

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 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. Unikny, 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 berjalan dengan pengendalian 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 bagian 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 mesin 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 termasuk perubahan kerangka motor. Akibatnya dari memodifikasi secara ekstrim 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 keinginan untuk hidup teratur. Hasrat untuk hidup dengan teratur tersebut dipunyai sejak lahir dan selalu berkembang di dalam pergaulan hidup di dalam masyarakat. Namun terkadang apa yang dianggap teratur oleh seseorang, belum tentu dianggap teratur oleh orang atau pihak lain. Oleh karena itu manusia sebagai makhluk 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 kaidah kepercayaan agar manusia memiliki kehidupan yang beriman.
2. Norma atau kaidah kesusilaan agar manusia mempunyai hati nurani yang bersih.
3. Norma atau kaidah kesopanan agar manusia mengalami kesenangan atau kenikmatan di dalam kehidupannya.
4. Norma atau kaidah hukum agar manusia merasakan kedamaian di dalam kehidupannya, di mana kedamaian berarti suatu keserasian antar ketertiban dan ketentraman, atau keserasian antara keterikatan dengan 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 wilayah 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 efektif.

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 mengesampingkan 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-Undang dapatlah 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 yuridis.
 - 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 maka 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 pelayan masyarakat, 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 menentukan 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 mudalah 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 Indonesia 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,

memperkokuh 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 adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh 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. Selanjutnya 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, prioritas 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 dengan 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 sebagaimana 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 sebagaimana 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 sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.

4. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana 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 70 huruf 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 instansi 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 melakukan impor 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 di jalan, 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 tentang 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 Mengemudi tapi tidak dapat menunjukkannya.

Pidana kurungan. Waktu paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu. (Pasal 288 ayat 2).

3. Kendaraan tidak dipasang tanda nomor kendaraan.

Dipidana dengan pidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu. (Pasal 280)

4. Motor tidak dipasang 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, bumper, penghapus kaca.

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

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

Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 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 di jalan tanda menyalakan lampu utama 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 di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari. sebagaimana 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 menunjukkan 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 dikeluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya 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 di bidang 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 kendaraan 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 pelanggaran 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 di jalan 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 dilakukan pada unit pelaksana uji kendaraan bermotor dan pengujian dilakukan oleh penguji kendaraan bermotor yang memiliki kompetensi, kompetensi ditunjukkan 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 harus dilakukan 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 transportasi. 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 kesejahteraan umum, memperkuat 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 dalam Undang-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.