkan pada sisi kiri dan kanan bagian belakang kendaraan bermotor.

Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Undang –Undang berlalu lintas No 4 poin C berbunyi “dipasang pada ketinggian tidak melebihi 1.500 mm dari permukaan jalan dan tidak melebihi 400 mm dari sisi bagian terluar kendaraan”. Untuk batasan intensitas cahaya lampu pada kendaraan bermotor yaitu pasal 70 Peraturan Pemerintah 55 2012 yang menerangkan bahwa daya pancar dan arah sinar lampu utama harus lebih dari atau sama dengan 12.000 candela.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, daya pancar suara diatur dalam pasal 48 ayat 3 huruf b. Mengenai uji tingkat daya pancar di atur dalam pasal 54 ayat 3 huruf b. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak di atur mengenai standar operasional prosedur pengujian tingkat daya pancar kendaraan bermotor. Uji daya pancar kendaraan bermotor tipe baru di atur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Daya pancar Kendaraan Bermotor Tipe Baru dengan ketentuan tahapan:

1. Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan mengajukan permohonan uji tipe daya pancar kepada nstansi yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
    a. Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan adalah orang perseorangan, kelompok orang dan/atau badan hukum yang memproduksi kendaraan bermotor tipe baru dan/atau melakukanmpor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (*completely built-up*) atau dalam keadaan tidak utuh.
2. Instansi yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan melakukan uji daya pancar di laboratorium yang terakreditasi yang berada di dalam negeri
    a. Laboratorium terakreditasi adalah laboratorium yang melakukan uji daya pancar kendaraan bermotor tipe baru yang terakreditasi oleh lembaga akreditasi nasional atau

badan yang diakui secara internasional.Dalam pasal 122 ayat 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan yang berhak melakukan pengujian terhadap kendaraan bermotor adalah unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor

b. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian.
c. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi penguji kendaraan bermotor.

2.2.5. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

Di dalam pengertian umum yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ditemukan adanya pengertian secara jelas tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas. (Naning, 1983) Bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan. Yang dimaksud dengan pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar. Atau dengan kata lain pelanggaran adalah tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan. Sedangkan yang dimaksud dengan melanggar adalah melewati atau melalui dengan tidak sah, menubruk, menabrak, menyalahi, melawan. Jadi dapat disimpulkan bahwa definisi pelanggaran yaitu

pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau perkara melewati, melalui dengan tidak sah, menabrak, menyalahi, melawan, yang berhubungan dengan arus bolak-balik, hilir mudik atau perjalanan dijalan, perhubungan antara satu tempat dengan tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dari ketentuan Pasal 316 ayat 1, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal tentang pelanggaran lalu lintas, Antara lain: ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274 sampai dengan Pasal 313. Pelanggaran lalu lintas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentag Lalu lintas Dan Angkutan Jalan Antara lain

1. Tidak memiliki Surat Izin Mengemudi.

   Pidana kurungan. Waktu paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta. (Pasal 281).
2. Memiliki Surat Izin Mengemuditapi tidak dapat menunjukkanya.

   Pidana kurungan.Waktu paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu. (Pasal 288 ayat 2).
3. Kendaraan tidak dipasangi tanda nomor kendaraan.

   Dipidana dengan pidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu. (Pasal 280)
4. Motor tidak dipasangi spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan daya pancar.

Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 285 ayat 1)

5. Mobil tidak pasang spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumber, penghapus kaca.

   pidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 285 ayat 2)

6. Mobil yang tdak dilengkapi ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrat, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.

   Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Psal 278)

7. Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas.

   Dipidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 1)

8. Setiap pengendara yang melanggar batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah. Dipidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 5)

9. Kendaraan tidak ada surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor.

   Dipidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 288 ayat 1)

10. Pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tak mengenakan sabuk keselamatan.

Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 289)

11. Pengendara dan penumpang motor tidak pakai helm standar.

    Dipidana kurungan. Paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 291 ayat 1)

12. Mengendarai kendaraan bermotor dijalan tanda menyalakan lampu uatama pada malam hari dan kondisi tertentu. sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (1) 20 Dipidana kurungan. Paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (Pasal 293 ayat 1)

13. Mengendarai sepeda motor dijalan tanpa menyalakan lampu uatama pada siang hari. sebagamana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2)

    Dipidana kurungan. paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100 (seratus ribu rupiah) (Pasal 293 ayat 2)

14. Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau berbalik arah tanpa memberi isyarat lampu.

    Dipidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 294)

Majunya ilmu pengetahuan dibidang teknik akan selalu menambah jumlah kendaraan bermotor dan makin ramainya jalan oleh para pemakai jalan terutama yang mempergunakan kendaraan bermotor menyebabkan pesatnya arus lalu lintas di jalanan. Simpang siurnya lalu lintas di jalanan setiap hari bertambah terus sehingga segala akibat yang ditimbulkan oleh ramainya lalu lintas itu akan

mempunyai efek juga bagi masyarakat. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil dengan berbagai macam ragam stylenya, mereknya, berarti juga pengemudinya menunjukan kenaikan yang pesat.

Dikeluarkanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah agar masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang ini.Mengingat begitu banyaknya revisi peraturan dalam undang-undang yang baru ini. Semua peraturan yang di keluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalanya lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya. Maksud dikeluarkanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini karena undang-undang lalu lintas yang lama itu sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman terutama karena pesatnya perkembangan kemajuan teknik dibidang pengangkutan di jalan raya. Setiap orang dianggap/ diwajibkan mengetahui undang-undang dan peraturan-peraturan.Tetapi hanya sebagian kecil saja dari penduduk yang mengerti terutama mengenai peraturan lalu lintas yaitu hanyalah pengemudi kendaraan bermotor yang telah menempuh ujian ketika hendak mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Bilamana terjadi suatu pelanggaran peraturan lalu lintas. Maka terlebih dahulu haruslah diingat bahwa segala peraturan lalu lintas jalan berisikan 2 (dua) kategori ketentuan yaitu yang merupakan perintah dan larangan. Dalam hal pelanggaran peraturan lalu lintas tidaklah memperhatikan apakah tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan. Karena seorang pengemudi kendaraan bermotor yang pada waktu mengendarai kendaraanya di jalan umum tertangkap oleh Polisi karena dia tidak

membawa surat izin mengemudi (SIM) karena tertinggal di rumah. Dalam hal pelanggaran lalu lintas tetap dipersalahkan.

Masalah lupa atau ketinggalan disini adalah suatu kealpaan (culpa). Tetapi dalam peraturan lalu lintas kealpaan ini tidak diperhatikan. Akibat dari pelanggaran lalu lintas ini dapat merugikan harta benda.Misalnya dengan rusaknya kendaraan itu sendiri, bahkan dapat pula merenggut jiwa orang lain maupun jiwa dari pada pengemudi itu sendiri, tetapi ada juga pelanggaran yang tidak dapat menimbulkan kerugian apa-apa, dan jenis pelanggaran yang terakhir inilah yang paling sering terjadi. Akibat dari pada jenis pelanggaran lalu lintas yang terakhir ini hanyalah dirasakan oleh si pengemudi atau pemilik kendaraaan itu sendiri, misalnya terhadapnya dijatuhi hukuman denda atau hukuman kurungan sebagai pengganti apabila denda itu tidak dibayar. Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kealpaan, sehingga terjadi palanggaran Pasal-Pasal dalam Kitab Undang-Undang hukum pidana Undang Undang No. 8 Tahun 1981 Tentang : Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana terutama Pasal 359 dan 360, disebabkan pengemudi tidak memperhatikan kepentingan umum. Misalnya melarikan kendaraanya dengan kecepatan yang tinggi, membawa muatan orang atau barang lebih dari pada apa yang telah ditetapkan atau karena kurang memperhatikan keadaan alat-alat dari kendaraan yang dikemudikannya. Apakah tiap kecelakaan yang terjadi dijalan termasuk kecelakaan lalu lintas? Penetapan arti ini adalah penting untuk dijadikan pegangan bagi para pemeriksa kecelakaan lalu lintas dan juga bagi pencatatan mengenai banyaknya kecelakaan yang terjadi.

Dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat kita ketahui Pasal-Pasal mana yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas. Pasal 316 ayat (1) adalah: “Ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran”.

2.2.6. Tinjauan Umum Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta dengan, kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Pengujian kendaraan bermotor di lakukan pada unit pelaksana uji kendaraan bermotor dan pengujian di lakukan oleh penguji kendaraan bermotor yang memiliki kompetensi, kompetensi di tunjukkan dengan adanya sertifikat kompetensi hal ini tertuang dalam pasal 1 (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, n.d.), pada pasal 2 Uji berkala kendaraan bermotor dilaksanakan dengan tujuan untuk:

1. memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;

2. mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;

3. memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan yang antara lain meliputi :

1. unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor wajib dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian;
2. pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah dan teknologi fasilitas maupun peralatan pengujian harus dilakukan sesuai kebutuhan;
3. pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kompetensi dibidang pengujian kendaraan bermotor;
4. pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara pengujian berkala kendaraan bermotor;
5. lokasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam peraturan ini;
6. Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus melaksanakan pengujian berkala sesuai akreditasi yang diberikan. hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat dipertanggung jawabkan;

Dalam hal tertentu penyelenggaraan uji berkala dapat dilakukan dengan menggunakan unit uji berkala keliling, hal-hal yang tertentu yang di maksud antara lain : tertuang dalam pasal 41

1. kondisi geografisnya tidak memungkinkan kendaraan dari tempat-tempat tertentu mencapai lokasi tempat pelaksanaan uji berkala;
2. jumlah kendaraan wajib uji relatif sedikit dibandingkan dengan luas daerah yang harus dilayani;
3. tempat-tempat lain yang ditentukan oleh Direktur Jenderal.

Dan harus dilengkapi peralatan uji kendaraan bermotor, sekurang-kurangnya meliputi:

1. alat uji emisi gas buang;
2. alat pengukur berat kendaraan (axle load meter);
3. alat uji rem;
4. alat uji pengukur kecepatan (speedometer tester)
5. alat uji lampu;
6. alat uji kincup roda depan;
7. alat pengukur dimensi.

Kemudian dalam pasal 43 pelaksanaan uji berkala menggunakan unit uji keliling harusdilakukan pada lokasi tetap yang memiliki fasilitas sekurang-kurangnya :

1. pelataran parkir dengan permukaan tanah yang rata;

2. tersedia gedung atau bangunan administrasi;
3. dipasang papan nama yang menyatakan tempat uji berkala;
4. dipasang papan informasi tentang jadwal pelayanan uji keliling.

2.2.7. Dasar Hukum Penggunaan Sepeda Motor

Menurut Surajiman & Harahap, Sepeda motor merupakan alat transportasi yang penggunaannya tunduk pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia terutama pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor menurut Pasal 1 butir ke (20) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah, “Kendaraan Bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Sebagai alat transportasi sepeda motor pemanfaatannya harus selaras dengan tujuan transportasi yaitu mampu mengangkut orang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan selamat, cepat, tepat, efektif dan efisien. Transportasi oleh ahli manajemen transportasi diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah perumahan (pemukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara, dan masih banyak lagi yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan. (Adisasmita, 2011)

Hal-hal yang dikemukakan di atas adalah sesuatu norma ideal yang bisa dikaitkan dalam penyelenggaraan tarnsportasi. Penyelenggaraan transportasi di Indonesia dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan tunduk pada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini terdiri dari 326 Pasal yang dikelompokkan dalam 22 bab. Berkenaan dengan penerapan aturan dan sanksi penggunaan sepeda motor dalam berlalu lintas berada pada bab-bab tentang Kendaraan, Pengemudi, Lalu Lintas, Angkutan, Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dampak lingkungan, Kecelakaan lalu Lintas, Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan angkutan Jalan, dan Ketentuan Pidana.

Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara khusus tentang sepeda motor. Meskipun demikian semangat dalam Undang Undang 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam mengatur kendaraan bermotor dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai, seperti yang tercantum dalam Pasal 3 bahwa, bertujuan:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteran umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.

3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Guna mewujudkan tujuan tersebut pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pembinaan antara lain yang disebutkan dalamUndang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 5 ayat (1) dan (2), yang meliputi:

a. Perencanaan.
b. Pengaturan.
c. Pengendalian. dan
d. Pengawasan.

Oleh karena itu dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional semua aktivitas transportasi harus berada pada perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pemerintah sebagai satu kesatuan. Setiap pengguna jalan, terutama pengguna kendaraan bermotor wajib berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maupun yang dapat menimbulkan kerusakan jalan (Pasal 105 huruf a dan b).

Guna mencapai ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas menurut Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

    a. Rambu perintah atau rambu larangan.

    b. Marka Jalan.

    c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

    d. Gerakan Lalu Lintas.

    e. Berhenti dan Parkir.

    f. Peringatan dengan bunyi dan sinar.

    g. Kecepatan maksimal atau minimal. dan/ atau

    h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

5. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

    a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

    b. Surat Izin Mengemudi.

    c. Bukti lulus uji berkala.

    d. Tanda bukti lain yang sah.

6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

7. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

8. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.

9. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Berdasarkan keadaan di atas maka persoalan mengenai aturan dan sanksi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah mulai terlihat, hanya saja bagaimana penerapan aturan dan sanksi tersebut dilaksanakan tergantung dari semua pihak yang berkaitan dengan hal tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Di samping itu juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timul di dalam gejala yang bersangkutan. (Ali, 2015)

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris, penelitian yuridis empiris adalah pendekatan dengan melihat sesuatu kenyataan hukum di dalam masyarakat. Pendekatan sosiologi hukum merupakan pendekatan yang digunakan untuk melihat aspek-aspek hukum dalam interaksi sosial di dala masyarakat dan berfungsi sebagai penunjang untuk mengidentifikasi dan mengklasifikasi temuan bahan nonhukum bagi keperluan penelitian atau penulisan hukum. (Ali, 2015)

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode dalam pengumpulan data yang penulis gunakan terdiri dari metode yaitu : (Ali, 2015)

1. Metode penelitian kepustakaan.

Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian.

2. Metode penelitian lapangan.

Data lapangan yang diperlukan sebagai data penunjang diperoleh melalui informasi dan pendapat-pendapat dari responden yang ditentukan secara purpurposive sampling (ditentukan oleh peneliti berdasarkan kemauanmya) dan/atau random sampling (ditentukan secara acak oleh peneliti)

3.2.1. Jenis Data

Jenis sumber data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Sumber Data Primer.

Adapun sumber data primer penelitian ini mengacu pada hasil penelitian lapangan berupa hasil wawancara dengan responden dan hasil pengamatan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara yakni dengan pihak-pihak yang terkait dengan upaya yang dilakukan Polisi Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota Barelang dalam menertibkan pelanggaran daya pancar di atas ambang batas daya pancar yakni pengendara yang satu sebagai pihak yang melanggar dan pengendara yang lainnya sebagai pihak yang dirugikan. (Ali, 2015)

2. Sumber Data Sekunder.

Data sekunder merupakan data yang dapat memberikan penjelasan lebih lanjut terhadap data primer yang didapatkan, data sekunder dapat berasal dari Bahan pustaka berupa buku dan kajian-kajian ilmiah mengenai hukum yang terkait dengan objek penelitian ini.(Ali, 2015)

3.2.2. Alat Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data penulis menggunakan beberapa alat pengumpulan data sebagai berikut:

1. Wawancara.

Wawancara adalah kegiatan di mana dua saling bertemu untuk melakukan pertukaran informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat di temukan informasi lain dalam topik yang di bicarakan. (Amiruddin & Asikin, 2016)

Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi langsung ke lapangan dengan melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang berkompeten memberikan informasi tentang pembahasan masalah dalam penelitian ini yaitu beberapa pihak meliputi: Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kota Batam-Kepolisian Resor Kota Barelang, dealer motor, bengkel motor, pengemudi kendaraan bermotor dan perwakilan pengguna jalan lainnya.

2. Dokumentasi.

Dokumentasi, yaitu dokumen yang dihimpun dan dikumpulkan yang berkaitan dengan pembahasan masalah dalam penelitian ini meliputi: perundang-undangan, peraturan-peraturan, skripsi, tesis, disertasi, jurnal, surat kabar, makalah seminar, arsip-arsip, buku-buku, majalah, agenda, laporan penelitian, dokumen resmi, informasi online dari internet (website) dan lain-lain bahan kepustakan berupa buku-buku, literature dan studi kepustakaan (Library Research). Studi kepustakaan ini dilakukan dengan cara membaca, menelaah, mencatat membuat ulasan bahan-bahan pustaka yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. (Amiruddin & Asikin, 2016)

3. Lokasi Penelitian.

Adapun lokasi yang dipilih penulis adalah Kepolisian Resor Kota Barelang, yang khususnya pada bagian satuan lalu lintas - Kepolisian Resor Kota Barelang. Pemilihan lokasi ini diharapkan agar penelitian dapat dilakukan secara efektif dan efisien, serta di lokasi ini masih banyak ditemukan kasus pengendara kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (secara khusus penggunaan kendaraan bermotor dengan modifikasi daya pancar yang tidak memenuhi standar kelayakan dan melewati ambang batas daya pancar).

3.3. Metode Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah di pahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.(Sugiyono, 2018) Inti dari metode ini adalah data-data yang diperolah

langsung dari lapangan kemudian data diolah untuk di paparkan dalam bentuk tulisan.

3.4. Penelitian Terdahulu

Berikut disajikan beberapa hasil penelitian oleh peneliti sebelumnya, berkenaan dengan pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Soni Sadono. (ISSN: 23389176)

   Soni Sadono dari Fakultas Industri Kreatif di Telkom University dengan penelitiannya yang berjudul "Budaya Tertib Berlalu-Lintas "Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung". Penelitian yang dilakukan oleh Soni Sadono bertitik fokus pada mengamati kebiasaan masyarakat dalam berlalu lintas, mulai dari tingkat kesadaran masyarakat akan peraturan lalu lintas dan tingkat disiplin masyarakat dalam berlalu lintas, lain halnya dengan penulis yang lebih menitik beratkan penelitian untuk menilai tingkat efektivitas undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang kemudian di tambah denagn pemahaman polisi satuan lalu lintas terhadap aturan mengenai ambang batas daya pancar yang di ataur dalam peraturan menteri lingkungan hidup nomor 7 tahun 2009 tentang ambang batas daya pancar kendaraan bermotor tipe baru, kedua aturan tersebut khususnya berkaitan dengan daya pancar.(Sadono, 2016)

2. Yuda Riyansah. (P-ISSN:2442-5303. E-ISSN:2549-987)

Yuda Riyansah dari Fakultas Hukum-Universitas Djuanda Bogor dengan penelitiannya yang berjudul “Pelanggaran Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan Penggunaan“Daya P,ancar Racing”. Dalam penelitiannya menggunakan metode penelitian yuridis normatif yaituu hukum dikonsepskan sebagai norma, kaidah, asas atau dogma-dogma. Tahap penelitian yuridis normatif, menggunakan studi kepustakaan (penelahaan terhadap literatur) namun sepanjang diperlukan, dapat dilakukan interview, untuk melengkapi studi kepustakaan. Termasuk dalam kajian/pendekatan yuridis normatif di antaranya adalah sejarah hukum dan pembandingan hukum, juga filsafat hukum. Fokus dari penelitian Yuda Riyansyah yaitu mengenai tingkat kesadaran hukum pada masyarakat yang menggunakan daya pancar racing pada kendaraannya, berbeda dengan penulis yang lebih memfokuskan mengenai mekanisme atau tahapan apa saja yang di lakukan pihak polisi satuan lalu lintas dalam menentukan suatu daya pancar telah melewati ambang batas daya pancar terlepas dari masyarakat itu menggunakan daya pancar bawaan pabrikan atau daya pancar racing. (Riyansah et al., 2016)

3. Anny Yuserlina. (P-ISSN: 2355-4657. E-ISSN: 2580-1678)

Anny Yuserlina dari Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Putri Maharaja Payakumbuh, dengan penelitiannya yang berjudul “Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas OlehSatuan Lalu Lintas Kepolisian Resor

Bukitinggi Terhadap Pelajar", Penelitian yang di lakukan oleh Anny Yuserlina menggunakan metode pendekatan yuridis empiris yaitu pendekatan terhadap permasalahan penelitian dari aspekyuridis dan praktik hukum di lapangan tentang peranan satuan lalu lintas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas. Penelitian yang di lakukan oleh Anny Yuserlina berfokus tentang cara pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang di lakukan oleh pelajar, berbeda dengan penulis, di mana penulis tidak hanya berfokus pada kalangan pelajar, namun yang di batasi di sini ialah objek yang akan di teliti hanya berkaitan dengan pelanggarandaya pancar daridaya pancar. (Yuserlina, 2019)

4. Dadik Purnomo.(ISSN: 2614-560X)

Dadik PurnomoMahasiswa Magister (S2) Ilmu Hukum UNISSULA Semarang dengan penelitian yang berjudul "Peran Sat Lantas Kepolisian Resor Rembang Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas". Metode penelitian yang di gunakan oleh dadik purnomo ialah penelitian deskrivtif kualitatif. Penelitian deskriptif ditujukan untuk : Mengumpulkan informasi secara aktual dan terperinci, Mengidentifikasikan masalah, Membuat perbandingan atau evaluasi, Menentukan apa yang dilakukan orang lain dalam menghadapi masalah yang sama dan belajar dari pengalaman mereka untuk menetapkan rencana dan keputusan pada waktu yang akan datang.

Fokus pada penelitian yang di lakuakan oleh Dadik purnomo ialah mengenai cara menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan program atau kegiatan safety riding, lain dengan penulis yang berfokus pada hambatan dan upaya apa saja yang sudah di lakukan polisi satuan lalu lintas dalam melakukan penegakan hukum terkait daya pancar yang melewati ambang batas daya pancar.(Purnomo & Hafidz, 2018)

5. Ulfa Sarah Minanda. (ISSN: 2460-643X)

Ulfa Sarah Minanda dari Prodi ilmu hukum, Fakultas Ilmu hukum, Universitas Islam Bandung, dengan penelitiannya yang berjudul "Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Penggunaan Daya pancar Bisingpada Sepeda Motor di Kota Bandung Dihubungkan dengan UndangUndang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", dengan metode penelitian pendekatan yuridis empiris yaitu suatu penelitian yang melakukan pendekatan masalah dengan melakukan tinjauan terhadap peraturan perundang-undangan serta melakukan penelitian terhadap masyarakat pengguna jalan lainnya. Ulfa Sarah Minanda dalam penelitian berfokus pada tingkat efektivitas sanksi tilanng yang di berikan terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran. Lain dengan penulis yang berfokus pada efektivitas undang-undang nomor 22 tahun 2009 terhadap pengaturan standar daya pancar.(Minanda & Ravena, 2016)