

**PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN  
BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA  
YOGYAKARTA**

**TESIS**



Oleh :

**DEDI KURNIAWAN., SH**

Nomor Mahasiswa : 05912153  
BKU : HTN/HAN  
Program Studi : Ilmu Hukum

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
PROGRAM PASCASARJANA FAKULTAS HUKUM  
2008**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN  
BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA  
YOGYAKARTA**

**TESIS**

Oleh :

**DEDI KURNIAWAN.,SH**

Nomor Mahasiswa : 05912153  
BKU : HTN/HAN  
Program Studi : Ilmu Hukum



Pembimbing I

**Dr. H. Mustaqiem, SH.MH**

Tanggal 24 November 2008

Pembimbing II

**Zairin Harahap, SH.MSi**

Tanggal 24 November 2008

Mengetahui  
Ketua Program

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
PROGRAM PASCASARJANA  
FAKULTAS HUKUM

**Dr. Ridwan Khairandy, S.H.,M.H.**

Tanggal 24 November 2008

LEMBAR PENGESAHAN

**PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN  
BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA  
YOGYAKARTA**

**TESIS**

Oleh :

**DEDI KURNIAWAN.,SH**

Nomor Mahasiswa : 05912153  
BKU : HTN/HAN  
Program Studi : Ilmu Hukum

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
pada tanggal **24 November 2008** dan dinyatakan **LULUS**

Ketua

  
**Dr. H. Mustaqiem, SH.MHum**

Tanggal 24 November 2008

Anggota

  
**Zairin Harahap, SH.MSi**

Tanggal 24 November 2008

Anggota

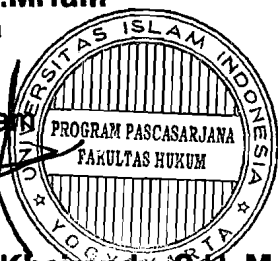
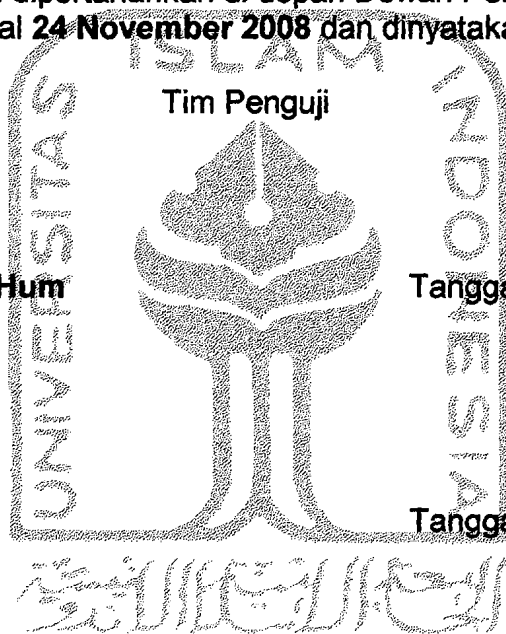
  
**Ridwan, SH.MHum**

Tanggal 24 November 2008

Mengetahui  
Ketua Program

  
**Dr. Ridwan Khairandy, S.H., M.H.**

Tanggal 24 November 2008



## MOTTO

*Katakanlah Muhammad, "Apakah sama orang yang mengetahui dengan yang tidak tahu sama sekali? "Hanyalah orang yang berpikiran tajam saja Yang dapat menerima peringatan.*

*(Az Zumar ; 9)*

*Hidup memang kegelapan tanpa hasrat dan keinginan.*

*Dan semua hasrat dan keinginan adalah BUTA jika tidak disertai dengan*

*PENGETAHUAN*

*dan segala pengetahuan adalah HAMPA jika tidak diikuti dengan PEKERJAAN dan setiap pekerjaan akan sia-sia jika tidak disertai dengan CINTA*

*(Kahlil Gibran)*

*Tidak semua yang kita hadapi akan berubah*

*Tapi, semua tidak akan berubah jika tidak kita hadapi*

## *PERSEMBAHAN*

*Dengan segala kerendahan hati, kuhaturkan rasa terima kasihku yang sebesar-besarnya  
Atas do'a, dukungan, motivasi dan kasih sayang yang selama ini diberikan kepadaku.*

*Kupersembahkan Tesis ini, untuk:*

*Ayahanda Ratu Susunan, SH dan Mama Idrawati*

*Adikku Dian Purnamasari*

*Adikku Ricca Wulandari*

*Adikku Muhammad Ronaldo*



## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Puji serta syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan kekuatan iman dan Islam serta taufiq dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul, "**PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**" dengan baik.

Penyusunan tesis ini dilakukan guna memenuhi persyaratan untuk meraih gelar Magister (S-2) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Banyak rintangan dan hambatan yang penulis hadapi selama penyusunan tesis ini, namun Alhamdulillah semua rintangan dan hambatan itu dapat teratasi dengan baik

Hal tersebut tentunya tidak terlepas dari bimbingan, tuntunan serta segala bantuan dan dukungan berbagai pihak, untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Ridwan Khairandy, SH, MH, selaku ketua program pasca sarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
2. Bapak Dr. Mustaqiem, SH, MSi selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

3. Bapak Dr. Mustaqiem, SH, MSi., selaku Dosen Pembimbing I Tesis yang telah memberikan dukungan , kebijaksanaan dan pengarahan yang sangat berharga selama penulisan Tesis ini.
4. Bapak Zairin Harahap, SH, MSi selaku Dosen Pembimbing II Tesis yang telah memberikan dukungan , kebijaksanaan dan pengarahan yang sangat berharga selama penulisan Tesis ini.
5. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Pasca sarjana Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
6. Bapak Tjarka Iskandar, selaku Kasubdipbigakum Ditlantas POLDA DIY, Terima kasih atas bantuan, kerjasama dan informasinya.
7. Bapak Setyoso Hardjowisastro, selaku Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DIY.
8. Bapak Ir. Sugiyanto, selaku Kabid Pengendalian Operasional, terima kasih atas segala bantuannya.
9. Bagus Pinandoyo, SH., Akhmad Hakim Rivai, SH., Rio Hendarto, SH., terima kasih atas segala dukungan dan masukan yang diberikan selama ini, dan terima kasih atas pinjaman buku-bukunya yang sangat membantu penulis menyelesaikan skripsi ini.
10. Freelander Adventure Jogjakarta, Denny Wahyudi, M. Rico Hendriansyah, Nanang, Lise Yolanda, Seno, Mojako, Aam, Derry, Erik, Okta, Yogi, Emil, Osama, Penyo, Pak Piyel, Phidie, Dendi, Nia, Noni, Ayuk Eva, Renny, Pongky, terima kasih atas segala pelajaran-pelajaran dan pengalaman yang “pernah” kita lewati bersama.....suatu saat kita akan kembali dengan keceriaan yang sama.

11. Saudara Se-Daerah, Bang Man, Bang Hendra, Bang Riki, Bang Zanov, Pb-Aldirza , Gon-Yose, Bob-yosa, Eko.S, Cici, Loli, Tiwi', Falkon-Redi, J-Bau, Mufti, Febi, Donga, Dani, Gobel, Javan, Koko, Irwan.
12. Rekan-Rekan Seatap Dap, Agus, Asep, Egis, Resi, Aam, Pak Yuli, Mba Aat, Mas Dede, Mba Helmy, Wiwin dan semuanya.
13. Jogjakarta Thunder Club, Pak Reza, Pak Tejo, Pak Mul, Pak Nur, Ivan, Kingkin, Rois, Mas Agus, Mas Dian, Yodi, Agung, Bimo, Hasta, Adrian, Aryo, Dady
14. Rekan-Rekan Sepermainan Regan, Ari, Abi, Mamat, Nita, Enos, Dede, Mba Lina, Mas Ajis dan lainnya.
15. Teman-teman angkatan 2005 Program pasca sarjana (S-2) Fakultas Hukum UII.
16. Terkhusus buat Haerati Arafah Made Ali, AMd, yang selalu memberikan dukungan, motivasi, Do'a, semangat, cinta, keceriaan, kasih sayang, senyum dan selalu menjadi inspirasi dalam setiap gerak dan langkah.
17. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, terima kasih.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu masukan serta kritik konstruktif sangat penulis harapkan untuk bekal dimasa yang akan datang.

Akhirnya penulis berharap agar tesis ini dapat digunakan sebagai tambahan khasanah pustaka dan dapat bermanfaat bagi semua pihak. Amin.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Yogyakarta, November 2008

Penulis



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN MOTTO.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xii
BAB I      PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian.....	14
D. Tinjauan Pustaka.....	15
E. Metode Penelitian.....	24
BAB II      TINJAUAN TEORI NEGARA HUKUM DAN KEWENANGAN DALAM HUKUM ADMINISTRASI NEGARA.....	28
A. Tinjauan Umum Negara Hukum.....	28
1. Tinjauan Sejarah Pemikiran Negara Hukum.....	28
2. Istilah Dan Pengertian Negara Hukum.....	38
3. Negara Hukum Dan Hukum Administrasi Negara.....	46
4. Instrumen Pemerintahan Administrasi Negara.....	56
B. Tinjauan Teori Kewenangan Dalam Hukum Administrasi Negara...	64

	1. Bentuk-Bentuk Jabatan Pemerintahan.....	64
	2. Asas Legalitas Serta Wewenang Pemerintahan.....	67
	3. Sumber-Sumber Wewenang Pemerintahan.....	73
<b>BAB III</b>	<b>TINJAUAN UMUM TENTANG LALU LINTAS DAN KEWENANGAN DALAM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN..</b>	<b>77</b>
	A. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas .....	77
	1. Gambaran Umum Tentang Lalu Lintas.....	77
	2. Lalu Lintas Dan Perkembangannya.....	82
	B. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan.....	85
	1. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Oleh Kepolisian Republik Indonesia.....	85
	2. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil.....	87
<b>BAB IV</b>	<b>PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA .....</b>	<b>89</b>
	A. Penegakan Hukum Dalam Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Sesuai Dengan Peraturan Perundang-Undangan Yang Berlaku.....	90
	B. Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Oleh Kepolisian Republik Indonesia.....	96
	C. Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil.....	108
	D. Koordinasi pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan antara Polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan.....	114

BAB V	PENUTUP.....	117
	A. Kesimpulan.....	117
	B. Saran.....	119
	DAFTAR PUSTAKA.....	121
	LAMPIRAN	



## ABSTRAK

Penelitian ini berjudul **PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh wewenang pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, yang menurut Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan itu berada pada 2 (dua) instansi, yaitu ; pertama, pada Kepolisian Republik Indonesia, yang kemudian wewenang tersebut secara struktural dikendalikan oleh Polisi Lalu lintas. Kedua, pada Dinas Perhubungan. Dalam pelaksanaannya, ternyata peran Dinas Perhubungan dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan hampir tidak tampak, sedangkan peran Polisi Lalu lintas dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan justru sangat luas dan hampir tidak terbatas.

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan yuridis, historis dan politis. Pendekatan yuridis dilakukan mengingat bahwa yang akan diungkap adalah Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Pendekatan historis dilakukan mengingat bahwa permasalahan yang terjadi tidak terlepas dari sejarah berdirinya dan sejarah pembagian wewenang tersebut. Kemudian pendekatan politis dilakukan mengingat adanya kemungkinan pembagian wewenang dalam ketentuan Undang-undang tersebut terkooptasi oleh kepentingan politik.

Hasil penelitian ini menunjukkan, bahwa hukum di Negara ini belum dapat sepenuhnya ditegakkan. Proses penegakkan hukum seringkali dirasuki oleh kepentingan-kepentingan masing-masing pihak yang itu semua nantinya akan berujung pada materi. Dengan dalih membantu Dinas Perhubungan, Polisi Lalu lintas kemudian mengambilalih hampir seluruh wewenang yang harusnya ada pada Dinas Perhubungan Menurut Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan.

Perlu adanya pembinaan dan pengawasan lebih lanjut terhadap kedua belah pihak yang berwenang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, agar dalam pelaksanaan kewenangannya tidak terjadi kesalahan yang mengarah ke penyerobotan wewenang dan tumpang tindihnya pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Agar kedua belah pihak dapat bekerja secara profesional dan mandiri, masing-masing pihak hendaknya menyadari batasan-batasan wewenangnya masing-masing.

Kata-kata kunci : Penegakan Hukum- Pemeriksaan Kendaraan Bermotor- Daerah Istimewa Yogyakarta

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Reformasi yang mulai diteriakkan banyak kalangan di Tahun 1998, ternyata terus berkembang hingga saat ini, salah satu gerakan reformasi yang gencar dibicarakan dewasa ini adalah reformasi hukum secara total, dalam penjelasan umum Undang-Undang Dasar 1945 di tegaskan bahwa "negara Republik Indonesia berdasar atas hukum (*rechtstaat*)", tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*machtstaat*). Cita-cita filsafat yang telah di rumuskan para pendiri kenegaraan dalam konsep "Indonesia adalah Negara hukum", mengandung arti, bahwa hubungan antara hukum dan kekuasaan, bahwa kekuasaan harus tunduk pada hukum sebagai kunci kestabilan politik dalam masyarakat.

Dalam Negara hukum, hukum merupakan tiang utama dalam menggerakkan sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Oleh karena itu salah satu ciri utama dari suatu Negara hukum terletak pada kecenderungannya untuk menilai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh masyarakat atas dasar Peraturan-Peraturan hukum.

Sedemikian pentingnya peranan hukum dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, maka berdasarkan TAP MPR nomor II/MPR/1999 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara,

pembangunan hukum dijadikan bidang tersendiri (sebelumnya pembangunan hukum berada dibawah pembangunan bidang Politik).

Langkah ini bermaksud bahwa pembangunan bidang hukum sebagai supremasi tertinggi dalam Negara hukum, di perlukan adanya kemandirian agar fungsi hukum dapat dijalankan seoptimal mungkin.

Pembicaraan mengenai hukum selalu berkaitan dengan masalah penegakan hukum (*law enforcement*) dalam pengertian luas juga merupakan penegakan keadilan. Sehingga demikian hukum sangat erat kaitannya dengan keadilan, dimana semua kalangan menuntut adanya keadilan diseluruh sendi-sendi kehidupan, pentingnya perubahan dan pembaharuan di bidang hukum adalah tidak lain karena buruknya sejarah perjalanan hukum dalam kehidupan berbangsa dan bernegara dimasa orde baru.

Perlindungan hukum terhadap rakyat atas tindak pemerintahan tidak dapat ditampung oleh peradilan umum yang ada. Oleh karena itu diperlukan adanya suatu peradilan khusus yang dapat menyelesaikan masalah tersebut, yakni, sengketa antara pemerintah dengan rakyat. Peradilan ini dalam tradisi Negara hukum disebut dengan Peradilan Administrasi. Begitu pentingnya peradilan Administrasi ini untuk memberikan perlindungan hukum bagi rakyat atas tindak Pemerintahan, maka Undang-Undang 14 Tahun 1970 mengatur mengenai perlindungan

tersebut<sup>1</sup>.

Dengan demikian hukum harus menjadi titik sentral strategis sebagai acuan semua aktifitas dalam kehidupan berbangsa, bernegara dan bermasyarakat, dan agar hukum itu ditaati baik oleh individu maupun secara kelompok, maka diperlukan adanya suatu institusi yang dilengkapi dengan wewenang-wewenangnya dalam penegakan hukum berdasarkan undang-undang, yang sering disebut dengan aparat penegak hukum, aparat penegak hukum yaitu mereka yang secara langsung terlibat dalam memperjuangkan penegakan hukum dan keadilan. Penegakan hukum dan keadilan merupakan serangkaian proses yang panjang dan dapat melibatkan berbagi kewenangan antara aparat penegak hukum.

"Tujuan hukum tersebut mempunyai tiga unsur, yaitu, Kepastian hukum, Kemanfaatan dan Keadilan."<sup>2</sup> Dan salah satu diantara aparat penegak hukum yang ada di Indonesia adalah Polisi. Dalam tata kehidupan bernegara di kerajaan sebelum penjajahan, seorang Raja memahami bahwa kekuasaan yang di pegangnya harus tetap di pertahankan agar ia tetap berkuasa mempertahankan kekuasaan tersebut antara lain dengan cara membuat legitimasi, legitimasi tersebut dibuat dengan cara raja

---

<sup>1</sup> Zairin Harahap, *Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, halaman 20

<sup>2</sup> Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1988, halaman 14

memerintahkan empu atau pujangga untuk membuat silsilah keluarga yang memperlihatkan bahwa dirinya merupakan keturunan dari raja-raja terdahulu atau keturunan dewa. sementara itu, raja mengangkat pembantu-pembantu dalam pemerintahan yang loyal dan patuh serta mampu melindungi diri dan keluarganya. penempatan seseorang untuk memangku jabatan pemerintahan sering di dasarkan pada hubungan pribadi, keluarga atau jasa dan pengabdian orang tersebut terhadap Negara atau raja. Jasa dan pengabdian tersebut seperti, menyelamatkan pribadi raja dari usaha pembunuhan terhadap dirinya atau memberantas pengacau/penjahat yang meresahkan masyarakat dan mengancam keamanan serta ketertiban umum berdasarkan itu akhirnya muncul seseorang atau sekelompok orang yang penuh tanggung jawab dan pengabdian yang tulus, menyerahkan hidupnya untuk menjaga keselamatan, kepentingan raja dan Negara. hal inilah yang merupakan cikal bakal profesi dan organisasi "Kepolisian".<sup>3</sup>

Polisi merupakan salah satu alat Negara yang mempunyai kedudukan dan peranan sebagai penegak hukum, terutama bertugas memelihara keamanan dalam negeri. *Inklusif* dalam implementasinya adalah, mencegah dan menanggulangi tindak-tindak kejahatan dan pelanggaran. Dengan demikian peranan Polisi tidak sekedar penegakan hukum, tetapi juga dituntut memainkan peran mencegah patologi sosial dengan berbagai corak dan variasinya. Polisi yang secara histories sebagai

---

<sup>3</sup> Untung S. Rajab, *Kedudukan Dan Fungsi Polisi Republik Indonesia Dalam Sistem Ketatanegaraan*, CV Utomo, Bandung, 2003, halaman 17-18



salah satu lembaga penegakan hukum, memberikan perlindungan kepada masyarakat dan perlakuan yang melanggar hukum dan Hak Azasi Manusia, ternyata selama masa orde baru tidak mampu membuktikan dirinya sebagai salah satu alat Negara yang menjalankan fungsinya dengan baik, sehingga wajar jika citra Polisi di mata masyarakat ketika itu menjadi negatif.

Banyak sudah langkah-langkah yang ditempuh Polisi dalam memulihkan nama baiknya, salah satu diantaranya dengan reformasi di kubu Polisi yang dengan reformasi tersebut diharapkan mampu mengembalikan fungsi Polisi sesuai pada fungsinya, dan tidak dapat di pungkiri bahwasanya langkah-langkah reformasi oleh Polisi tersebut sedikit banyak membuahkan hasil yang cukup memuaskan mengenai citra Polisi dimata masyarakat, salah satu contoh keberhasilan Polisi dengan langkah-langkah reformasinya itu yaitu dengan mempercayakannya masyarakat dengan memberikan suara pada calon Presiden dalam Pemilu 2004, tidak sedikit masyarakat yang memberikan suaranya, itu dapat dilihat dengan lolosnya Susilo Bambang Yudoyono yang merupakan calon Presiden dari Partai Demokrat yang memiliki background militer pada putaran kedua Pemilu 2004. Namun ditengah kepercayaan masyarakat itu, banyak juga masyarakat yang masih trauma akan militer dimasa orde baru, masyarakat masih mempertanyakan apakah Polisi benar-benar dapat kembali kepada fungsi-fungsi Polisi yang sesungguhnya.

Memang fungsi Polisi itu masih dimaknai berbeda-beda oleh masyarakat, namun fungsi Polisi secara garis besar telah dirumuskan dalam Pasal 14 Undang-Undang nomor 2 Tahun 2002, yang isinya menjelaskan fungsi Polisi, di antaranya:

1. Memelihara ketertiban dan keamanan masyarakat;
2. Menegakkan hukum;
3. Memelihara keselamatan orang, harta benda dan masyarakat;
4. Mengusahakan ketaatan warga Negara dan masyarakat terhadap Undang-Undang;
5. Melakukan penyidikan terhadap pelanggaran dan kejahatan;
6. Mengawasi aliran-aliran kepercayaan dalam masyarakat;
7. Melaksanakan tugas-tugas pelayanan berkaitan dengan Administrasi;
8. Memberikan bimbingan kepada masyarakat yang berkaitan dengan Keadaan Kamtibmas;
9. Melaksanakan tugas lainnya berdasarkan undang-undang.<sup>4</sup>

Dari keseluruhan fungsi Polisi diatas dapatlah kita simpulkan bahwa Polisi itu dibentuk untuk masyarakat, namun dalam point kesembilan jika kita teliti lebih lanjut, maka akan muncul pertanyaan dasar; apakah Polisi telah melaksanakan tugasnya berdasarkan Undang-Undang?

---

<sup>4</sup> *Ibid*, halaman 161

Dalam upaya penegakan hukum, tugas dan peranan Polisi tidak hanya tertuju pada masalah kejahatan, tetapi juga ditujukan pada masalah pelanggaran, salah satunya mengenai masalah pelanggaran Lalu Lintas, yang mempunyai tugas dan peranan dalam upaya penegakan hukum terhadap pelanggaran Lalu Lintas, tentunya tidak akan dapat menjalankan tugasnya secara maksimal berdasarkan Undang-Undang tanpa adanya partisipasi dari masyarakat.

Seiring dengan kemajuan ilmu teknologi dalam era globalisasi dewasa ini, masalah ketertiban Lalu Lintas selalu menjadi perhatian masyarakat dari berbagai lapisan dan golongan. Masalah tersebut meliputi pelanggaran Lalu Lintas, kecelakaan Lalu Lintas sampai dengan masalah angkutan jalan.

Masalah yang ada dalam bidang Lalu Lintas tersebut tidak akan lepas dari masyarakat pemakai jalan khususnya pengemudi kendaraan bermotor. Kurangnya kedisiplinan dan kesadaran hukum yang dimiliki oleh berbagai pihak, baik karena kesengajaan, misal , tidak memakai helm, melanggar lampu merah, maupun karena kealpaan, misalnya , lupa membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan, merupakan salah satu penyebab terjadinya pelanggaran Lalu Lintas yang dapat berujung pada kecelakaan Lalu Lintas. Disamping itu faktor kendaraan juga berpengaruh terhadap pelanggaran Lalu Lintas maupun terjadinya kecelakaan Lalu Lintas, misalnya , tidak di penuhi syarat uji kelaikan kendaraan bermotor.

Yogyakarta sebagai salah satu Propinsi dengan jumlah penduduk yang relatif padat, mempunyai potensi dalam permasalahan Lalu Lintas. Untuk dapat mewujudkan kondisi yang menunjang berbagai kepentingan secara optimal, masalah Lalu Lintas tidak dapat diabaikan begitu saja.

Dalam menangani masalah lalu lintas yang semakin pelik Polisi tidak bertugas sendiri, Undang Undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksa dibawahnya, membagi wewenang Polisi Lalu Lintas dengan lembaga lainnya.

Dalam Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan jelas bagaimana tugas Polisi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang merupakan pelaksana turunan dari Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 membagi wewenang Polisi tersebut dengan Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang Lalu Lintas angkutan jalan yaitu Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dinas Perhubungan), pembagian tugas dan wewenang antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan tersebut secara lebih terperinci dimuat dalam Pasal 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993, menurut Pasal 3 Peraturan Pemerintah tersebut, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh Polisi meliputi pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraannya yang terdiri dari pemeriksaan:

- a. Surat Izin Mengemudi;
- b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor;
- c. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- d. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; dan
- e. Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

Sedangkan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :

- a. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan wajib uji;
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi;
  1. Sistem rem;
  2. Sistem kemudi;
  3. Posisi roda depan;
  4. Badan dan kerangka kendaraan;
  5. Pemuatan;
  6. Klakson;
  7. Lampu-lampu;
  8. Penghapus kaca;
  9. Kaca spion;
  10. Ban;

11. Emisi gas buang;
12. Kaca depan dan kaca jendela;
13. Alat pengukur kecepatan;
14. Sabuk keselamatan; dan
15. Perlengkapan dan peralatan.

Dapat kita bandingkan bahwa Pembagian wewenang Polisi dan Dinas Perhubungan di atas sebenarnya sudah cukup jelas dan dapat dijadikan acuan dalam menegakkan hukum dalam rangka pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, akan tetapi dalam pelaksanaannya Polisi jauh lebih dominan dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sehingga dominasi oleh Polisi tersebut cenderung kearah penyalahgunaan wewenang oleh pihak Polisi, sedangkan pihak Dinas Perhubungan yang semestinya mempunyai wewenang dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan ternyata tidak tampak pemberdayaannya bahkan masyarakat lebih tertanam pemahaman bahwa Dinas Perhubungan tidaklah berhak dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, sehingga masyarakat ketika diperiksa kendaraan bermotor di jalan oleh Polisi yang bukan wewenangnya seperti yang di atur oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan tersebut, tidak menyadari bahwa telah terjadi penyalahgunaan wewenang oleh pihak Polisi.

Terlepas dari pelaksanaan pembagian wewenang Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, penulis dalam penelitian ini meletakkan *streesing point* pada dua permasalahan yang saling terkait satu sama lain. *Pertama*, apa yang dijadikan pijakan atau dasar hukum pihak Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dalam kaitannya dengan penegakan hukum khususnya mengenai Lalu Lintas di Yogyakarta? *Kedua*, Bagaimana Koordinasi antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan?

Untuk mengetahui atas dasar apa Polisi melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang bukan wewenangnya menurut Undang-Undang dan mengetahui mengapa wewenang antara Polisi dan Dinas Perhubungan tersebut perlu untuk segera dikembalikan sesuai dengan Undang-Undang, tidak cukup hanya memperhatikan ketentuan yang ada atau yang terdapat dalam Undang-Undang saja, tetapi akan lebih jelas lagi apabila di adakan penelitian. Untuk itulah penulis tertarik memilih judul **"PENEGAKAN HUKUM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DIJALAN DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA"** sebagai bahan penulisan hukum.

Nantinya pembagian dan pelaksanan wewenang mengenai pemeriksaan kendaraan bermotor tersebut akan penulis gali lebih dalam. Adapun metode pendekatan yang penulis gunakan untuk menjawab

permasalahan diatas yaitu, *pertama*, pendekatan Yuridis yakni penelusuran terhadap Peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan itu untuk mengetahui dasar hukum kewenangan Polisi dalam menerapkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 dan dasar pertimbangan hukum yang digunakannya. *Kedua*, pendekatan Normatif yakni penulis bermaksud mengetahui mengapa wewenang Polisi dan Dinas Perhubungan tersebut perlu untuk segera dikembalikan sesuai dengan Undang-Undang. *ketiga*, pendekatan Deduktif artinya dan rumusan umum berupa peraturan perundang-undangan yang ada, kemudian dikaitkan dengan implikasi hukumnya kedalam peristiwa konkrit dilaksanakan oleh Polisi dan Dinas Perhubungan di jalan, melalui ketiga pendekatan tersebut penulis harap mampu untuk memberikan gambaran sekaligus memberikan jawaban atas permasalahan di atas, serta penulis harapkan juga agar penelitian mengenai wewenang Polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan ini tidak hanya sekedar menjadi sebuah referensi buku, namun dapat diketahui oleh masyarakat secara umum dengan memberikan pemahaman-pemahaman baru bahwa terjadi sebuah penyalahgunaan wewenang dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan khususnya yang berkaitan dengan tilang.

Pengeksplorasian lebih lanjut mengenai wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan diharapkan juga mampu memberikan perubahan hukum khususnya dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Permasalahan tumpang tindihnya wewenang Polisi dan Dinas



Perhubungan ini merupakan permasalahan yang sangat menarik untuk kita pelajari lebih lanjut guna mewujudkan tujuan reformasi hukum yang sebenarnya dan salah satu cara dalam membantu proses reformasi dalam tubuh Polri yaitu mengembalikan fungsi Polisi sesuai pada tempatnya dan menciptakan sebuah tatanan kehidupan yang demokratis, karena penyalahgunaan wewenang tersebut telah terjadi dari dulu dan belum ada pihak yang berusaha untuk memotong penyalahgunaan wewenang tersebut ataupun memfasilitasi guna meninjau kembali pembagian wewenang yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

#### **B. Rumusan Masalah**

Dalam rangka penegakan hukum berlalu lintas di jalan berdasarkan Undang-Undang yang berlaku, ada beberapa hal yang sangat urgen dan penting untuk dirumuskan lebih lanjut. Wewenang para pihak yang masuk kualifikasi dan dasar hukum yang digunakannya merupakan suatu hal yang harus dipertegas. Serta diperlukan kemampuan secara profesional yang bersifat *pre-emptif*, *preventif* dan *represif*. Kurang efisien dan maksimalnya sanksi yang diberlakukan juga perlu diperhatikan dalam melaksanakan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan demi tegaknya kembali pilar-pilar hukum di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat di tarik beberapa permasalahan yang akan dipecahkan dalam penelitian ini yang di rumuskan sebagai berikut:

1. Apakah dasar hukum Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan?
2. Bagaimana koordinasi antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Pengkajian terhadap permasalahan di atas dapat memenuhi tujuan penelitian dibawah ini yaitu:

1. Untuk mengetahui dasar hukum atas pelaksanaan terhadap Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan khususnya mengenai wewenang Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan, apakah telah dijalankan dengan baik dalam upaya mewujudkan konsep Negara hukum.

2. Untuk memberikan gambaran perlunya koordinasi antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan.

#### **D. Tinjauan Pustaka**

Benih-benih ide hukum telah ditaburkan sejak Zaman Yunani kuno (300 tahun sm), oleh Aristoteles, dengan menyatakan bahwa yang memerintah dalam Negara bukanlah manusia, melainkan pikiran yang adil. Maksudnya, keadilanlah yang memerintah dalam kehidupan bemegara, maka manusia harus di didik menjadi warga yang baik dan bersusila. Ide Negara hukum Aristoteles tersebut menekankan pada hukum yang substansinya adalah keadilan, yakni hukum sebagai *ius, iustitia, recht* atau *right* yang artinya hukum yang mengandung prinsip-prinsip atau asas-asas yang berintikan keadilan. Dalam hal ini hukum pertama-tama berarti adil (*ius quid iustum*). Dengan demikian, penekanan substansi hukum sebagai keadilan menjadi sangat penting terutama guna membedakannya dengan Undang-Undang<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> SF. Marbun dkk, *Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara*, Uii Press, Yogyakarta 2001,halaman.v

Namun demikian, tidaklah penulis mendefinisikan hukum tersebut sebagai keadilan. Karena hukum sangat sulit untuk didefinisikan dan setiap pembatasan tentang hukum yang diperoleh, belum pernah memberikan kepuasan.

"...jikalau kita menanyakan apakah yang di namakan hukum, maka kita akan menjumpai tidak adanya persesuaian pendapat. Berbagai perumusanlah yang dikemukakan". sebagai gambaran, dapat dilihat contoh-contoh tentang definisi hukum yang berbeda-beda dan para tokoh seperti Aristoteles, Grotius, Hobbes, Prof.Mr Dr C. Van Vollenhoven, Philip S. James, M.a., Prof. Mr. E.M. Meyers, Leon Diguin dan Immanuel Kant.<sup>6</sup>

Kesulitan mendefinisikan hukum secara tepat di karenakan hukum yang terdiri dari banyak aspek, sehingga akan sulit mencakup keseluruhan aspek tersebut dalam suatu definisi.

Terlepas dari definisi hukum tersebut, di Indonesia dikenal berbagai macam hukum yang mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, salah satu diantaranya adalah Hukum Administrasi Negara.

Menurut C.S.T. Kansil,S.H. ada tiga arti daripada Administrasi Negara, yaitu:

---

<sup>6</sup> C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, Cet. 8, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, halaman.35-36

- a. Sebagai aparatur Negara, aparatur Pemerintah, atau sebagai institusi Politik (kenegaraan). Artinya meliputi organ yang berada dibawah Pemerintah, mulai dari Presiden, Menteri (termasuk Sekretaris Jendral, Direktur Jendral, Inspektur Jendral), Gubemur, Bupati, dan sebagainya, singkatnya semua organ yang menjalankan Administrasi Negara;
- b. Sebagai fungsi atau aktifitas, yakni sebagai kegiatan "pemerintahan", artinya sebagai kegiatan "mengurus kepentingan Negara";
- c. Sebagai proses teknis penyelenggaraan Undang-Undang, artinya meliputi segala tindakan aparatur Negara dalam menyelenggarakan Undang-Undang.

Banyak kalangan yang masih mempertanyakan kedudukan hukum administrasi dalam lapangan hukum, namun sebenarnya dapat dilihat perbedaan antara Hukum Administrasi dengan bidang hukum lainnya, yaitu meliputi:

1. Hukum Administrasi formal tidak hanya mengenal "*contentious procesrechf*" tetapi juga "*non-contentious*" (hukum acara sengketa dan hukum acara non sengketa);
2. Dibandingkan dengan Hukum Perdata dan Hukum Pidana yang mengenal kodifikasi, Hukum Administrasi umum tidak mengenal kodifikasi;
3. Tidak ada pemisahan tegas antara Hukum Tata Negara dan Hukum

Administrasi. Terhadap Hukum Tata Negara, Hukum Administrasi merupakan perpanjangan dari Hukum Tata Negara. Hukum Administrasi melengkapi hukum tata Negara, disamping sebagai hukum instrumental (*instrumented recht*) juga menetapkan perlindungan hukum terhadap keputusan-keputusan penguasa<sup>7</sup>.

Bagi pembuat peraturan penting untuk tidak hanya melarang tindakan-tindakan yang tanpa disertai izin, tetapi juga terhadap tindakan-tindakan yang bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang dapat dikaitkan pada suatu izin, termasuk sanksi-sanksi Hukum Administrasi yang khas, antara lain:

- a. *Bestuursdwang* (paksaan pemerintah);
- b. Penarikan kembali keputusan (ketetapan) yang menguntungkan (izin, pembayaran, subsidi);
- c. Pengenaan denda administratif;
- d. Pengenaan uang paksa oleh pemerintah (*dwangsom*)<sup>8</sup>.

Namun disamping sanksi-sanksi yang khas dari dalam hukum Administrasi, ada beberapa macam tindakan hukum yang dilakukan pemerintah dalam rangka menyelenggarakan kepentingan umum, yaitu<sup>9</sup>:

---

<sup>7</sup> Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gajah Mada Press, Yogyakarta, 1995, halaman.48

<sup>8</sup> *Ibid*; halaman.245

<sup>9</sup> SF Marbun Dan Moh. Mahfud, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1987, halaman.73

1. Dengan membebaskan kewajiban pada organ-organ tersebut untuk menyelenggarakan kepentingan umum;
2. Dengan mengeluarkan Undang-Undang yang bersifat melarang atau menyeluruh yang ditujukan pada tiap-tiap warga negara untuk melakukan perbuatan (tingkah laku) yang perlu demi kepentingan umum;
3. Memberikan perintah-perintah atau ketetapan-ketetapan yang bersifat memberikan beban;
4. Memberikan subsidi-subsidi atau bantuan-bantuan kepada swasta;
5. Memberikan kedudukan hukum (*rechtstatus*) kepada seseorang sesuai dengan keinginannya, sehingga orang tersebut mempunyai hak dan kewajiban;
6. Melakukan pengawasan terhadap pekerjaan swasta;
7. Bekerjasama dengan perusahaan lain dalam bentuk-bentuk yang ditentukan untuk kepentingan umum;
8. Mengadakan perjanjian dengan warga negara berdasarkan hal-hal yang diatur dalam hukum.

Berkaitan dengan proses teknis penyelenggaraan Undang-Undang, maka Administrasi Negara akan mengontrol tindakan aparatur Negara yang berhubungan dengan kekuasaan dalam menyelenggarakan undang-undang. Perluasan kekuasaan yang dimiliki Administrasi Negara, apalagi jika sampai berkembang menjadi keabsolutan, dapat menimbulkan kerugian-kerugian tertentu bagi masyarakat. Sebagai manifestasi dari

kekuasaan yang dimilikinya dan dituangkan dalam bentuk ketetapan atau keputusan, yang merugikan tersebut adalah<sup>10</sup>:

1. Perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige overheidsdaad*);
2. Perbuatan menyalahgunakan wewenang (*detournement depouvoir*);
3. Perbuatan sewenang-wenang (*abus de droit*).

Salah satu aparaturnya Negara yang terlibat dalam proses teknis penyelenggaraan Undang-Undang dimaksud tersebut adalah Polisi.

Di Indonesia, fungsi Polisi telah mengalami perkembangan dari lingkup penegakan hukum yang sempit ke arah lingkup yang lebih luas, namun dalam perjalanannya seringkali dipengaruhi oleh konfigurasi politik yang meletakkan Polisi pada sisi kepentingan bukan pada profesionalisme sesuai dengan visi dan misinya, sehingga fungsi Polisi mengalami distorsi. Distorsi fungsi Polisi, tercermin pada tugas-tugas yang harus dilaksanakan. Tugas Polisi pada masa lalu banyak diambil alih oleh beberapa institusi yang tidak memiliki wewenang kepolisian. Hal ini pula yang menyebabkan Polisi di dudukkan pada institusi yang tidak memiliki fungsi dan peran yang sama dengan Polisi secara universal.<sup>11</sup>

Sejak POLRI memisahkan diri dari TNI tanggal 01 april 1999, tugas Polisi mengalami perubahan. Tugas pertahanan keamanan Negara yang sebelumnya termasuk dalam tugas Polisi bersama sama dengan unsur TNI, sekarang bukan menjadi tugas Polisi lagi. Polisi bertanggung jawab

---

<sup>10</sup> SF. Marbun dkk, *Op.cit....*halaman 41

<sup>11</sup> Untung S. Rajab, *Op.cit.,...*halaman 159



atas keamanan dalam negeri atas gangguan, ancaman yang berasal dari dalam yang akan mengganggu keamanan dan ketertiban masyarakat. Dengan adanya pemisahan TNI dengan Polri berarti konsep *hankamneg*, sudah tidak relevan lagi karena fungsi pertahanan dilaksanakan oleh TNI sedang fungsi menjaga keamanan dan ketertiban serta penegakan hukum di laksanakan oleh polisi<sup>12</sup>

Secara lebih terperinci tugas pokok polisi sebagai alat Negara penegak hukum yang terutama bertugas memelihara keamanan didalam negeri, terdapat dalam pasal 14 Undang-Undang nomor 2 Tahun 2002, yaitu:

1. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan Peraturan Perundang-undangan lainnya;
2. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, dan laboratorium Forensik, serta Psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
3. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
4. Memelihara keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia;

---

<sup>12</sup> *ibid*; halaman 217

5. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam rangka membina keamanan, ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas di jalan;
6. Melindungi dan melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara, sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
7. Membina ketaatan diri warga masyarakat terhadap hukum dan Peraturan Perundang-undangan;
8. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional dan pembinaan kesadaran hukum masyarakat;
9. Melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap alat-alat kepolisian khusus, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa yang memiliki kewenangan kepolisian khusus;
10. Melakukan pengawasan terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan;
11. Mewakili Pemerintah Republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional.

Melihat rentetan tugas Polisi yang demikian, dapat disimpulkan bahwa peranan Polisi dalam rangka penegakan hukum sangatlah besar. Dan dalam menjalankan tugasnya yang begitu kompleks, Undang-Undang membagi kewenangan itu kepada instansi lainnya.

Selanjutnya untuk lebih berperan sebagai ujung tombak penegakan hukum, Polisi dalam melaksanakan tugas-tugasnya mempunyai tiga fungsi utama:

1. Fungsi Pre-emptif;

Yaitu segala usaha dan kegiatan pembinaan masyarakat dalam rangka usaha ikut serta aktif menciptakan terwujudnya situasi dan kondisi yang mampu menangkal dan mencegah terjadinya gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat, terutama dalam mengusahakan ketaatan warga Negara dan masyarakat terhadap Peraturan-Peraturan Negara

2. Fungsi Preventif;

Yaitu segala usaha dan kegiatan dibidang kepolisian untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang-orang dan harta bendanya termasuk termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan. Khususnya mencegah dilakukannya perbuatan-perbuatan lainnya yang pada hakikatnya dapat mengancam dan membahayakan ketertiban dan ketentraman umum

3. Fungsi Represif.

Yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggar hukum untuk diproses sampai ke pengadilan

Berdasarkan hal tersebut, maka kehadiran Polisi di tengah-tengah masyarakat sangatlah penting artinya, karena masyarakat mendambakan suatu kondisi yang aman dan tertib serta tercipta kedamaian di dalam kehidupan sehari-hari termasuk dalam kehidupan berlalu lintas, oleh

karena itu peran Polisi sebagai pemelihara keamanan, ketertiban dan penegak hukum sangat dibutuhkan agar Polisi dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

Dalam rangka melaksanakan tugas pokoknya tersebut, Polisi Lalu Lintas melakukan fungsi dan peranan kepolisian dalam bidang lalu lintas melalui kegiatan:<sup>13</sup>

1. Penegakan Hukum Lalu Lintas (*traffic law enforcement*).
2. Pendidikan Lalu Lintas kepada masyarakat (*traffic education*).

Peranan yang dilakoni oleh Polisi tersebut pada dasarnya dimaksudkan demi keamanan dan ketertiban masyarakat, yaitu suatu kondisi yang dinamis masyarakat sebagai salah satu prasyarat terselenggaranya proses pembangunan nasional yang ditandai dengan tegaknya hukum, khususnya dalam bidang Lalu Lintas.

#### **E. Metode Penelitian**

1. Objek Penelitian

Kewenangan Polisi lalu lintas dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam upaya penegakan hukum terhadap Undang-Undang nomor 14 Tahun 1992 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di jalan.

---

<sup>13</sup> Anton Tabah, *Patroli Polisi*, Bina Cipta, Jakarta, 1992, halaman. 45

## 2. Subjek Penelitian

- a. Polisi Lalu Lintas POLDA DIY;
- b. Polisi Lalu Lintas POLTABES DIY;
- c. Polisi Lalu Lintas POLRES SLEMAN;
- d. Polisi Lalu Lintas POLRES BANTUL;
- e. Dinas Perhubungan Propinsi DIY;
- f. Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman;
- g. Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul.

## 3. Sumber Data

### a. Sumber data primer

Penelitian ini menggunakan sumber data primer sebagai pelengkap yang secara teknis melalui wawancara yang akan dilakukan terhadap Polisi Lalu Lintas dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan serta terhadap dosen-dosen pengampu Hukum Administrasi Negara fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

### b. Sumber data sekunder

Penelitian ini lebih menitik beratkan pada penggunaan sumber data sekunder berupa:

1. Bahan hukum primer berupa ketentuan-ketentuan Perundang-Undangan yang terkait dengan penelitian ini;
2. Bahan hukum sekunder dari buku-buku hasil penelitian, literatur, surat kabar dan internet yang terkait dengan objek penelitian ini;

3. Bahan hukum tersier sebagai bahan berupa kamus dan lainnya yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini lebih bertumpu pada data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan dengan mengkaji berbagai Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan penelitian ini, mengkaji berbagai buku, literatur dan surat kabar yang berkaitan dengan penelitian ini pengumpulan data primer dalam penelitian ini akan dilakukan dengan wawancara dan daftar pertanyaan (kuesioner).

#### 5. Metode Pendekatan

- a. Pendekatan yuridis, suatu metode pendekatan yang dalam menjelaskan suatu masalah dengan uraian-uraian menggunakan pendekatan atau berdasarkan aturan hukum yang ada yang terkait dengan objek penelitian ini;
- b. Pendekatan histories, telaah sejarah terhadap jalannya pelaksanaan pembagian wewenang antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan.

#### 6. Analisis Data

Analisis deskriptif kualitatif, yaitu menyajikan data yang di peroleh secara deskriptif dan di analisis secara kualitatif (*content analysis*) dengan langkah sebagai berikut:

1. Data penelitian di klasifikasikan sesuai dengan permasalahan penelitian;
2. Hasil klasifikasi data selanjutnya disistematiskan;
3. Data yang disistematiskan kemudian dianalisis untuk dijadikan dasar dalam mengambil keputusan.

## BAB II

### TINJAUAN TEORI NEGARA HUKUM DAN KEWENANGAN DALAM HUKUM ADMINISTRASI NEGARA

#### A. Tinjauan Umum Negara Hukum

##### 1. Tinjauan Sejarah Pemikiran Negara Hukum

Pemikiran tentang Negara hukum sebenarnya sudah sangat tua, jauh lebih tua dari usia ilmu Negara atau ilmu kenegaraan itu sendiri. Cita-cita Negara hukum untuk pertama kalinya dikembangkan dari hasil pemikiran **Plato**, seorang pemikir besar masalah negara dan hukum yang lahir di Athena 429 SM. Kemudian pemikiran-pemikiran Plato dipertegas oleh **Aristoteles**. Plato dikenal karena produktifitas dan radikalitas pemikirannya. Dari sejumlah karya ilmiahnya, paling tidak ada tiga buah karyanya yang sangat relevan dengan masalah kenegaraan, yaitu *Politea (the Republica)*, kedua *Politicos (the stateman)* dan ketiga *Nomoi (the Law)*.<sup>14</sup>

*Politea*, lahir dari keprihatinannya menyaksikan kondisi Negara negaranya yang saat itu represif. Ia melihat betapa penguasa saat itu sangat tirani, haus dan gila kekuasaan, sewenang-wenang dan tidak memperhatikan nasib rakyat. Dalam buku tersebut Plato menyampaikan pesan moral agar

---

<sup>14</sup> Sobirin Malian, *Gagasan Perlunya Mengganti Konstitusi Baru Pengganti UUD 1945*, Cetakan Pertama, UII Press, Yogyakarta, 2001, halaman 25.



Negara (dibawah sebuah rezim) hendaknya berbuat adil, menghargai kesusilaan, bijaksana, berpengetahuan luas dan memperhatikan nasib rakyatnya. Seorang pemimpin bagi Plato haruslah bebas dari kepentingan berkuasa (*tirani*). Plato menegaskan pentingnya peran filosof untuk memimpin Negara, karena filosof dipercaya sebagai seorang yang arif, bijaksana, menghargai kesusilaan dan berpengetahuan tinggi. Dengan diserahkannya kekuasaan kepada filosof, kekhawatiran akan terjadinya penyalahgunaan kekuasaan (*a buse of power*) dapat dieliminir bahkan dihilangkan.

Namun pada kenyataannya, idealita Negara yang dicita-citakan Plato ini tidak pernah dapat terwujud, karena hampir tidak mungkin mencari manusia yang bebas dari nafsu dan kepentingan pribadi dalam kekuasaan. Hal inilah yang mendasari lahirnya buku kedua Plato yaitu *Politicos*, dalam buku ini Plato kembali berusaha memberi acuan agar negara perlu disertai dengan hukum (*rule of the game*) yaitu, berupa aturan hukum dalam penyelenggaraan Negara, yang bertujuan mengatur seluruh warga Negara. Tetapi, sifat hukum ini tidak mengikat para penguasa, karena hal yang dibuat oleh penguasa tidak harus berlaku bagi pembuatnya.

Dalam perkembangannya, pemikiran tersebut belum memuaskan, sebab ternyata penguasa potensial melakukan pengingkaran hukum. Oleh karena itu ia mengubah pemikiran dan pendiriannya dengan lebih memberi porsi yang terhormat kepada hukum, seperti tertuang pada karyanya yang

ketiga yaitu Nomoi yang menekankan, para penyelenggara Negara pun hendaknya diatur oleh hukum.

Kemudian gagasan dan cita-cita Plato diteruskan oleh sang murid Aristoteles. Pada masa ini merupakan puncak kejayaan filosof Yunani, Aristoteles dianggap sebagai *avantgard* (pelopor) dalam studi perbandingan kenegaraan.

Pemikiran radikal Aristoteles masa itu seperti yang diuraikan oleh **George Sabine**, yaitu:<sup>15</sup>

"Aturan yang kontitusional dalam Negara berkaitan secara erat, juga dengan pertanyaan kembali apakah baik diatur oleh manusia atau hukum terbaik, selama suatu pemerintahan menurut hukum, oleh sebab itu supremasi hukum selayaknya diterima sebagai tanda Negara yang baik dan bukan semata-mata keperluan pelengkap penderita layaknya"

Kemudian dalam karyanya *Politico*, **Aristoteles** mengatakan:<sup>16</sup>

"Kontitusi merupakan penyusunan jabatan dalam suatu Negara, dan menentukan apa yang dimaksudkan dengan badan pemerintahan dan apa akhir dari setiap masyarakat, konstitusi merupakan aturan-aturan dan penguasa harus mengatur negara menurut aturan tersebut"

Dikemukakannya bahwa ada tiga unsur dari pemerintahan yang

---

<sup>15</sup> George Sabine, Dalam Sobirin Melian, *Gagasan...op.cit*, halaman 27

<sup>16</sup> Azhari, *Negara Hukum Indonesia, Analisis Yuridis Normatif Tentang Unsur-Unsurnya*, UI Press, Jakarta, 1995, halaman 20 – 21.

berkonstitusi yaitu, *pertama*, pemerintahan dilaksanakan untuk kepentingan umum; *kedua*, pemerintahan dilaksanakan menurut hukum yang berdasarkan ketentuan-ketentuan umum, bukan hukum yang dibuat secara sewenang-wenang yang mengenyampingkan konvensi dan konstitusi; *ketiga*, pemerintahan berkontitusi berarti pemerintahan yang dilaksanakan atas kehendak rakyat, bukan berupa paksaan, tekanan seperti yang dilaksanakan pemerintahan desptis. Ketiga unsur tersebut kemudian menjadi ciri dan dapat ditemukan di hampir semua Negara hukum. Hukum bagi Aristoteles harus mempunyai peran dan bukan paksaan dari penguasa, dan dengan hukum diharapkan keadilan dan kesejahteraan dapat terwujud.

Konsep Negara hukum mengalami perkembangan yang sangat signifikan pada abad XVIII, namun pemikiran mengenai cita-cita Negara hukum telah ada pada abad XVII. Salah satu tokoh munculnya pemikiran Negara hukum pada masa itu adalah **Thomas Hobbes**<sup>17</sup>. Pemikirannya tentang Negara adalah, bahwa manusia berada pada keadaan bebas tanpa batas, membuat ia mengikuti hawa nafsunya, sehingga kebebasan manusia yang satu melanggar kebebasan manusia yang lainnya. Keadaan itu dilukiskan Thomas Hobbes sebagai hal yang kacau balau. Kondisi itu menyadarkan Thomas Hobbes bahwa kondisi demikian tidak dapat dibiarkan berlangsung terus karena akan berakibat kehancuran bagi manusia. Menurutnya individu-

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, halaman 23 - 24

individu perlu membuat kesepakatan perjanjian antar mereka. Berdasarkan kesepakatan itu hak alamiah mereka diserahkan/dipercayakan kepada sebuah lembaga, kecuali hak melindungi diri. Pemikiran inilah yang kemudian dikenal dengan teori *contract social* (perjanjian masyarakat). Teori perjanjian masyarakat menggariskan bahwa masyarakat (individu-individu) memberikan wewenang dan menyerahkan haknya kepada sebuah lembaga atau majelis yang dipercaya untuk menjalankannya demi terwujudnya kesejahteraan bersama.

Pemikiran-pemikiran Hobbes pada Abad XVII ini merupakan embrio konsep Negara hukum yang berkembang pada abad XIX. Salah satu pemikir besar yang diilhami oleh pemikiran Hobbes adalah **John Locke**. Salah satu karya monumental John Locke adalah *Two Treatises on Civil Government* (1689), karya yang dinilai paling provokatif oleh Raja Inggris.

Locke memberikan sumbangan terhadap emansipasi individu dengan cara berbeda. Teori politiknya mengungkapkan secara tegas aspirasi-aspirasi dan kepentingan golongan yang telah ditakdirkan untuk memimpin dan yang paling banyak emansipasi itu untuk jangka waktu yang lama di masa yang akan datang.<sup>18</sup>

Bagi Locke manusia itu sejak lahir telah memiliki kebebasan dan hak-

---

<sup>18</sup> W. Friedman, *Legal Theory*, Terjemahan Oleh Muhammad Arifin, *Teori & Filsafat Hukum, Telaah Kritis Atas Teori-Teori Hukum*, Cetakan Ketiga, Raja Grafindo, Jakarta, 1996, halaman 79

hak asasi. Hak asasi adalah : hak kehidupan, kemerdekaan, kesehatan dan harta milik. Dan hak asasi manusia itu tidak dapat diganggu gugat oleh siapapun, kecuali atas seizin dan atas persetujuan pemiliknya, berkaitan dengan hal tersebut, **John Locke** mengatakan:

"Negara secara alamiah diatur oleh hukum alam yang harus dipatuhi oleh setiap orang sebagai hukum, memberi arahan dalam kehidupan manusia dimana setiap orang mempunyai kebebasan dan persamaan tidak seorangpun boleh mengganggu kehidupan, kemerdekaan atau memenjarakan orang lain"

Meskipun demikian manusia dalam keadaan alami, hak-hak asasi dan kebebasannya belum terjamin penuh, oleh karena itu untuk menjamin agar kebebasan dan hak asasi manusia yang satu jangan sampai melanggar kebebasan dan hak asasi manusia yang lainnya, Perlu dibentuk suatu organisasi *Body Politik* atau Negara.

Lebih lanjut John Locke seperti yang dikutip **John Dunn** mengatakan<sup>19</sup>:

"Apabila sejumlah orang berkumpul untuk membuat satu masyarakat pemerintahan, dengan demikian pada saat itulah terjadi kerjasama dan membuat badan politik (Negara), dimana mayoritas mempunyai hak untuk bertindak dan mengikat orang lainnya"

---

<sup>19</sup> John Dunn, Dikutip Dalam Sobirin Malian, *Gagasan Perlunya Mengganti Konstitusi Baru Pengganti UUD 1945*, Cetakan Pertama, UII Press, Yogyakarta, 2001, halaman 31

Dari pernyataan ini, menurut Locke, tujuan negara adalah sebagai fasilitator dan menjaga serta menjamin terlaksananya kebebasan dan hak asasi manusia. Konsep terbentuknya Negara menurut Locke, disebabkan oleh adanya kesepakatan dan perjanjian masyarakat. Namun teori perjanjian masyarakat yang dikemukakan oleh John Locke berbeda dengan apa yang dikemukakan oleh Thomas Hobbes. Perjanjian masyarakat yang dikemukakan Locke terdapat dua jenis perjanjian yaitu *pactum unionis*, yang berarti perjanjian individu untuk membentuk badan politik (Negara) dan *pactum subjectionis*, yang berarti setelah perjanjian antar individu itu kemudian bersama-sama menyerahkan hak untuk mempertahankan hidup dan hak untuk menghukum yang bersumber dari hukum alam. Rakyat tetap memegang hak asasinya sebab perjanjian dan penyerahan hak itu tidak berarti penyerahan seluruh hak dan kebebasannya. Dengan demikian rakyat tetap memiliki kedaulatan penuh atas haknya dan hal itu mengandung makna adanya pembatasan kekuasaan.

Kemudian John Locke dalam karyanya *Two Treatises on Civil Government* mengemukakan konsep penyelenggaraan Negara yang berdiri di atas tiga bentuk kekuasaan yang masing-masing harus dipisahkan<sup>20</sup>. **Pertama**, kekuasaan legislatif (pembentuk undang-undang), yang merupakan kekuasaan tertinggi (*supreme of power*). **Kedua**, eksekutif (kekuasaan

---

<sup>20</sup> Ramdlon Naning, *Gatra Ilmu Negara*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1983, halaman 53-54

pelaksana undang-undang) yang harus berdiri terpisah dari kekuasaan lainnya dan pada kekuasaan tertentu memerlukan paksaan. **Ketiga**, kekuasaan federatif yaitu, kekuasaan untuk mengadakan perserikatan atau aliansi beserta segala tindakan semua badan-badan di luar negeri kekuasaan ini berfungsi untuk mengadakan kerjasama, melaksanakan perdamaian atau menyatakan perang.

Berdasarkan pemikirannya tersebut, John Locke dikenal sebagai orang pertama yang mengemukakan pemikiran tentang pemisahan kekuasaan (*separation of power*). Kemudian, atas dasar gagasan-gagasan tersebut dapat kita simpulkan bahwa John Locke merupakan orang pertama yang meletakkan dasar pemikiran tentang urgensi dari sebuah hukum, hal itu dapat dilihat dari intisari gagasan Locke<sup>21</sup>;

1. Negara bertujuan menjamin hak-hak asasi manusia;
2. Penyelenggaraan Negara berdasarkan atas hukum;
3. Adanya pemisahan kekuasaan Negara demi kepentingan umum;
4. Supremasi dari kekuasaan pembentuk undang-undang, yang tergantung pada kepentingan rakyat.

---

<sup>21</sup> Sobirin Malian, ...*op.cit.*, halaman 33-34

Kemudian, gagasan-gagasan Locke tersebut lebih dipopulerkan dan dipertegas oleh **Montesquieu**, melalui karyanya *De I 'esprit Des lois* (tentang semangat undang-undang, 1748)<sup>22</sup>, Montesquieu memberikan sumbangan pemikiran penting mengenai politik dan hukum melalui konsepnya tentang bentuk-bentuk negara dalam kerangka negara hukum. Montesquieu mengembangkan lebih jauh ajaran John Locke dengan menawarkan konsep pemisahan kekuasaan yang kemudian dikenal sebagai *Trias Politica*.

Menurutnya, fungsi Negara hukum harus dipisahkan dalam 3 kekuasaan lembaga Negara, yaitu:

1. Kekuasaan *Legislatif*, yang membentuk undang-undang;
2. Kekuasaan *Yudikatif*, yang menjatuhkan hukuman atas kejahatan, dan yang memberikan keputusan apabila terjadi perselisihan antar warga Negara;
3. Kekuasaan *Eksekutif*, yang melaksanakan undang-undang, Memaklumkan perang, mengadakan perdamaian dengan Negara lain, menjaga tata tertib, menindak pemberontak, dan lain-lain.

Terjadi perbedaan pemikiran antara Locke dengan Montesquieu. Locke menempatkan kekuasaan legislatif lebih tinggi dari pada kekuasaan yang lainnya. Tidak demikian halnya dengan Montesquieu, menurutnya

---

<sup>22</sup> *Ibid*...halaman 34



kedudukan ketiga kekuasaan tersebut hendaknya berimbang, yang satu hendaknya tidak lebih tinggi dari kekuasaan lainnya.

Montesquieu mengemukakan bahwa kemerdekaan hanya dapat dijamin, jika ketiga fungsi tersebut tidak dipegang oleh satu orang atau badan, tetapi oleh tiga orang atau badan yang terpisah. Pada pokoknya Montesquieu menginginkan jaminan bagi kemerdekaan individu terhadap tindakan sewenang-wenang dari penguasa. Dan itu menurut pandangannya hanya mungkin tercapai jika diadakan pemisahan mutlak antar ketiga kekuasaan tersebut<sup>23</sup>.

Kemudian **JJ Rousseou**, seorang pemikir besar yang banyak menyumbangkan ide tentang Negara hukum ini melahirkan suatu karya monumental *Du Contract Social; Ou Principes Du Droit Politique* (tentang kontrak sosial atau prinsip politik, 1762). Pada intinya pemikiran penting Rousseou, adalah bahwa kemauan kelompok dibentuk melalui kesepakatan orang banyak, samalah artinya bahwa mengambil keputusan berdasarkan suara terbanyak, dan kesepakatan keseluruhan. Dengan demikian, baik pembentukan lembaga maupun operasionalnya ditentukan oleh hukum, kemudian pemerintahan yang ditentukan oleh kemauan hukum, samalah artinya dengan pemerintahan berdasarkan atas hukum<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Miriam Budiarjo, *Dasar-Dasar lima Politik*, Cetakan Keduapuluh, Gramedia, Jakarta, 1999, halaman 152 - 153

<sup>24</sup> Sobirin Malian,.....*op. cit.*, halaman 36.

## 2. Istilah dan Pengertian Negara Hukum

Dalam ilmu Administrasi Negara konsep Negara hukum merupakan objek studi yang selalu aktual untuk dikaji. Pengertian Negara hukum sampai sekarang terus berkembang. Di dalam praktek ketatanegaraan orang masih menyangsikan apakah Negara hukum itu dilaksanakan sepenuhnya. Hal tersebut dapat dimengerti karena di dalam praktek, pengertian yang bersih menurut teori masih perlu diperhitungkan dengan faktor-faktor yang nyata, yang hidup di dalam masyarakat menurut waktu dan tempat. Karena itu tidak mengherankan jika cita-cita universal mengenai Negara hukum yang diletakkan dalam konstitusi sering dilanggar dalam praktek<sup>25</sup>.

Dalam arti luas Negara diartikan sebagai kesatuan sosial yang diatur secara institusional untuk mewujudkan kepentingan bersama. Istilah hukum dalam arti sempit berarti segala peraturan yang menentukan bagaimana seharusnya tingkah laku seseorang dalam masyarakat. Dalam makna yang lebih luas hukum tidak hanya berarti peraturan atau undang-undang tertulis saja tetapi lebih dari itu hukum terdiri dari kaedah-kaedah dan berarti juga kekuasaan yang mengatur dan memaksa<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Moh Kusnardi dan Bitan R. Saragih, Dikutip dalam Dahlan Thaib, *Kedaulatan Rakyat, Negara Hukum dan Konstitusi*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1999, halaman 21

<sup>26</sup> Soehino, *Hukum Tata Negara Kesatuan Republik Indonesia Berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 Adalah Negara Hukum*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1985, halaman 17.

Kemudian untuk memahami konsep Negara hukum, tidaklah cukup hanya dengan menguraikan kata demi kata istilah tersebut, namun perlu menempatkan keduanya pada porsi yang seleyaknya, terlepas dari rumitnya menemukan definisi yang tepat dan seragam. Dalam arti substansial, Negara hukum berarti kekuasaan Negara yang dibatasi oleh hukum, artinya segala sikap tingkah laku dan perbuatan baik yang dilakukan oleh warga Negara haruslah berdasarkan atas hukum<sup>27</sup>.

Ajaran Negara berdasarkan hukum juga mengandung esensi bahwa supremasi hukum adalah suatu kebutuhan dan merupakan kewajiban bagi setiap penyelenggaraan negara untuk tunduk pada hukum. Dengan kedudukan ini tidak boleh ada kekuasaan yang sewenang-wenang (*arbitrary power*) atau penyalahgunaan kekuasaan. Kepatuhan terhadap hukum tersebut mengandung makna pembatasan kekuasaan demi terlaksananya mekanisme *check and balance*.

Gagasan-gagasan pokok tentang konsep negara hukum yang ada pada abad-abad sebelumnya berhasil memunculkan satu istilah Negara hukum yaitu *rechstaat* yang merupakan kebalikan dari *machstaat*. Perkembangan selanjutnya mengenai konsep Negara hukum melahirkan konsep *rule of law*.

Munculnya dua istilah tersebut tidak terlepas dari perkembangan

---

<sup>27</sup> *Ibid*

konsep Negara hukum pada zaman modern yang terkonsentrasi pada dua kutub yaitu negara-negara Eropa kontinental dan Negara-negara Anglo Saxon, yang masing-masing memiliki karakter yang berbeda satu sama lain.

*Rechtstaat* digunakan sebagai padanan terminology konsep negara hukum formal pada negara-negara Eropa continental. Dalam konsep *rechtstaat* tersebut ditegaskan bahwa ada empat unsur yang harus dipenuhi dalam sebuah konsep negara hukum seperti yang dikemukakan oleh **Friedrich Julius Stahl**<sup>28</sup>;

1. Perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia;
2. Pemisahan/pembagian kekuasaan;
3. Setiap tindakan pemerintah harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang ada;
4. Adanya peradilan administratif yang berdiri sendiri.

Dari keempat unsur diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa menurut Stahl, negara hukum bertujuan untuk melindungi hak-hak asasi warga negaranya dengan cara membatasi dan mengawasi gerak langkah dan kekuasaan negara dengan undang-undang<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Hasan Zaini, dikutip dalam Dahlan Thaib, ...., *op.cit.*, halaman 23

<sup>29</sup> Azhari, ...., *op.cit.*, halaman 46

Sedangkan Negara-negara Anglo Saxon memberikan tiga unsur konsep Negara hukum di bawah *the rule of law* seperti dikemukakan A.V. Dicey dalam karyanya *Introduction to the Study of the Constitution*<sup>30</sup>:

1. *Supremacy of law*, artinya Supremasi absolute atau predominasi dari *regular law* untuk menentang pengaruh dan *arbitrary power* dan meniadakan kesewenang-wenangan, prerogative atau *discretion authority* yang luas dari pemerintah;
2. *Equality before the law*, artinya persamaan di depan hukum atau penundukan yang sama dari semua golongan kepada *ordinary court*, yang berarti tidak ada orang yang berada diatas hukum;
3. *Constitution based on individual rights*, artinya konstitusi tidak merupakan sumber dari hak-hak asasi manusia dan jika hak-hak asasi manusia itu diletakkan dalam konstitusi itu hanya sebagai penegasan bahwa hak asasi itu harus dilindungi.

Rumusan A.V. Dicey menegaskan adanya pengakuan kedaulatan hukum atau supremasi hukum untuk mencegah adanya kekuasaan yang bersifat absolute baik yang berasal dari satu orang maupun dari sekelompok orang.

Di Inggris ide pemikiran negara hukum sudah terlihat dalam

---

<sup>30</sup> Philipus M. Hadjon *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987, halaman 72. Juga Periksa Dahlan Thaib, *Kedaulatan Rakyat, Negara Hukum dan Konstitusi*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1999, halaman 24.

pemikiran John Locke yang membagi kekuasaan kedalam tiga bentuk kekuasaan. Sedangkan di Amerika Serikat, penafsiran atas konsep Montesquieu tentang *Trias Politico* telah menghantarkan Negara itu kedalam bentuk Negara hukum dengan sistem presidensiil dimana setiap cabang kekuasaan berdiri sendiri.

Sebagai negara yang lahir pada abad modern, Indonesia juga menyatakan diri sebagai negara hukum. Asas negara hukum yang dianut banyak dipengaruhi oleh paham Eropa Continental, dan hal itu memang sangat dimengerti mengingat Indonesia merupakan negara bekas jajahan Belanda.

Di Indonesia simposium mengenai negara hukum pernah diadakan pada tahun 1966 di Jakarta, dalam simposium itu diputuskan tentang ciri-ciri negara hukum adalah sebagai berikut<sup>31</sup>;

1. Pengakuan dan perlindungan hak-hak asasi manusia yang mengandung persamaan dalam politik, hukum, sosial, ekonomi dan kebudayaan;
2. Peradilan yang bebas dan tidak memihak serta tidak dipengaruhi oleh sesuatu kekuasaan atau kekuatan apapun juga;
3. Legalitas dalam arti bukan hukum dalam segala bentuknya.

Dalam undang-undang dasar 1945 sebelum amandemen tidak ada satupun ketentuan yang menyatakan secara explicit bahwa Negara Indonesia

---

<sup>31</sup> *Ibid*, halaman 25

adalah Negara hukum<sup>32</sup>.

Namun menurut **Dahlan Thaib**, ketentuan bahwa Indonesia adalah Negara hukum dapat dilihat dari dalam pembukaan, batang tubuh dan penjelasan UUD 1945.

- a. Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 memuat dalam alinea pertama kata "peri keadilan", dalam alinea kedua istilah "adil", serta dalam alinea keempat perkataan; "keadilan sosial" dan "kemanusiaan yang adil". Semua istilah ini mengindikasikan kepada pengertian Negara hukum, karena bukankah salah satu tujuan Negara hukum itu adalah untuk mencapai keadilan;
- b. Dalam batang tubuh Undang-Undang Dasar 1945, pasal 4 menyatakan bahwa "Presiden Republik Indonesia memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar 1945". Kemudian pasal 9 yang dipertegas dengan pasal 27 UUD 1945 yang menyatakan, "segala warga negara bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya". Pasal ini selain menjamin prinsip *Equality before the law*, suatu hak demokrasi yang sangat fundamental, juga menegaskan kewajiban warga Negara untuk menjunjung tinggi hukum, yang merupakan suatu prasyarat langgengnya Negara hukum;

---

<sup>32</sup> Soehino,..... *Loc.cit*

- c. Dalam penjelasan UUD 1945, rumusan mengenai Negara hukum ini dimuat sangat singkat yaitu : "Indonesia ialah Negara yang berdasar atas hukum (*rechtstaat*), tidak berdasarkan kekuasaan belaka (*machtstaat*)". Tetapi dari rumusan yang singkat ini telah tercermin bahwa Negara Indonesia menganut prinsip-prinsip negara hukum yang umum berlaku.

**Sjachran Basah** dalam kaitan dengan apa yang dikemukakan diatas berpendapat<sup>34</sup>;

"Arti negara hukum tidak terpisahkan dari pilarnya itu sendiri, yaitu paham kedaulatan hukum. Paham itu adalah ajaran yang menyatakan bahwa kekuasaan tertinggi terletak pada hukum atau tiada kekuasaan lain apapun, terkecuali kekuasaan hukum semata yang dalam hal ini bersumber pada Pancasila selaku sumber dari segala sumber hukum. Kemudian, hal diatas dikontradiktifkan dan dipisahkan secara tegas antara negara hukum pada satu pihak dan negara kekuasaan pada pihak lain yang dapat menjelma dalam bentuk diktator atau bentuk lainnya semacam itu yang tidak dikehendaki apabila dilaksanakan dipersada pertiwi ini".

Dari uraian diatas jelas bahwa secara prinsip Indonesia merupakan suatu negara yang berdasarkan pada hukum, dan untuk itu dapat dikemukakan dua pemikiran<sup>35</sup>: **Pertama**, bahwa kekuasaan tertinggi dalam negara Indonesia

---

<sup>34</sup> Sjahran Basah, dikutip dalam DahlanThaib,..... *ap.cit*, halaman 27.

<sup>35</sup> Padmo Wahjono, *Negara Republik Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1982, halaman 17.



ialah hukum yang dibuat oleh rakyat melalui wakil-wakilnya di lembaga legislatif. Jadi, suatu kedaulatan hukum sebagai penjelmaan lebih lanjut dari paham kedaulatan rakyat (*Vertretung des Willens des Staatsvolkes*). Pemikiran **Kedua**, ialah bahwa sistem pemerintahan negara atau cara-cara pengendalian negara memerlukan kekuasaan (*power/macht*) namun tidak ada satu kekuasaanpun di Indonesia yang tidak berdasarkan atas hukum. Apabila kita menelusuri pembicaraan dalam sidang-sidang BPUPKI<sup>36</sup>, maka akan ditarik kesimpulan bahwa negara yang diinginkan oleh bangsa Indonesia ialah negara yang menjamin kesejahteraan rakyat, negara yang menjamin keadilan dan hak asasi manusia. Negara yang demikian tidak lain ialah negara hukum.

Kemudian dengan menggarisbawahi prinsip Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum maka konstitusi kita UUD 1945 telah menempatkan hukum dalam posisi yang supreme dan menentukan dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia<sup>37</sup>.

Pada akhirnya setelah amandemen ketiga UUD 1945, dinyatakan secara tegas bahwa Indonesia merupakan Negara hukum, hal ini dapat terlihat dalam Batang Tubuh UUD 1945 setelah amandemen ketiga dalam pasal 1 ayat (3) yang menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum. Dicantumkannya kalimat tersebut dalam konstitusi sangat memberi pengaruh besar terhadap identitas negara dan konsep pelaksanaan kekuasaan negara.

---

<sup>37</sup> Azhari, ..., *Op., cit.*, halaman 69-70.

Adanya penegasan Indonesia sebagai negara hukum dalam konstitusi tersebut mengandung makna penting yaitu antara lain, negara beserta seluruh perangkat kekuasaannya mulai dari kekuasaan legislatif, eksekutif hingga yudikatif dalam melaksanakan kewenangannya harus selalu dilandasi hukum dan dipertanggungjawabkan menurut hukum.

### **3. Negara Hukum dan Hukum Administrasi Negara**

Sebelum masuk dalam pembahasan mengenai Hukum Administrasi negara di Indonesia, penulis memandang perlu untuk memaparkan terlebih dahulu pengertian administrasi negara. Hukum administrasi negara dikenal dalam berbagai istilah bahasa asing seperti berbahasa Inggris menggunakan istilah "*Administrative law*", bahasa Belanda menggunakan istilah "*Administratief Recht*" atau "*Bestuursrecht*", bahasa Jerman menggunakan istilah "*Verwaltungsrecht*" dan bahasa Perancis "*Droit Administratif*". Dari kesekian banyaknya istilah yang digunakan untuk administrasi negara, namun pengertian dasar yang dijelaskan tetap sama yaitu; fungsi pemerintahan atau kegiatan pemerintahan atau kumpulan-kumpulan dari kesatuan-kesatuan pemerintahan.

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, administrasi diartikan sebagai berikut; *pertama*, usaha dan kegiatan yang meliputi penetapan tujuan serta penetapan cara-cara penyelenggaraan pembinaan organisasi; *kedua*, usaha dan kegiatan yang berkaitan dengan penyelenggaraa kebijaksanaan serta mencapai tujuan; *ketiga*, kegiatan yang berkaitan dengan penyelenggaraan pemerintahan; *keempat*, kegiatan kantor dan tata usaha negara.<sup>38</sup>

Untuk menemukan definisi yang baik mengenai istilah hukum administrasi negara, langkah pertama yang harus dilakukan adalah dengan menetapkan terlebih dahulu hukum administrasi negara sesuai pada bagiannya, yaitu bagian dari hukum publik, yaitu hukum yang mengatur tindakan pemerintah dan mengatur hubungan antara warga negara atau hubungan antar organ pemerintahan. Hukum administrasi negara memuat keseluruhan peraturan yang berkenaan dengan cara bagaimana organ pemerintahan melaksanakan tugasnya, jadi hukum administrasi negara berisi aturan main yang berkenaan dengan fungsi organ-organ pemerintahan.<sup>39</sup>

Hukum administrasi negara pada dasarnya dapat dibedakan berdasarkan tujuannya dari hukum tata negara. Memuat peraturan-peraturan hukum yang menentukan tugas-tugas yang dipercayakan kepada organ-organ pemerintahan itu, menentukan tempatnya dalam negara, menentukan

---

<sup>38</sup> *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, Balai Pustaka, Jakarta, 1994, halaman 8

<sup>39</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Cetakan Kedua, UII Press, Yogyakarta, 2003, halaman 23

kedudukan terhadap warga Negara, dan peraturan-peraturan hukum yang mengatur tindakan-tindakan organ pemerintahan itu sendiri. Begitu banyaknya pengertian hukum administrasi negara yang dikemukakan oleh para sarjana, sehingga dari pengertian itu tampak bahwa dalam hukum administrasi negara terkandung dua aspek, yaitu; *pertama*, aturan-aturan hukum yang mengatur dengan cara bagaimana alat-alat perlengkapan negara itu melakukan tugasnya; *kedua*, aturan-aturan hukum yang mengatur hubungan antara alat perlengkapan administrasi Negara dengan para warga negaranya.<sup>40</sup>

Meskipun secara umum dianut definisi negatif tentang pemerintahan yaitu sebagai suatu aktifitas di luar perundangan dan peradilan, namun pada kenyataannya pemerintah juga melakukan tindakan hukum dalam bidang-bidang legislasi, misalnya dalam hal pembuatan undang-undang organik dan pembuatan berbagai peraturan pelaksanaan lainnya, dan juga bertindak dalam bidang penyelesaian perselisihan, misalnya dalam bidang perselisihan hukum melalui upaya administrasi dan dalam hal-hal penegakan administrasi atau pada penerapan sanksi-sanksi administrasi, yang semuanya ini menjadi obyek kajian hukum administrasi negara.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Sjahran Basah, *Perlindungan Hukum Terhadap Sikap-Tindak Administrasi Negara*, Alumni Bandung, 1992, halaman 4

<sup>41</sup> Ridwan HR, ...*op.cit.*, halaman 28

Hal ini menunjukkan bahwa kekuasaan pemerintahan yang menjadi obyek kajian hukum administrasi negara ini demikian luas. Oleh karena itu tidak mudah menentukan ruang lingkup hukum administrasi negara. Disamping itu, kesukaran menentukan ruang lingkup hukum administrasi negara ini disebabkan pula oleh beberapa faktor<sup>42</sup>; *pertama*, HAM berkaitan dengan tindakan pemerintah yang tidak semuanya dapat ditentukan secara tertulis dalam peraturan perundang-undangan, seiring dengan perkembangan kemasyarakatan yang memerlukan pelayanan pemerintah dan masing-masing masyarakat di suatu daerah atau negara berbeda tuntutan dan kebutuhan; *kedua*, pembuatan peraturan-peraturan, keputusan-keputusan, dan instrumen yuridis bidang administrasi negara lainnya tidak hanya terletak pada satu tangan atau lembaga; *ketiga*, hukum administrasi negara berkembang sejalan dengan perkembangan tugas-tugas pemerintahan dan kemasyarakatan, yang menyebabkan pertumbuhan bidang hukum administrasi negara tertentu berjalan secara sektoral.<sup>43</sup>

Dari keterangan diatas, tampaklah bahwa bidang hukum administrasi negara itu sangat luas, sehingga tidak dapat ditentukan secara tegas ruang lingkungannya. Disamping itu, khusus bagi negara kesatuan dengan sistem desentralisasi, terdapat pula hukum administrasi daerah, yaitu peraturan-peraturan yang berkenaan dengan administrasi daerah atau pemerintahan

---

<sup>42</sup> *Ibid*

<sup>43</sup> *Ibid*, halaman 29

daerah.hukum administrasi negara mencakup hal-hal sebagai berikut:<sup>44</sup>

- a. Sarana-sarana (instrumen) bagi penguasa untuk mengatur, menyeimbangkan, dan mengendalikan berbagai kepentingan masyarakat;
- b. Mengatur cara-cara partisipasi warga masyarakat dalam proses penyusunan dan pengendalian tersebut, termasuk proses penentuan kebijaksanaan;
- c. Perlindungan hukum bagi warga masyarakat;
- d. Menyusun dasar-dasar bagi pelaksanaan pemerintahan yang baik.

Dari pemaparan diatas pula dapat disebutkan bahwa hukum administrasi Negara adalah hukum yang berkenaan dengan pemerintahan (dalam arti sempit), yaitu hukum yang cakupannya secara garis besar mengatur:<sup>45</sup>

- a. Perbuatan pemerintahan (pusat dan daerah) dalam bidang publik;
- b. Kewenangan pemerintahan (dalam melakukan perbuatan di bidang publik tersebut); di dalamnya diatur mengenai darimana, dengan cara apa, dan bagaimana pemerintah menggunakan kewenangannya; penggunaan kewenangan ini dituangkan dalam bentuk instrumen hukum, karena itu diatur pula tentang pembuatan dan penggunaan instrumen hukum;
- c. Akibat-akibat hukum yang lahir dari perbuatan atau penggunaan kewenangan pemerintahan tersebut;

---

<sup>44</sup> Philipus M Hadjon, Dalam Ridwan HR,... *loc. cit.*, halaman 32

<sup>45</sup> Ridwan HR,...*op,cit*, halaman 33

d. Penegakan hukum dan penerapan sanksi-sanksi dalam bidang pemerintahan.

Selain dapat diartikan secara luas dan sempit, ternyata hukum administrasi telah berkembang dalam suasana dimana pihak pemerintah mulai menata masyarakat dan dalam kaitan itu menggunakan sarana hukum, umpamanya dengan menetapkan keputusan-keputusan larangan tertentu atau dengan menerbitkan sistem-sistem perizinan. Oleh karena itu dapat disepakati bahwa, hukum administrasi dalam bentuk sangat awamnya sudah kuno, oleh karena itu pihak pemerintah juga sejak dahulu kala telah bertanggung jawab atas penataan dan pengelolaan masyarakat secara lebih kurang<sup>46</sup>

Hukum administrasi dalam bentuk yang demikian ini nampaknya senantiasa merupakan hukum administrasi luar biasa, yakni suatu hukum administrasi dalam bentuk suatu peraturan perundang-undangan tertentu, juga ketentuan-ketentuan pelaksanaan tambahan yang tertentu dan jika diperlukan beberapa yurisprudensi dalam suatu bidang konkrit yang terbatas dari urusan pemerintah. Maka orang sudah melihat dalam pertengahan pertama dari abad ke-20 contoh-contoh hukum administrasi dalam bentuk aturan-aturan menurut undang-undang untuk mencegah rintangan, untuk melindungi monumen-monumen, untuk meningkatkan pembangunan perumahan yang baik, untuk meningkatkan keselamatan dalam situasi ketenagakerjaan, dan sebagainya.

---

<sup>46</sup> Philipus M Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Cetakan Keempat, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1993, halaman 29-30

Hasilnya adalah suatu hukum administrasi yang sangat tersebar: dengan kata lain, timbullah berbagai macam hukum administrasi yang perlu disesuaikan dengan tugas pemerintah yang akan dilaksanakan.<sup>47</sup>

Meskipun demikian, hukum administrasi negara bukanlah suatu kaedah hukum yang baku, hukum administrasi negara selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu, baik dari segi ruang lingkup maupun dari segi peliknya permasalahan-permasalahan yang tercakup didalamnya. Dan biasanya bentuk-bentuk akhir dari perkembangan itu sangat kental dirasakan pada Negara yang dapat digolongkan kedalam tipe "*welfare state*" negara kesejahteraan.

Indonesia merupakan salah satu Negara yang dapat digolongkan kedalam tipe Negara *welfare state*, itu dapat dilihat dari:<sup>48</sup>

1. Salah satu sila dari Pancasila sebagai dasar falsafah Negara (sila kelima) adalah keadilan sosial. Ini berarti tujuan Negara adalah menuju kepada kesejahteraan dari para warganya;
2. Dalam alinea ke empat Pembukaan UUD 1945 dikatakan bahwa tujuan pembentukan Negara Indonesia adalah, melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban

---

<sup>47</sup> *Ibid*

<sup>48</sup> Muchsan, *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta, 1982, halaman 70.



dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Dari penjabaran diatas, dapat dilihat bagaimana ruang lingkup dan fungsi administrasi Negara berkembang menjadi sedemikian luasnya. Karena ternyata terjadi tidak hanya pada bidang dan urusan keadministrasian saja, namun juga lingkup urusan dan jangkauan bidang aktifitas administrasi Negara didalam kehidupan masyarakat.

Walaupun sudah didesposisikan sedemikian rupa, namun hingga saat ini masih belum ada kesatuan pendapat diantara para sarjana. Guna mendapatkan pemahaman yang dirasa cukup memadai, berikut beberapa pengertian hukum administrasi Negara dari pakar ilmu hukum:

**Van Vollenhoven** mengemukakan bahwa,

"Hukum administrasi Negara adalah suatu gabungan ketentuan-ketentuan yang mengikat badan-badan yang tinggi maupun yang rendah apabila badan-badan itu menggunakan wewenangnya yang telah diberikan kepadanya oleh hukum tata Negara"<sup>49</sup>

Sedangkan oleh **De La Bassecour Laan** didefinisikan,

"Hukum administrasi Negara adalah himpunan peraturan-peraturan tertentu yang menjadi sebab Negara berfungsi (beraksi), maka peraturan-peraturan itu mengatur hubungan-hubungannya antara tiap-tiap warga Negara

---

<sup>49</sup> Bachsan Mustafa, Dikutip dalam SF. Marbun, dkk, *op.cit*, Cetakan Kedua, UII Press, Yogyakarta, 2002, halaman 21

dengan pemerintahannya"<sup>50</sup>

Pada bagian lain, **J.H. Logemann** diutarakan bahwa,  
"Hukum Administrasi Negara adalah hukum mengenai hubungan-hubungan antara jabatan-jabatan satu dengan lainnya serta hubungan hukum antara jabatan-jabatan Negara itu dengan para warga masyarakat"<sup>51</sup>

Selain batasan dari pakar-pakar luar negeri, Pakar Hukum administrasi Indonesiapun mengemukakan pendapat. Menurut **Muchsan**,

"Hukum Administrasi Negara adalah hukum mengenai struktur dan kefungsian administrasi Negara"

Dalam Negara hukum, hukum ditempatkan sebagai aturan main dalam berbagai aspek kehidupan, diantaranya dalam penyelenggaraan kenegaraan, pemerintahan, dan kemasyarakatan, yang nantinya diletakkan untuk menata masyarakat yang adil, damai dan bermakna. Dalam Negara hukum juga eksistensi hukum dijadikan sebagai instrumen dalam menata kehidupan kenegaraan, pemerintahan dan kemasyarakatan.

Dalam menjalankan tugas-tugas pemerintahan dan kenegaraan, dalam suatu Negara hukum terdapat aturan-aturan hukum yang tertulis dalam konstitusi atau peraturan-peraturan yang terhimpun dalam hukum tata Negara. Meskipun demikian, untuk menyelenggarakan persoalan-persoalan yang

---

<sup>50</sup> *Ibid*

<sup>51</sup> Prajudi Atmosudirdjo, Dikutip Dalam SF. Marbun, dkk.,... *Ibid*

bersifat teknis, hukum tata Negara ini tidak sepenuhnya dapat dilaksanakan dengan efektif. Dengan kata lain, hukum tata Negara membutuhkan hukum lain yang lebih bersifat teknis. Hukum tersebut adalah hukum administrasi Negara.<sup>52</sup>

Oleh karena itu tampak bahwa keberadaan hukum administrasi Negara seiring dan sejalan dengan keberadaan Negara hukum dan hukum tata Negara, sehingga hukum administrasi Negara bukanlah hal yang baru.

Namun, ada perbedaan yang sangat signifikan antara hukum administrasi Negara dengan bidang hukum lainnya, yaitu:<sup>53</sup>

1. Hukum administrasi Negara formal tidak hanya mengenal "*contentious procesrecht*" tetapi juga "*non-contenttieus procesrecht*" (hukum acara sengketa dan hukum acara non sengketa);
2. Dibandingkan dengan hukum perdata dan hukum pidana yang mengenal kodifikasi, hukum administrasi umum tidak memiliki kodifikasi;
3. Tidak ada pemisahan tegas antara hukum tata Negara dan hukum administrasi.

Terhadap hukum tata Negara, hukum administrasi merupakan perpanjangan dari hukum tata Negara. Hukum administrasi melengkapi hukum tata negara, disamping sebagai hukum instrumental (*instrumenteel recht*) juga menetapkan perlindungan hukum terhadap keputusan-keputusan

---

<sup>52</sup> Ridwan, HR., *op.cit.*, halaman 15

<sup>53</sup> Philipus M. Hadjon, *op.cit.*, halaman 47

penguasa.

Disamping bidang-bidang hukum yang telah diuraikan di atas, hukum administrasi juga berhubungan dengan hukum internasional. Hubungan antara hukum administrasi dengan hukum internasional tidak lepas dari hakekat hukum administrasi sendiri, yakni hubungan antara penguasa dan rakyat, penerapan atau pelaksanaan perjanjian-perjanjian internasional oleh penguasa terhadap rakyat akan menyentuh lapangan hukum administrasi, karena hukum administrasi merupakan "*instrumenteel recht*". Dalam hal ini sistem hukum kita menganut *stelsel dualisme*, artinya suatu perjanjian internasional hanya mengikat Negara dan tidak mengikat warga Negara/rakyat. Untuk dapat mengikat rakyat/warga Negara diperlukan suatu Undang-Undang/peraturan tersendiri.<sup>54</sup>

#### **4. Instrumen Pemerintahan Administrasi Negara**

Instrumen pemerintahan yang dimaksud disini adalah alat-alat atau sarana-sarana yang digunakan oleh pemerintah dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintahan, kenegaraan dan berbagai tindakan hukum yang dilakukan termasuk instrumen yuridis dalam menjalankan kegiatan pemerintahan seperti peraturan perundang-undangan, keputusan-keputusan, peraturan kebijaksanaan, perizinan dan sebagainya.

---

<sup>54</sup> *Ibid...*halaman 48

Sebelum membicarakan bentuk-bentuk instrumen pemerintahan, perlu kiranya untuk diketahui seperti apa kedudukan, wewenang dan tindakan pemerintah itu sendiri. Dapat dilihat bahwa pemerintah tidak hanya melaksanakan kegiatan dalam bidang hukum publik, tetapi sering juga terlibat dalam lapangan keperdataan.

Dalam lapangan hukum, pemerintah sering tampil dengan *twee petten*, dengan dua kepala, sebagai wakil dari jabatan (*ambt*) yang tunduk pada hukum publik dan wakil dari badan hukum (*rechtspersoon*) yang tunduk pada hukum privat. Untuk mengetahui kapan administrasi Negara terlibat dalam lapangan hukum publik dan kapan terlibat dalam lapangan hukum keperdataan, pertama-tama yang harus dilakukan adalah melihat lembaga yang diwakili pemerintah, dalam hal ini Negara. Untuk mengetahui kedudukan hukum Negara ini, mau tidak mau harus melibatkan pembagian dua jenis hukum tersebut.<sup>55</sup>

Dalam perspektif hukum publik, Negara adalah organisasi jabatan. Dengan kata lain jabatan adalah suatu lingkungan pekerjaan tetap (*kring van vaste werkzaamheden*) yang diadakan dan dilakukan guna kepentingan Negara.<sup>56</sup> Jabatan itu bersifat tetap, sementara pemegang (*ambtsdrager*) dapat berganti-ganti. Dalam keperdataan dikenal 2 (dua) subyek hukum, *pertama*, manusia (*natuurlijk persoon*) dan *kedua*, badan hukum (*rechtspersoon*).

---

<sup>55</sup> Ridwan, HR., *op.cit.*, halaman 52 – 52

<sup>56</sup> E. Utrecht, Dikutip Dalam Ridwan, HR.,.... *op.cit.*, halaman 52-53

Ada tiga kriteria untuk menentukan status badan hukum publik, yaitu; *pertama*, dilihat dari pendiriannya, badan hukum itu diadakan dengan konstruksi hukum publik yang didirikan oleh penguasa dengan Undang-Undang atau Peraturan-peraturan lainnya; *kedua*, lingkungan kerjanya yaitu melaksanakan perbuatan-perbuatan publik; *ketiga*, badan hukum itu diberi wewenang publik seperti membuat keputusan, ketetapan atau peraturan yang mengikat umum. Termasuk Negara, Propinsi, Kabupaten, dan Kotapraja, dan lain-lain.<sup>57</sup>

Jadi dapat diartikan bahwa tidak semua penguasa dapat melakukan tindakan-tindakan publik yang mengatasnamakan Negara. Harus dilihat kapan, siapa, dimana dan dalam hal-hal apa saja penguasa bertindak atas nama Negara. Ada syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk bertindak atas nama Negara.

Dalam menjalankan perbuatan-perbuatann publik penguasa atau pejabat tentunya tidak hanya diberikan hak-hak saja, namun mereka juga dibebani dengan kewajiban-kewajiban. Kewajiban-kewajiban itu melekat pada diri mereka atau diberikan wewenang untuk melakukan tindakan hukum, namun jabatan tidak dapat bertindak sendiri.

Jabatan dapat melakukan perbuatan hukum yang dilakukan melalui perwakilan (*vertegenwoordiging*) yaitu pejabat (*ambtsdrager*), yang bertindak

---

<sup>57</sup> Chidir Ali, Dikutip Dalam Ridwan, HR.,...*Ibid.*

atas nama jabatan itu.<sup>58</sup> Karena diwakili oleh pejabat, maka jabatan itu dapat bergerak atau berjalan. yang menjalankan hak dan kewajiban dan didukung oleh jabatan ialah pejabat itu sendiri. Jadi jabatan bertindak dengan perantaraan pejabatnya, jabatan walikota (menjadi konkret = menjadi bermanfaat bagi kota) oleh karena diwakili oleh walikota.<sup>59</sup>

Antara jabatan dan pejabat sebenarnya memiliki hubungan yang sangat erat, namun keduanya memiliki kedudukan hukum yang berbeda atau terpisah dan diatur dengan hukum yang berbeda pula.

Berkaitan dengan pengaturan jabatan dan pejabat yang berbeda itu, **F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek** mengatakan sebagai berikut:

*"Op beide is een verschillend rechtsregiem van toepassing. Het ambt belastinginspecteur is bevoegd belastingbeschikkingen vast te stellen. Dat ambt handelt door zijn vertegenwoordiger, de ambtsdrager. De vertegenwoordiger, de natuurlijke persoon die belastinginspecteur is, is ambtenaar, en in die kwaliteit onderworpen aan het rechtsregiem van de ambtenarenwet. Die vertegenwoordiger is de enige die het ambt kan doen beslissen. Aanstelling als belastinginspecteur brengt dus mee de bevoegdheid om het ambt belastinginspecteur, te vertegenwoordigen"*<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Ridwan, HR.,... *Loc.cit.*, halaman 54

<sup>59</sup> Utrecht, *Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Pusaka Tirta Mas, Surabaya, 1986, halaman 202

<sup>60</sup> F. .A.M. Stroink en J.G. Steenbeek, Dikutip Dalam Ridwan,HR.,... *Loc.cit.*, halaman 35.

(Pada keduanya {jabatan dan pejabat} diterapkan jenis hukum yang berbeda. Jabatan inspektur pajak bewenang mengeluarkan ketetapan pajak. Jabatan ini dijalankan oleh wakilnya, yaitu pejabat. Wakil ini adalah manusia yang bertindak sebagai inspektur pajak, yakni pegawai, dan dalam kualitasnya sebagai pegawai ia tunduk pada hukum kepegawaian. Wakil ini hanya dapat sekedar menjalankan keputusan jabatan. Dengan demikian, pengangkatan sebagai inspektur pajak telah mengantarkan kewenangan untuk jabatan inspektur pajak, guna mewakilinya).

Jadi harus dapat dibedakan antara wewenang yang bersifat hukum publik dan wewenang yang bersifat wewenang hukum perdata. Hanya badan-badan yang memiliki wewenang publik yang sesuai dengan apa yang diatur menurut undang-undang sajalah yang dapat menimbulkan akibat-akibat hukum yang bersifat hukum publik, yang itu hanya dapat dimiliki oleh penguasa. Wewenang tersebut akhirnya diformulasikan oleh pejabat Negara yang akan melaksanakan tugas-tugas pemerintahan yakni instrumen pemerintahan.

Indonesia adalah Negara kesatuan yang menggunakan sistem desentralisasi, yang mana sistem itu telah membagi organisasi Negara kedalam dua komponen yaitu tingkat pusat dan tingkat daerah. Badan-badan Negara seperti yang diatur dalam UUD 1945 yaitu Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR), Presiden, Dewan Pertimbangan Agung (DPA), Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) dan



Mahkamah Agung (MA). Sebelum diamandemen MPR adalah lembaga tertinggi Negara dan lainnya adalah lembaga tinggi Negara, namun setelah diamandemen semua badan-badan kenegaraan itu menjadi sejajar.

Dalam menjalankan Pemerintahan Negara, kekuasaan dan tanggung jawab adalah ditangan Presiden. Dengan demikian, Presiden adalah pemegang dan mempunyai kekuasaan yang riil atas Pemerintahan (*the real executive*) dan bukan sekedar memegang dan mempunyai kekuasaan nominal (*the nominal executive*). Sebagai pemegang kekuasaan Pemerintahan (eksekutif) tertinggi, Presiden menjalankan kekuasaan sebagai berikut:<sup>66</sup>

- a. Kekuasaan dalam bidang pemerintahan (eksekutif).

Sebagai pemegang kekuasaan eksekutif, Presiden beserta seluruh unsur administrasi Negara lainnya menyelenggarakan pemerintahan sehari-hari. Penyelenggaraan pemerintahan sehari-hari itu mencakup semua lapangan administrasi Negara, baik yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan, ketentuan-ketentuan tak tertulis maupun berdasarkan kebebasan bertindak untuk mencapai tujuan pembentukan pemerintahan seperti yang diamanatkan oleh Pembukaan UUD, yaitu:

"Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan

---

<sup>66</sup> *Ibid...* halaman 85

kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial"

b. Kekuasaan Presiden dibidang perundang-undangan

1. Pembentukan Undang-undang

Presiden bersama dengan DPR membentuk undang-undang. Setiap undang-undang harus ditetapkan Presiden setelah memperoleh persetujuan DPR. Kekuasaan membentuk undang-undang ini meliputi hak inisiatif dan menetapkan (Rancangan) Undang-undang yang sudah disetujui DPR

2. Pembentukan Peraturan Pemerintah (sebagai) pengganti undang-undang (Perpu)

Ini dilakukan dalam hal-hal yang mendesak dan memaksa, sehingga Presiden menetapkan peraturan pemerintah sebagai pengganti undang-undang. Meskipun sebagai pengganti, Perpu tetap sederajat dengan undang-undang. Perpu tidak boleh mengatur mengenai DPR, MPR, Kekuasaan Kehakiman.

3. Peraturan Pemerintah (PP)

Peraturan Pemerintah adalah peraturan yang dibuat Presiden untuk menjalankan undang-undang. Biasanya PP merupakan peraturan pelaksana dari suatu undang-undang, dengan kata lain PP mengatur pokok atau bagian dari suatu undang-undang yang materinya lebih spesifik dan rinci dan juga lebih konkrit.

#### 4. Keputusan Presiden

Wewenang membuat dan menetapkan Keputusan Presiden melekat secara inheren pada kedudukan Presiden sebagai pemegang kekuasaan Pemerintahan, sehingga dengan sendirinya dilekati berbagai wewenang untuk membuat dan menetapkan keputusan baik yang bersifat umum maupun yang bersifat khusus-konkrit-individual berupa keputusan tata usaha Negara (beschikking).

##### c. Kekuasaan di bidang Kekuasaan Kehakiman

Dalam bidang kehakiman Presiden berwenang memberikan grasi, amnesti, abolisi dan rehabilitasi. Selain lembaga-lembaga Negara yang sudah disebutkan diatas, juga dibantu oleh lembaga-lembaga Negara lainnya, seperti, wakil Presiden, Menteri dan lembaga-lembaga Pemerintah non Departemen lainnya.

Dalam Negara yang menjunjung tinggi hukum dan hak asasi manusia, tentunya akan memberikan perlindungan hukum bagi rakyatnya. Disinilah diharapkan hadirnya peradilan administrasi Negara agar dapat memberikan hak atau kesempatan kepada rakyat untuk menggugat Pemerintah melalui peradilan, baik peradilan umum maupun melalui peradilan administrasi, sehingga nantinya akan tercapai keserasian, keseimbangan dan keselarasan antara kepentingan perseorangan dengan kepentingan masyarakat atau

kepentingan umum.<sup>67</sup>

## **B. Tinjauan Teori Kewenangan Dalam Hukum Administrasi Negara**

### **1. Bentuk-Bentuk Jabatan Pemerintahan**

Ruang lingkup kegiatan administrasi negara atau pemerintahan sangat luas dan beragam, itu sejalan dengan keberadaan negara yang menganut konsep welfare state. Sehingga jabatan-jabatan pemerintahan selaku penyelenggara kegiatan pemerintahan juga banyak dan beragam, bahkan pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan tidak semata-mata dijalankan oleh jabatan pemerintahan yang telah dikenal secara konvensional, tetapi juga oleh badan-badan swasta. Sehubungan dengan masalah itu, beberapa ahli administrasi negara mengemukakan pendapat:

Menurut **Philipus M. Hadjon** :

"Wewenang hukum publik hanya dapat dimiliki oleh penguasa. Dalam ajaran ini terkandung bahwa setiap orang atau setiap badan yang memiliki hukum publik harus dimasukkan dalam golongan penguasa sesuai dengan definisinya. Ini berarti bahwa setiap orang atau badan yang memiliki wewenang hukum publik dan tidak termasuk dalam daftar nama badan-badan pemerintahan umum seperti disebutkan dalam UUD (pembuat undang-undang, pemerintah, menteri, badan-badan propinsi dan kotapraja) harus

---

<sup>67</sup> SF Marbun, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, UII Press, Yogyakarta, 2003, Cetakan Kedua, halaman 20

dimasukkan dalam desentralisasi (fungsional). Bentuk organisasi yang bersifat yuridis tidak menjadi soal. badan yang bersangkutan dapat berbentuk suatu badan yang didirikan oleh undang-undang, tetapi dapat juga badan pemerintahan dari yayasan/lembaga yang bersifat hukum perdata yang memiliki wewenang hukum publik<sup>68</sup>

Kemudian SF. Marbun menjelaskan pengertian badan atau pejabat TUN yang menyelenggarakan urusan, fungsi atau tugas pemerintahan, yakni:

- 1) Mereka yang termasuk dalam lingkungan eksekutif mulai dari Presiden sebagai Kepala Pemerintahan (termasuk pembantu-pembantunya di Pusat seperti Wakil Presiden, para menteri dan Lembaga-lembaga non-departemen);
- 2) Mereka yang menyelenggarakan urusan desentralisasi, yaitu Kepala Daerah Tingkat I (termasuk Sekretariat Daerah Tingkat I dan Dinas-Dinas Daerah;
- 3) Tingkat I), Kepala Daerah Tingkat II (termasuk sekretariat Daerah Tingkat II dan Dinas-Dinas Tingkat II) dan Pemerintahan Desa;
- 4) Mereka yang menyelenggarakan urusan dekonsentrasi, seperti Gubernur (termasuk sekretariat Wilayah dan Kanwil-Kanwil), Bupati (termasuk sekretariat Wilayah dan Kandep-Kandep), Walikotaamadya, Walikota Administratif, Camat, serta Lurah;

- 5) Pihak ketiga atau pihak swasta yang mempunyai hubungan istimewa atau hubungan biasa dengan pemerintah, baik yang diatur atas dasar hukum publik maupun hukum privat;
- 6) Pihak ketiga atau swasta yang memperoleh konsensi atau izin dan pemerintah;
- 7) Pihak ketiga atau swasta yang telah diberi subsidi oleh pemerintah, misalnya sekolah-sekolah swasta;
- 8) Yayasan-yayasan yang didirikan dan diawasi oleh pemerintah;
- 9) Pihak ketiga atau Koperasi yang didirikan dan diawasi oleh pemerintah;
- 10) Pihak ketiga atau Bank-bank yang didirikan dan diawasi oleh pemerintah;
- 11) Pihak ketiga atau swasta yang bertindak bersama-sama dengan pemerintah (Persero), seperti BUMN yang memperoleh atribusi wewenang, PLN, Pos dan Giro, PAM, Telkom, Garuda dan lain-lain;
- 12) Ketua Pengadilan Negeri, Ketua Pengadilan Tinggi dan Ketua Mahkamah Agung serta Panitera dalam lingkungan peradilan;
- 13) Sekretariat pada lembaga-lembaga Tertinggi negara (MPR) dan Lembaga-lembaga tinggi negara serta Sekretariat pada DPRD.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> SF. Marbun, dikutip dalam Ridwan, HR.,....*Op. cit.*, halaman 59-60

## 2. Asas Legalitas Serta Wewenang Pemerintahan

Salah satu prinsip utama yang dijadikan dasar dalam penyelenggaraan pemerintahan dan kenegaraan di setiap negara hukum terutama dalam setiap negara-negara hukum yang menganut sistem kontinental adalah asas legalitas. Pada mulanya asas legalitas dikenal dalam penarikan pajak oleh negara. Di Inggris terkenal ungkapan "*No taxation without representation*", tidak ada pajak tanpa persetujuan parlemen, atau di Amerika ada ungkapan "*Taxation without representation is robbery*", pajak tanpa persetujuan parlemen adalah perampokan. Hal ini berarti penarikan pajak hanya boleh dilakukan setelah adanya undang-undang yang mengatur pemungutan dan penentuan pajak. Asas ini dinamakan juga dengan dengan kekuasaan undang-undang (*de heerschappij van de wet*).<sup>70</sup>

Selain dalam hukum administrasi negara, asas legalitas juga dikenal dalam hukum pidana "*nullum delictum sinepraevia legepoenali*" (tidak ada hukuman tanpa undang-undang). Kemudian asas legalitas ini digunakan dalam bidang hukum administrasi negara yang memiliki makna "*Dat het bestuur aan de wet is onderworpen*"<sup>71</sup> (bahwa pemerintah tunduk kepada undang-undang) atau "*Het legaliteitsbeginsel houdt in dat alle (algemene) de*

---

<sup>70</sup> H.D. Van Wijk/Willem konijnenbelt, Dikutip Dalam Ridwan, HR,...*Ibid*, halaman 65

<sup>71</sup> H.D. Stout, Dikutip Dalam Ridwan, HR... *Ibid*

*burgers bindende bepalingen op de wet moeten berusten* <sup>72</sup> ( asas legalitas menentukan bahwa semua ketentuan yang mengikat warga negara harus didasarkan pada undang-undang) asas legalitas ini merupakan prinsip negara hukum yang sering dirumuskan secara khas dalam ungkapan "*Het beginsel van wetmatigheid van bestuur*".

Pada prinsipnya adalah semua tindakan pemerintah harus berdasarkan peraturan perundang-undangan atau berdasarkan pada kewenangan ini dianut di setiap negara hukum, namun dalam prakteknya penerapan prinsip ini berbeda-beda antara satu negara dengan negara lain, meskipun berbeda beda asas legalitas tetap menjadi dasar legitimasi tindakan pemerintahan dan jaminan perlindungan dari hak-hak rakyat. Penyelenggaraan pemerintahan yang didasarkan pada asas legalitas yang berarti didasarkan pada undang-undang , dalam prakteknya tidak memadai. Hal ini karena hukum tertulis senantiasa mengandung kelemahan-kelemahan.

Menurut **Bagir Manan**, hukum tertulis memiliki berbagai cacat bawaan dan cacat buatan. Lebih lanjut disebutkan;

"Sebagai ketentuan tertulis (*written rule*) atau hukum tertulis (*written law*), peraturan perundang-undangan mempunyai jangkauan yang terbatas-sekadar "moment opname" dari unsur-unsur politik, ekonomi, sosial, budaya dan hankam yang paling berpengaruh pada saat pembentukan, karena itu

---

<sup>72</sup> *Ibid.*,... halaman 66



mudah sekali aus (*out of date*) bila dibandingkan dengan perubahan masyarakat yang semakin menyepat atau dipercepat (*change*). Pembentukan peraturan perundang-undangan khususnya undang-undang dapat dipersamakan sebagai pertumbuhan deret hitung, sedangkan perubahan masyarakat bertambah seperti deret ukur. Kelambanan pertumbuhan peraturan perundang-undangan yang merupakan cacat bawaan ini dapat pula makin diperburuk oleh berbagai bentuk cacat buatan, yang timbul akibat masuk atau dimasukkannya berbagai kebijakan atau tindakan yang mengganggu peraturan perundang-undangan sebagai sebuah sistem"<sup>73</sup>

**Prajudi Atmosudirjo** menyebutkan beberapa persyaratan yang harus dipenuhi dalam penyelenggaraan pemerintahan yaitu sebagai berikut:

1. **Efektivitas**, artinya kegiatannya harus mengenai sasaran yang telah ditetapkan;
2. **Legimitas**, artinya kegiatan administrasi negara jangan sampai menimbulkan heboh oleh karena tidak dapat diterima oleh masyarakat setempat atau lingkungan yang bersangkutan;
3. **Yuridiktas**, adalah syarat yang menyatakan bahwa perbuatan para pejabat administrasi negara tidak boleh melanggar hukum dalam arti luas;
4. **Legalitas**, adalah syarat yang menyatakan bahwa tidak satupun perbuatan atau keputusan administrasi negara yang tidak boleh dilakukan tanpa dasar

---

<sup>73</sup> Bagir Manan, Dikutip Dalam Ridwan, HR.....*Ibid*, halaman 68 – 69

undang-undang (tertulis) dalam arti luas; bila sesuatu dijalankan dengan dalih "keadaan darurat" maka kedaruratan itu wajib dibuktikan kemudian; bilamana kemudian tidak terbukti, maka perbuatan tersebut dapat digugat di pengadilan;

5. *Moralitas*, adalah salah satu syarat yang paling diperhatikan oleh masyarakat ; moral dan etik umum maupun kedinasan wajib dijunjung tinggi; perbuatan tidak senonoh, sikap kasar, kurang ajar, tidak sopan, kata-kata yang tidak pantas dan sebagaimana wajib dihindarkan;
6. *Efisiensi*, wajib dikejar seoptimal mungkin; kehematan biaya dan produktivitas wajib diusahakan setinggi-tingginya;
7. *Teknik dan Teknologi*, yang setinggi-tingginya wajib dipakai untuk mengembangkan atau mempertahankan mutu prestasi yang sebaik-baiknya.<sup>74</sup>

Seperti yang telah disebutkan bahwa asas legalitas merupakan dasar dalam setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan. Sehingga dengan kata lain setiap penyelenggaraan pemerintahan dan kenegaraan harus memiliki legitimasi yaitu kewenangan yang diberikan oleh undang-undang, dengan demikian , substansi asas legalitas adalah wewenang.

Secara yuridis pengertian wewenang adalah kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik atau kemampuan bertindak yang

---

<sup>74</sup> Prajudi Atmosudirdjo, Dikutip Dalam Ridwan, HR.,...*Ibid*.

diberikan oleh undang-undang untuk melakukan tindakan hubungan-hubungan hukum. Kemudian apabila dilihat dari sifatnya maka sifat wewenang pemerintahan dapat dibedakan bersifat *expressimplied*, *fakultatif* dan *vrij bestuur*. Wewenang pemerintahan yang bersifat *expressimplied* adalah wewenang yang jelas maksud dan tujuannya, terikat pada waktu tertentu dan tunduk pada batasan-batasan hukum tertulis dan hukum tidak tertulis,<sup>75</sup> sedangkan isinya dapat bersifat umum (abstrak) dan dapat pula bersifat individual-konkret. Isinya bersifat umum (abstrak) misalnya membuat suatu peraturan, sedangkan yang isinya bersifat konkret misalnya dalam bentuk suatu keputusan atau suatu rencana seperti membuat rencana tata ruang serta memberikan nasehat.<sup>76</sup>

Wewenang pemerintahan bersifat *fakultatif* adalah wewenang yang peraturan dasarnya menentukan kapan dan dalam keadaan bagaimana suatu wewenang dapat dipergunakan. Untuk mengetahui apakah wewenang itu bersifat fakultatif atau tidak sangat bergantung kepada peraturan dasarnya.<sup>77</sup> Wewenang yang bersifat bebas (*vrij bestuur*) adalah wewenang dimana peraturan dasarnya memberikan ruang-lingkup yang longgar atau bebas kepada badan/pejabat tata usaha negara untuk menggunakan wewenang yang dimilikinya, misalnya dapat menolak atau mengabulkan suatu permohonan.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> Indroharto, Dikutip Dalam Dr. S.F. Marbun,....*Op.,Cit*,halaman 123

<sup>76</sup> *Ibid*

<sup>78</sup> *Ibid*

Kewenangan memiliki kedudukan yang penting dalam kajian hukum administrasi negara, begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga **F.A.M. Stroink** dan **J.G. Steenbeek** menyebutnya sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan administrasi negara, "*Het begrip bevoegdheid is dan ook een kernbegrip in het staats-en administratief recht*"<sup>79</sup> Kewenangan yang di dalamnya terkandung hak dan kewajiban.

menurut **P. Nicolai** adalah sebagai berikut:

*"Het vermogen tot het verrichten van bepaalde rechtshandelingen (handelingen die op rechtsgevolg gericht zijn en dus ertoe strekken dat bepaalde rechtsgevolgen ontstaan of niet gaan). Een recht houdt in de (rechtens gegeven) vrijheid om een bepaalde feitelijke handeling te verrichten of na te laten, of de (rechtens gegeven) aanspraak op het verrichten van een handeling door een ander. Een plicht impliceert een verplichting om een bepaalde handeling te verrichten of na te laten"*<sup>80</sup> (kemampuan untuk melakukan tindakan hukum tertentu (yaitu tindakan-tindakan yang dimaksudkan untuk menimbulkan akibat hukum, dan mencakup mengenai timbul dan lenyapnya akibat hukum tertentu). Hak ini berisi kebebasan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu atau menuntut pihak lain untuk melakukan tindakan tertentu, sedangkan kewajiban memuat

---

<sup>79</sup> F.A.M. Stroink Dan J.G. Steenbeek, dikutip Dalam Ridwan, HR.,.... *Op.,Cit* halaman 124

<sup>80</sup> P. Nicolai, dikutip Dalam Ridwan, HR.,....*Ibid.*

keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu).

### 3. Sumber-Sumber Wewenang Pemerintahan.

Secara teoritik, kewenangan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan tersebut diperoleh melalui tiga cara yaitu atribusi, delegasi dan mandat. Ketiganya merupakan sumber wewenang yang sangat penting bagi suatu negara hukum, sebab sesuai dengan salah satu asas negara hukum, setiap tindakan pemerintah harus berdasarkan atas hukum. Dalam suatu negara hukum tindakan pemerintah meletakkan suatu kewajiban atau beban bagi rakyatnya, hanya dapat dilakukan apabila memperoleh persetujuan dari rakyatnya melalui wakil-wakilnya di parlemen.

Mengenai atribusi, delegasi dan mandat ini **H.D. Van Wijk/Willem Konijnenbelt** mendefinisikan sebagai berikut:

- a. *Attribute* : *toekenning van een bestuursbevoegheid door een v/etgever aan een bestuursorgaan*, (atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan);
- b. *Delegatie* : *overdracht van een bevoegheid van net ene bestuursorgaan aan een ander*, (delegasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan dari satu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan lainnya);

- c. *Mandaat* : *een bestuursorgaan laat zijn bevoegheid namens hem uitoefenen door een ander*, (mandat terjadi ketika organ pemerintahan mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya).<sup>81</sup>

Sumber wewenang Atribusi dapat dibedakan asalnya diperoleh dari pemerintahan di tingkat pusat dan dari pemerintahan di tingkat daerah. Atribusi yang asalnya diperoleh dari pemerintahan di tingkat pusat, bersumber dari MPR berupa UUD dan ketetapan MPR lainnya dan dari DPR bersama-sama pemerintah berupa undang-undang, sedangkan Atribusi yang asalnya diperoleh dari pemerintahan di tingkat daerah, bersumber dari DPRD dan pemerintahan di daerah berupa PERDA.

Delegasi dan Mandat adalah terjadinya pelimpahan wewenang dari suatu badan/pejabat tata usaha yang satu kepada badan/pejabat tata usaha negara yang lainnya dalam lingkungan pemerintahan. Dalam hal pelimpahan wewenang pemerintahan melalui delegasi, terdapat syarat-syarat sebagai berikut :<sup>82</sup>

1. Delegasi harus definitif dan pemberi delegasi (*delegans*) tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkannya itu;
2. Delegasi harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan;

---

<sup>81</sup> H.D. Van Wijk AVillem Konijnenbelt, dikutip Dalam Ridwan,HR.,....  
*Ibid*, halaman 74

<sup>82</sup> *Ibid...*, halaman 76

<sup>83</sup> *Ibid*

3. Delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hubungan hirarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi;
4. Adanya kewajiban mempertanggungjawabkan dari penerima delegasi (*delegataris*) kepada delegans;
5. Delegans dapat memberikan instruksi tentang penggunaan wewenang tersebut kepada delegataris.

Perbedaan Delegasi dan Mandat dapat dilihat sebagai berikut :<sup>83</sup>

Delegasi ;

1. *Overdracht van bevoegdheid* artinya pelimpahan wewenang;
2. *Bevoegdheid kan door het oorspronkelijk bevoegde orgaan met incidenteel wtgoefend -worden* ; kewenangan tidak dapat dijalankan secara insidental oleh organ yang memiliki wewenang asli;
3. *Overgang van verantwoordelijkheid*; terjadi peralihan tanggung jawab;
4. *Wettelijke basis vereist*; harus berdasarkan undang-undang;
5. *Moot schriftelijke*; harus tertulis.

Mandat :

1. *Opdracht tot uitvoering*; perintah untuk melaksanakan;
  2. *Bevoegtheid kan door mandaatgever nog incidenteel uitgeoefend worden* ; kewenangan dapat sewaktu-waktu dilaksanakan oleh mandans;
  3. *Behooud van verantwoordelijkheid*; tidak terjadi peralihan tanggungjawab;
-

4. *Geen wettelijke basis vereist*; tidak harus berdasarkan undang-undang; *Kan schriftelijk, mag ook mondeling*; dapat tertulis, dapat pula secara lisan.



### **BAB III**

## **TINJAUAN UMUM TENTANG LALU LINTAS DAN KEWENANGAN DALAM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN**

### **A. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas**

#### **1. Gambaran Umum Tentang Lalu Lintas**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Dalam pasal 1 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan diberikan beberapa istilah yang sering digunakan dalam berlalu lintas di jalan, yaitu:

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan;
2. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan;
3. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Simpul meliputi terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan Bandar udara. Ruang kegiatan antara lain berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan sebagainya. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana dan sarana yang diperuntukan bagi gerak kendaraan, orang dan hewan. Wujud dari ruang lalu lintas jalan dapat berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan dan lain-lain;
4. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yaitu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas;

5. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi;
6. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor;
7. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, artinya terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya termasuk kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya;
8. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan;
9. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, termasuk kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi selama jangka waktu tertentu kecuali kendaraan bermotor roda dua;
10. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang.

Transportasi mengenal beberapa asas yang berlaku didalamnya menurut Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan 1992, Transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri sendiri. Kedelapan asas tersebut diartikan sebagai berikut :<sup>84</sup>

- a) **Asas manfaat** yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeseimbangan bagi warga negara;
- b) **Asas usaha bersama dan kekeluargaan** yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha angkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c) **Asas adil dan merata** yaitu, bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;

---

<sup>84</sup> C.S.T. Kansil, Dan Christine S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1995, Cetakan Pertama, halaman 13-14

- d) **Asas keseimbangan** yaitu, bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus diselenggarakan sedemikian sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e) **Asas kepentingan umum** yaitu, bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f) **Asas keterpaduan** yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- g) **Asas kesadaran hukum** yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
- h) **Asas percaya pada diri sendiri** yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.

## **2. Lalu Lintas Dan Perkembangannya**

Masalah lalu lintas merupakan gejala yang setiap hari dihadapi oleh waga masyarakat yang sehari-hari mempergunakan jalan raya. Penggunaan jalan raya tersebut senantiasa harus didasarkan atas keserasian antara ketertiban (umum) dengan ketenteraman (pribadi). Dengan demikian maka setiap pemakai jalan raya, seyogyanya mengetahui dan memahami aturan-aturan yang berlaku di jalan raya.

Dewasa ini arti penting kendaraan bermotor sudah mengalami pergeseran makna, dahulu kendaraan bermotor digunakan untuk angkutan jarak jauh seperti angkutan penumpang, angkutan bahan bakar, angkutan makanan, angkutan pasukan tentara dan sebagainya. Namun sekarang kendaraan bermotor sudah menjadi salah satu lambang status sosial, sehingga jumlah kendaraan bermotor di jalan semakin hari akan terus semakin meningkat.

Terlepas dari itu, transportasi tetap diadakan dengan itikad baik yaitu dengan tujuan 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, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Yang dimaksud dengan kemampuan mampu memadukan moda transportasi adalah kemampuan moda lalu lintas dan angkutan jalan untuk

memadukan moda transportasi perkeretaapian, laut dan udara satu dengan lainnya, antara lain dengan menghubungkan dan mendinamisasikan antarterminal atau simpul-simpul lainnya dengan ruang kegiatan. Dan mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan Indonesia mengandung pengertian bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki kemampuan untuk memberikan pelayanan sampai ke seluruh wilayah daratan baik melalui prasarana lalu lintas dan angkutan jalan itu sendiri atau merupakan keterpaduan dengan moda transportasi lintas sungai atau danau maupun keterpaduan dengan moda transportasi perkeretaapian, laut dan udara.

Lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan berdasarkan ketentuan undang-undang. Pengertian dikuasai oleh negara adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang pembiayaannya dilakukan oleh pemerintah. Perwujudan pembinaan tersebut meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Aspek pengaturan mencakup perencanaan, perumusan dan penentuan kebijaksanaan umum maupun teknis untuk mencapai tujuan antara lain berupa persyaratan keselamatan, perizinan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Aspek pengendalian dilakukan baik di bidang pembangunan maupun operasi berupa pengarahan dan bimbingan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Aspek pengawasan adalah pengawasan terhadap

penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud di atas. Dalam pengertian memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, termasuk memperhatikan lingkungan hidup, tata ruang, energi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta hubungan internasional.

Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda transportasi lain, ditetapkan jaringan transportasi jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air. Penetapan jaringan transportasi jalan merupakan salah satu unsur pokok dalam rangka pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk tercapainya tujuan transportasi. Dengan ditetapkannya jaringan transportasi jalan, akan terwujud keterpaduan baik antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan perkeretaapian, angkutan sungai dan danau yang mempunyai kesamaan wilayah pelayanan didaratan, maupun antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda transportasi laut dan udara, yang keseluruhannya di tata dengan pola jaringan transportasi jalan dalam satu kesatuan transportasi. Lalu lintas dan angkutan jalan berkembang dengan sangat cepatnya, sehingga secara otomatis semua kelengkapan lalu lintas dan angkutan jalan juga mengikuti perkembangannya itu.



## **B. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan**

Sejalan dengan perkembangan dan kompleknya permasalahan lalu lintas, maka wewenang dalam penanganan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dibagi oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan, pertama kepada pihak Kepolisian Republik Indonesia dan kedua kepada Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan dengan cara yang tidak mengganggu keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

### **1. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Oleh Kepolisian Republik Indonesia**

Dalam pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1992 dijelaskan bahwa pemeriksaan oleh Kepolisian Republik Indonesia meliputi pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan yang terdiri dari pemeriksaan :

- a. Surat Izin Mengemudi;
- b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor;
- c. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- d. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; dan
- e. Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

Kepolisian Republik Indonesia yang dimaksud adalah setiap anggota Kepolisian Republik Indonesia yang dilengkapi dengan surat tugas. Secara teknis wewenang polisi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan menurut pasal 7 adalah:

- a. Menghentikan kendaraan bermotor;
- b. Meminta keterangan kepada pengemudi;
- c. Melakukan pemeriksaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Surat Nomor Kendaraan, Surat Tanda Coba Kendaraan, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

Dan berdasarkan pasal 9, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh Kepolisian Republik Indonesia, dilaksanakan apabila:

- a. Angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat;
- b. Angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor cenderung meningkat.

## **2. Wewenang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa pegawai negeri sipil menurut pasal 22 Peraturan Daerah Propinsi Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2004 meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari:

- a. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan wajib uji;
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi:
  1. Sistem rem;
  2. Sistem kemudi,
  3. Posisi roda depan;
  4. Badan dan kerangka kendaraan;
  5. Pemuatan;
  6. Klakson;
  7. Lampu-lampu;
  8. Penghapus kaca;
  9. Kaca spion;
  10. Ban;
  11. Emisi buang gas;
  12. Kaca depan dan kaca jendela;
  13. Alat pengukur kecepatan;
  14. Sabuk keselamatan;

#### 15. Perlengkapan dan peralatan.

Pemeriksaan terhadap kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan mobil penumpang serta pemeriksaan terhadap kewajiban melengkapi sabuk keselamatan dilaksanakan setelah kewajiban tersebut dinyatakan berlaku. Pegawai Negeri Sipil yang dimaksud adalah Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan yaitu dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan dan dilengkapi dengan surat tugas.

Secara teknis, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan berdasarkan pasal 8 adalah:

- a. Melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji;
- b. Melakukan pemeriksaan terhadap fisik kendaraan sebagaimana dimaksud diatas.

Dan menurut pasal 10, Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh pihak Dinas Perhubungan tersebut dilaksanakan apabila:

- a. Angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat, disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- b. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak mematuhi persyaratan teknis dan laik jalan cenderung meningkat;
- c. Tingkat ketidaktaatan pemilik cenderung meningkat untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya.

**BAB IV**

**PELAKSANAAN PENEGAKAN HUKUM TERHADAP**

**PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI DAERAH ISTIMEWA**

**YOGYAKARTA**

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu kota yang tingkat kepadatan penduduknya cukup tinggi. Dengan kepadatan yang cukup tinggi tersebut, kebutuhan masyarakatnya pun akan tinggi dan guna memenuhi kebutuhan hidupnya itu masyarakat memerlukan suatu alat yang dapat digunakan sebagai alat transportasi dalam kehidupannya itu. Salah satu alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat itu adalah kendaraan bermotor. Menggunakan kendaraan bermotor ditengah-tengah mobilitas hidup yang tinggi akan sangat merepotkan, karena menggunakan kendaraan bermotor di jalan tidak hanya untuk diri sendiri, tetapi juga akan bersinggungan dengan hak-hak orang lain yang harus diperhatikan, artinya dalam berkendara bermotor tidak hanya menaiki kendaraan dan menjalankannya tetapi ada tata tertib dan tata cara yang sangat penting demi kelancaran bersama oleh karena itu dalam berkendara bermotor di jalan diperlukan adanya suatu aturan-aturan yang digunakan dalam berkendara bermotor di jalan demi keselamatan dan kenyamanan.

Undang-undang nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan telah mengatur sedemikiannya tentang tata cara berkendara bermotor di jalan termasuk mengenai wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dituangkan dalam peraturan pelaksana turunannya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

#### **A. Penegakan Hukum Dalam Pemeriksaan Kendaraan Bermotor**

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 mengatur mengenai pelaksanaan atau tata cara pelaksanaan serta wewenang dalam berkendara bermotor di jalan. Yang secara lebih terperinci lagi diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Dalam pasal 2 Peraturan Pemerintah tersebut disebutkan bahwa Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh :

- a. Polisi Negara Republik Indonesia;
- b. Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

#### **Pasal 3 :**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Polisi Negara Republik Indonesia, meliputi pemeriksaan persyaratan administratif

pengemudi dan kendaraan , yang terdiri dari pemeriksaan :

- a. Surat Izin Mengemudi;
- b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor;
- c. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- d. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; dan
- e. Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

**Pasal 4 :**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :

- a. Pemeriksaan Tanda Bukti Lulus Uji, bagi kendaraan wajib uji;
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :
  1. Sistem rem;
  2. Sistem kemudi;
  3. Posisi roda depan;
  4. Badan dan kerangka kendaraan;
  5. Pemuatan;
  6. Klakson;
  7. Lampu-lampu;
  8. Penghapus kaca;
  9. Kaca spion;
  10. Ban;

11. Emisi gas buang;
12. Kaca depan dan kaca jendela;
13. Alat pengukur kecepatan;
14. Sabuk keselamatan; dan
15. Perlengkapan dan peralatan.

**Pasal 5 :**

1. Polisi Negara Republik Indonesia adalah setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dilengkapi dengan surat tugas.
2. Pegawai Negeri Sipil adalah Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan dan dilengkapi dengan surat tugas.

**Pasal 7 :**

Polisi Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :

- a. Menghentikan kendaraan bermotor;
- b. Meminta keterangan kepada pengemudi;
- c. Melakukan pemeriksaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Surat Tanda Coba Kendaraan, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

**Pasal 8 :**

Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :



- a. Melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji;
- b. Melakukan pemeriksaan terhadap fisik kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf b

**Pasal 9 :**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh petugas Polisi Negara Republik Indonesia dilaksanakan apabila :

- a. Angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat; dan/atau
- b. Angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor cenderung meningkat.

**Pasal 10 :**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil, dilaksanakan apabila :

- a. Angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat, disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- b. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan cenderung meningkat; dan/atau
- c. Tingkat ketidaktaatan pemilik cenderung meningkat untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya.

Dalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2004, juga disebutkan bahwa :

**Pasal 22 :**

1. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan untuk keselamatan, keamanan dan ketertiban lalu lintas;
2. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :
  - a. pemeriksaan tanda bukti lulus uji bagi kendaraan bermotor wajib uji;
  - b. pemeriksaan fisik kendaraan, meliputi :
    1. Sistem rem;
    2. Sistem kemudi;
    3. Posisi roda depan;
    4. Badan dan kerangka kendaraan;
    5. Pemuatan;
    6. Tanda bunyi (klakson);
    7. Tanda sinar (lampu);
    8. Penghapus kaca;
    9. Kaca spion;
    10. Ban;
    11. Emisi gas buang;
    12. Kaca depan/belakang dan jendela;

13. Alat pengukur kecepatan;
14. Sabuk keselamatan;
15. Perlengkapan dan peralatan yang harus ada dikendaraan.

Selain peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas ada juga beberapa wacana tambahan yang tidak jarang dijadikan acuan dalam penegakan hukum pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, diantaranya Forum Komunikasi Wacana Publik Perda Prop. DIY No. 5 Tahun 2004 yang diselenggarakan di Komplek THR Yogyakarta jalan Brigjen Katamso. Forum ini diselenggarakan dalam rangka Sosialisasi PERDA PROP DIY NO.5 TH 2004 tentang penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan, Badan Informasi Daerah Propinsi DIY, *Dari hasil forum ini dapat disimpulkan sebagai berikut :*

1. Persoalan lalu lintas merupakan tanggung jawab bersama dan harus diselesaikan bersama persoalan-persoalan yang muncul sejalan dengan

5. Propinsi DIY sebagai kota Pariwisata dan kota Budaya dalam menghadapi persoalan lalu lintas agar menjadikan prioritas dalam penanggulangan dan penataannya;
6. Mengoptimalkan PPNS dalam melaksanakan kontrol melalui jembatan timbang untuk menekan pelanggaran aturan perlalulintasan;
7. Perlu dibentuk forum sebagai lembaga mediasi antar pengusaha asosiasi dengan badan kerjasama antar daerah;
8. Perlu ditingkatkan riset sebagai bahan referensi pengambilan kebijaksanaan, perda, maupun undang-undang yang akurat sesuai dengan sistem informasi manajemen.

## **B. Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Oleh Kepolisian Republik Indonesia**

Dalam rangka mewujudkan prinsip-prinsip Negara hukum, diperlukan adanya norma hukum dan perundang-undangan dan norma hukum yang responsif dan adil, juga diperlukan adanya aparat penegak hukum yang profesional dan jujur serta berwibawa, kesadaran hukum masyarakat, budaya hukum yang mantap serta penghormatan terhadap hak-hak asasi manusia, dan didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai.

Kepolisian dalam Negara hukum tidak kebal hukum, namun terikat kepada aturan-aturan hukum, prosedur-prosedur tertentu, dikontrol oleh

hukum dan sekaligus bertanggung jawab kepada hukum. Selain itu mereka juga harus tanggap terhadap pendapat umum dan bertanggung jawab kepada Negara dan masyarakat. Oleh karena itu kepolisian dituntut untuk senantiasa meningkatkan kualitas kemampuan profesional dan integritas pribadinya. Oleh karena itu tidaklah berlebihan apabila harus selalu berubah, mengubah dan membangun jati dirinya.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa profesionalisme dan integritas pribadi setiap aparat kepolisian menjadi amat penting untuk terus-menerus ditingkatkan. Profesionalisme mengandung makna penugasan keahlian, menuntut kehormatan dan tanggung jawab dalam menjalankan tugas dan kesejawatan menuju terwujudnya masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Pada perkembangan sekarang ini kepolisian mesti melakukan pembaharuan dalam berbagai bidang untuk mewujudkan jati diri kepolisian Negara Republik Indonesia yang lebih profesional, mahir, terampil, bersih dan berwibawa. Kepolisian Negara Republik Indonesia harus lebih dinamis menghadapi tuntutan masyarakat yang berkembang dengan cepat, kaya informasi padat akan ilmu pengetahuan dan teknologi. Dengan demikian kepolisian Negara Republik Indonesia tidak saja mampu melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya, tetapi juga sekaligus membuktikan dirinya sebagai salah satu pilar Negara Indonesia yang berdasarkan atas hukum.

Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan sebuah lembaga aparaturnya Negara yang selalu berhubungan dengan masyarakat dan dihadapkan pada berbagai masalah yang senantiasa berkembang di segala bidang kehidupan, sehingga menuntut pemberdayaan aparat kepolisian yang profesional, menguasai ilmu pengetahuan, wawasan kemasyarakatan, kemampuan manajerial, operasional yang tinggi, serta jiwa kejuangan yang tinggi pula. Visi demikian pada dasarnya merupakan suatu kenyataan yang perlu disikapi sebagai antisipasi ke masa yang akan datang untuk mencapai masyarakat tata tentram raharja, karena :

1. Pembangunan nasional menghasilkan kemajuan di segala bidang kehidupan menuju tercapainya tujuan nasional, namun menghadapi kendala dan masalah serta dampak yang mengikuti baik di bidang sosial, ekonomi, politik, budaya, hankam, hukum, serta aspek kemasyarakatan dan kenegaraan lainnya;
2. Era globalisasi menimbulkan proses akselerasi global di berbagai kehidupan, dan meningkatnya hubungan kerjasama dan persahabatan antar bangsa di segala bidang serta tuntutan penerapan paradigma kehidupan yang berlaku secara Internasional dalam rangka terwujudnya jaminan keamanan, kepastian hukum, rasa keadilan, dan pergaulan warga masyarakat bangsa-bangsa yang menjunjung tinggi HAM.

Kepolisian Negara Republik Indonesia secara historis mengemban misi sebagai Bhayangkara Negara, yaitu lembaga penegakan hukum (*Law enforcement*), memberikan perlindungan kepada masyarakat dari perlakuan

yang melanggar hak asasi manusia, dan bertanggung jawab atas keamanan dan ketertiban masyarakat.

Indonesia adalah Negara hukum berdasarkan pada Pancasila dan UUD 1945, kepolisian yang bersifat nasional disebut dengan : kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri), sebagai kepolisian nasional yang bertugas di pusat dan daerah mempunyai tugas pokok :

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. Menegakkan hukum;
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Selanjutnya dalam melaksanakan fungsi kepolisian tersebut Polri mempunyai tugas :

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan;
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan;
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional;
- e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;

- f. Melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk pengamanan swakarsa;
- g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;
- h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
- i. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
- k. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta
- l. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam melaksanakan fungsi tersebut polisi selalu mendapat sorotan masyarakat, terutama sorotan terhadap cara-cara kepolisian melaksanakan fungsinya sebagai pelindung masyarakat. Fungsi kepolisian tersebut adalah salah satu fungsi alat Negara dibidang penegakan hukum, perlindungan dan pelayanan masyarakat, pembimbing masyarakat dalam rangka terjaminnya



tertib dan tegaknya hukum, serta terbinanya ketentraman masyarakat guna terwujudnya keamanan dan ketertiban dalam negeri.

Ketentuan dalam UUD 1945, mengharuskan bahwa, penegakan hukum, menuntut adanya persamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan berarti, dalam era globalisasi nuansa hukum benar-benar melandasi setiap tindakan dan penyelenggaraan kenegaraan untuk mewujudkan adanya rasa keadilan dan kepastian bagi seluruh warganya. Untuk menciptakan kondisi yang demikian, konsekuensinya bagi aparat Negara menciptakan kondisi yang demikian, yang memberikan makna bagi aparat Negara penegak hukum sebagai pilar terdepan, harus memiliki independensi dalam melaksanakan tugasnya, meskipun dalam masyarakat masih dijumpai beraneka ragam macam dan struktur sosial yang terkonfigurasi dalam tataran politik masyarakat sehingga dapat mempengaruhi pengabdianya. Hal ini menuntut rasionalitas yuridis dalam bentuk tegaknya hukum untuk menjamin kejelasan hak dan kewajiban serta batas-batas sosial bagi kebebasan individu dalam menjalankan aktifitasnya.

Kondisi demikian dikaitkan dengan penegakan hukum yang berlangsung saat ini, permasalahannya bersumber pada ketidakselarasan lembaga penegak hukum dalam mengantisipasi perkembangan antara prinsip kebebasan dengan prinsip kewajiban untuk menghormati dan menghargai hak-hak orang lain yang secara substansif menyangkut masalah kemandirian lembaga dalam menjalankan tugas pokoknya.

Dengan memahami secara bijak kondisi penegakan hukum saat ini, berarti sadar mencari akar permasalahan untuk dipecahkan, sebagai antisipasi menyongsong kehidupan pada era globalisasi melalui pemberdayaan kepolisian Negara Republik Indonesia dalam tata kehidupan berbangsa dan bernegara. Tantangan ini semakin jelas bila dikaitkan dengan kondisi Kepolisian Negara Republik Indonesia saat ini, yang memerlukan upaya serius mengotonomikan dan memandirikan kepolisian dalam mewujudkan hukum yang abstrak menjadi konkrit.

Atas dasar pemikiran itulah berkembanglah strategi otonomi sebagai metode untuk mengubah organisasi agar menjadi semakin efektif dalam menjalankan tugasnya, sehingga dapat membebaskan diri dari ketergantungan dalam struktur kelembagaan. Ini adalah strategi untuk memperkuat sikap independensi kepolisian, dengan mengacu pada spesialisasi dan deferensiasi dalam pembagian kerja sosial, menurut definisi simbol otonom dan basis kegiatan di setiap bidang organisasi.

Di Indonesia polisi merupakan salah satu ujung tombak dalam penegakan hukum. Dalam kaitannya dengan lalu lintas, polisi juga memiliki wewenang dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Menurut Undang-Undang, polisi berwenang dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dalam beberapa aspek, yaitu :

- a. Surat Izin Mengemudi;
- b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor;
- c. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- d. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; dan
- e. Tanda Coba Kendaraan Bermotor.

Namun ternyata pembagian wewenang oleh Undang-Undang tersebut tidaklah dijalankan sepenuhnya secara murni dan konsekuen oleh pihak kepolisian. Wewenang polisi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sangatlah luas dan hampir tidak ada batasannya. Polisi lalu lintas, dapat memeriksa semua kendaraan bermotor dan segala hal yang berkaitan dengan itu meskipun itu bukan wewenangnya menurut Undang-Undang.

Menurut Kasubdipbigakum Ditlantas Polda DIY Hery Murwono :

“Dalam beberapa hal, Undang-Undang memang tidak memberikan wewenang kepada polisi. Namun polisi adalah pemangku Undang-Undang, sehingga polisi dapat menterjemahkan Undang-Undang tersebut meskipun tidak sesuai dengan isinya”

Dengan dasar itu polisi lalu lintas dapat melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan meskipun itu tidak diatur dalam Undang-Undang. Di Yogyakarta, peran polisi lalu lintas sangatlah menonjol, begitu menonjolnya sehingga hampir menutupi peran instansi lain yang juga memiliki wewenang dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

Seperti yang telah dijelaskan diatas, bahwa wewenang polisi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan hanya terbatas pada pemeriksaan administratif. Namun dalam implementasinya wewenang polisi jauh lebih besar dari itu meskipun itu sudah diatur secara jelas dalam undang-undang. Sebagai aparatur Negara yang juga merupakan salah satu tumpuan dalam penegakan hukum khususnya penegakan hukum dalam lalu lintas, polisi harusnya memperhatikan semua pembagian wewenang yang telah dirumuskan oleh undang-undang. Dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, polisi juga cukup banyak melakukan penyimpangan-penyimpangan dalam hal administrasi. Misalnya masalah tilang, sudah bukan rahasia umum bahwa masalah tilang bukanlah suatu permasalahan yang susah bagi orang-orang yang mampu membayar sejumlah uang guna menyelesaikan atau menutupi perkara atau pelanggaran yang telah ia lakukan.

Namun terlepas dari fenomena di atas, pembagian wewenang dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan ternyata juga merupakan sesuatu yang perlu untuk dibicarakan, mengingat nantinya itu akan berkaitan dengan asal-usul pemeriksaan dan proses administrasinya. Polisi secara kuantiti memang merupakan sebuah organisasi yang sudah sangat eksis dalam dunia hukum di Indonesia, jumlah personelyapun sudah tidak perlu disangsikan lagi, sehingga ruang gerak polisi dalam pengabdianya sedikit banyak akan berbenturan satu sama lainnya. Dengan demikian, dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan polisi merupakan penyidik tunggal, pihak lain

yang mestinya juga memiliki wewenang dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan hanyalah sebagai sebuah simbol dan pelengkap saja karena mereka hanya akan melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan jika dimintakan oleh pihak polisi.

Dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, polisi hampir tidak pernah melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan seperti yang telah diatur oleh undang-undang. Adapun alasan-alasannya menurut Kasubdipbigakum Ditlantas Polda DIY Hery Murwono adalah :

1. Terbatasnya jumlah personel dari pihak Dinas Perhubungan, sehingga mengakibatkan sulitnya mengoptimalkan kinerja dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
2. Memang Undang-Undang tidak menyerahkan wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara langsung kepada kepolisian, namun dengan kesadaran sendiri pihak kepolisian berusaha untuk membantu mengoptimalkan penyelenggaraan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dengan melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
3. Koordinasi dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan telah dilaksanakan secara rutin, dan selalu dipahami sebagai kesepakatan demi terciptanya keamanan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas.
4. Persoalan wewenang adalah persoalan administrasi, namun yang lebih penting dari itu adalah terlindunginya kepentingan-kepentingan masyarakat.

Berkaitan dengan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilaksanakan oleh Kepolisian Yogyakarta, terdiri dari pemeriksaan rutin, pemeriksaan peningkatan, dan pemeriksaan khusus. Pada pemeriksaan rutin dilaksanakan terjadwal oleh Kepolisian Yogyakarta. Kemudian, pada pemeriksaan peningkatan dilaksanakan menjelang hari-hari besar nasional, dilaksanakan dalam jangka waktu tertentu. Sedangkan pemeriksaan khusus dilaksanakan secara insidental dengan sebab-sebab tertentu, seperti yang tertuang dalam pasal (9) Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 mengenai alasan pemeriksaan, yaitu apabila angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat dan atau angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor cenderung meningkat. Atau dapat juga pemeriksaan kendaraan bermotor yang diiringi dengan pemeriksaan diluar bidang lalu lintas, seperti pemeriksaaan senjata tajam atau pemeriksaan narkoba. Kesemua jenis pemeriksaan tersebut merupakan agenda kerja dari Kepolisian Yogyakarta khususnya Ditlantas Polda Yogyakarta. Pemeriksaan yang dilakukan oleh Polantas Yogyakarta dilengkapi dengan surat tugas yang diterbitkan oleh Kapolda Yogyakarta atau dimandatkan kepada Kaditlantas Polda Yogyakarta.

Dari data yang diperoleh di atas, alasan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor tidak hanya berdasarkan Pasal (9) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, tetapi dapat juga dilaksanakan dengan alasan lain dengan ketentuan tidak melanggar peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis, Kepolisian dalam melakukan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan berkaitan dengan penegakan hukum, sering kali tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang telah ditentukan. Kepolisian tidak hanya melakukan pemeriksaan terhadap persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, tetapi juga melakukan pemeriksaan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, seperti ; lampu-lampu, kaca spion, alat pengukur kecepatan atau speedometer dan sabuk keselamatan, yang merupakan kewenangan pemeriksa pegawai negeri sipil.

Pelaksanaan kewenangan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh Kepolisian seperti yang penulis paparkan diatas melanggar kewenangan instansi lain, sesuai dengan pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 2004 mengenai Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, atau pemeriksa dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Lokasi pemeriksaan kendaraan bermotor juga acap kali dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas satu arah, atau yang memiliki dua lajur tetapi bukan hanya dibatasi dengan marka jalan melainkan dibatasi dengan batasan jalan yang terbuat dari beton sehingga dapat dikonotasikan dengan jalan satu arah. Lokasi pemeriksaan juga pernah dilakukan setelah tikungan jalan yang berlajur satu, atau setelah tanjakan, yang tidak diberi

tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan kendaraan bermotor pada jarak sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter sebelum dan sesudah pemeriksaan. Hal tersebut memungkinkan pengemudi tidak mengetahui akan adanya pemeriksaan, sehingga kemungkinan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan konfirmasi mengenai prihal yang terjadi di atas kepada petugas pemeriksa dari Kepolisian, hal tersebut dilakukan dengan alasan agar pengemudi tidak dapat menghindari pemeriksaan, karena apabila pemeriksaan dilakukan benar-benar menurut prosedur dapat menimbulkan potensi pengemudi dapat menghindar dari pemeriksaan.

Terlepas dari maksud tindakan yang dilakukan oleh Kepolisian dalam melaksanakan kewenangan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, tetap bertentangan dengan peraturan perundangan, yaitu pasal 15 Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 mengenai teknis lokasi pemeriksaan kendaraan bermotor.

### **C. Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil**

Dalam rangka penegakan hukum di bidang lalu lintas, Dinas Perhubungan Yogyakarta mempunyai wewenang melakukan penyidikan atas pelanggaran ketentuan pidana di bidang lalu lintas dan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berdasarkan Undang-undang No. 14 Tahun 1992



tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 53. Dalam hal ini, pelanggaran ketentuan pidana yang dimaksud adalah yang berkenaan dengan persyaratan teknis dan laik jalan.

Berdasarkan penelitian, dalam pelaksanaan penyidikan di lapangan penyidik dari Dinas Perhubungan hanya sebagai saksi dalam rangkaian penyidikan. Karena wewenang penyidikan berada di tangan Dinas Ketertiban, hal ini diungkapkan oleh Kepala Sub Dinas Lalu Lintas dan Angkutan jalan Dinas Perhubungan, R. Rianto, SH yang juga sebagai alumni Fakultas Hukum UII, pada wawancara yang dilakukan penulis, “ Meskipun dalam Dinas kami mempunyai petugas yang mempunyai kewenangan sebagai penyidik seperti yang tercantum dalam pasal 53 Undang-undang lalu lintas dan Angkutan jalan yaitu selain pejabat kepolisian pejabat pegawai negeri sipil tertentu dilingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggungjawabnya meliputi pembinaan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi dalam pelaksanaannya hanya sebagai saksi, kami tidak mempunyai wewenang mengenai penyidikan, karena penyidikan mengenai pelanggaran ketentuan pidana di bidang lalu lintas merupakan kewenangan Dinas Ketertiban” Ungkap R.Rianto SH. Ia juga sangat menyayangkan bahwa penyidik dari Dinas Ketertiban tidak mempunyai kualifikasi khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. “ini sangat ironis sekali, karena penyidikan mengenai pelanggaran ketentuan pidana berkenaan dengan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan harus mempunyai keahlian khusus karna hal

ini sangat bersifat teknis, sedangkan penyidik dari Dinas Ketertiban tidak mempunyai keahlian khusus sebagai mana dimaksud”.

Hal ini terbukti dalam penyidikan, petugas penyidik dari Dinas Ketertiban selalu bertanya dan meminta bantuan kepada penyidik dari Dinas Perhubungan selaku saksi dalam proses penyidikan. Berdasarkan dan Perda No. 29 Th. 2000 tentang pembentukan, susunan organisasi dan tata kerja, Dinas ketertiban melalui Sub Dinas Penegakan Perundang-undangan memperoleh kewenangan di bidang penegakan perundang-undangan, dan wewenangnya melaksanakan penyidikan dan pembinaan penyidik pegawai negeri sipil (PPNS).

Dinas Perhubungan hanya berwenang dalam proses pemeriksaan, tetapi tidak dapat menindak pelanggar atau ditindaklanjuti ke proses penyidikan, terhadap pelanggaran dibidang lalu lintas dalam hal persyaratan teknis dan laik jalan yang ditemukan dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Pemeriksaan tersebut hanya sebagai tindakan pembinaan terhadap pelanggar persyaratan teknis dan laik jalan.

Dalam menjalankan kewenangan sebagai pemeriksa, pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di wilayah Yogyakarta, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun. 1993. Proses awal pemeriksaan berdasarkan data dan informasi yang diperoleh mengenai meningkatnya kecelakaan lalu lintas, yang disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau meningkatnya jumlah

kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dan/atau meningkatnya ketidaktaatan pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya. Selanjutnya berdasarkan informasi tersebut Sub Dinas Lalu lintas dan Angkutan jalan menentukan target lokasi operasi tempat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor.

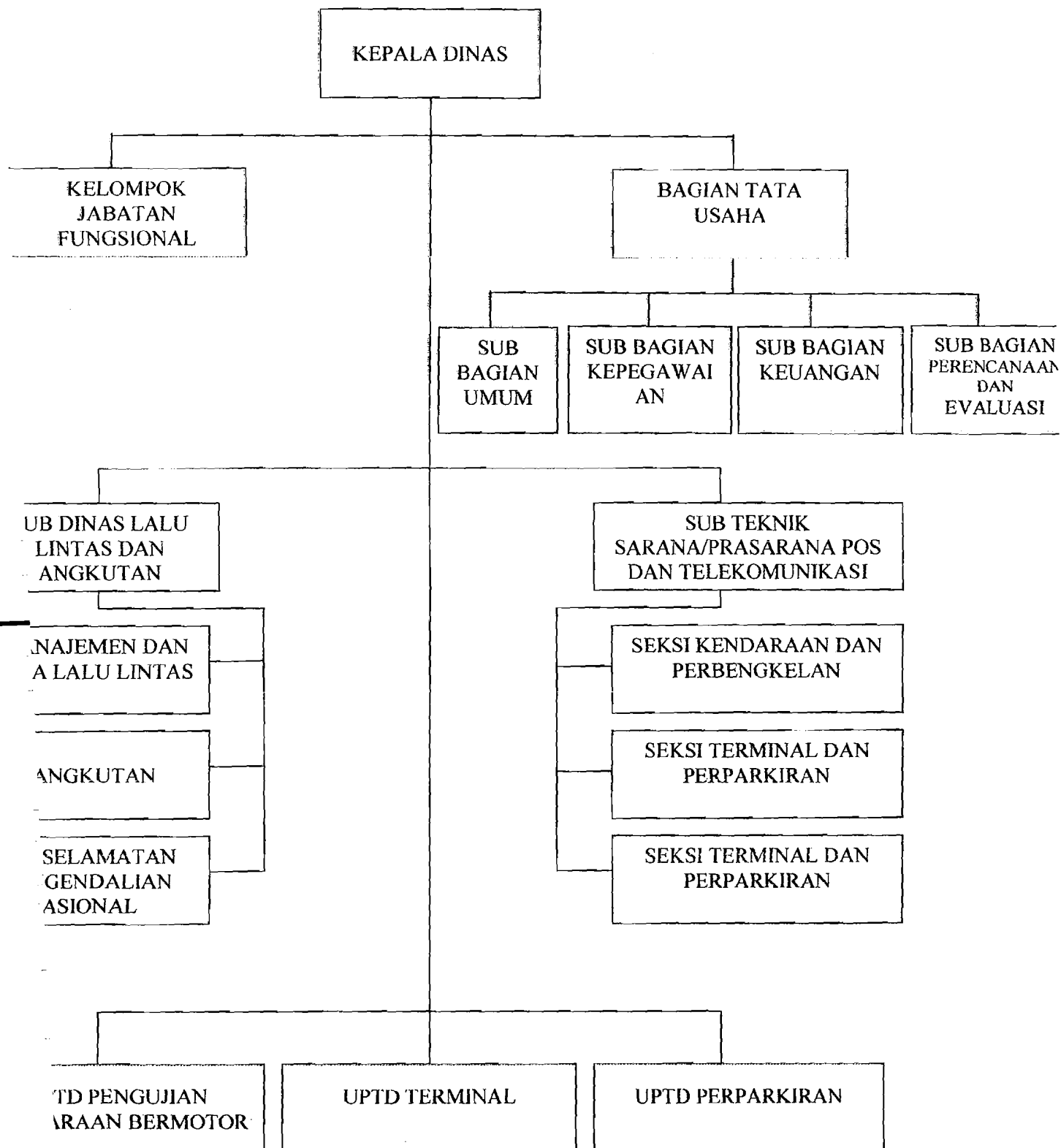
Pelaksanaan pemeriksaan di lapangan dilakukan oleh Seksi Keselamatan dan Pengendalian Operasional. Pelaksanaan pemeriksaan oleh pemeriksa pegawai negeri sipil dari Dinas Perhubungan dilengkapi surat tugas yang diterbitkan oleh kepala Kepala Dinas Perhubungan Yogyakarta sebagai konsekuensi dari asas desentralisasi, karena sebelum otonomi daerah, wewenang menerbitkan surat tugas berada ditangan menteri.

Menurut, Ir, Sugiyanto (Kabid Pengendalian Operasi Dinas Perhubungan Yogyakarta) :

Pembagian wewenang semacam ini sudah terjadi sejak dahulu, dan pihak Dinas Perhubungan sudah beberapa kali melakukan upaya untuk meluruskan pelaksanaan undang-undang lalu lintas tersebut, namun tetap saja tidak menghasilkan sesuatu.

Namun demikian Ir. Sugiyanto menambahkan, bahwa pihak Dinas Perhubungan tidak terlalu diberatkan dengan adanya fenomena diatas, karena disamping faktor keterbatasan personel, peralatan yang kurang memadai juga sering menjadi penghambat dalam melaksanakan tugas.

Pernyataan diatas juga didukung oleh pemberitaan dalam Tempo tanggal 18 maret 2004, yang berisi tentang pihak DLLAJ yang mendatangi Polda dan mencoba untuk mempertanyakan mengenai kewenangannya.



**Struktur Organisasi Dinas Perhubungan**

## **D. Koordinasi Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan**

### **Antara Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan**

Kepolisian dalam melakukan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan berkaitan dengan penegakan hukum, sering kali tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang telah ditentukan. Kepolisian tidak hanya melakukan pemeriksaan terhadap persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, tetapi juga melakukan pemeriksaan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, seperti ; lampu-lampu, kaca spion, alat pengukur kecepatan atau speedometer dan sabuk keselamatan, yang merupakan kewenangan pemeriksa pegawai negeri sipil.

Kewenangan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh Kepolisian seperti yang penulis paparkan diatas melanggar kewenangan instansi lain, sesuai dengan pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 2004 mengenai Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, atau pemeriksa dari Dinas Perhubungan Yogyakarta.

Dari data yang penulis kumpulkan dilapangan, dapat dipahami bahwa Dinas Perhubungan hanya berwenang dalam proses pemeriksaan, tetapi tidak dapat menindak pelanggar atau ditindaklanjuti ke proses penyidikan, terhadap pelanggaran dibidang lalu lintas dalam hal persyaratan teknis dan laik jalan yang ditemukan dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

Pemeriksaan tersebut hanya sebagai tindakan pembinaan terhadap pelanggar persyaratan teknis dan laik jalan.

Dalam menjalankan kewenangan sebagai pemeriksa, pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di wilayah Yogyakarta, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun. 1993. Proses awal pemeriksaan berdasarkan data dan informasi yang diperoleh mengenai meningkatnya kecelakaan lalu lintas, yang disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau meningkatnya jumlah kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dan/atau meningkatnya ketidaktaatan pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya. Selanjutnya berdasarkan informasi tersebut Sub Dinas Lalu lintas dan Angkutan jalan menentukan target lokasi operasi tempat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor.

Menurut Kasubdibbigakum Kepolisian Daerah Propinsi Yogyakarta Herry Murwono, pada prinsipnya koordinasi dalam rangka penegakan hukum berlalu lintas di jalan telah dilaksanakan dengan baik sesuai dengan yang diamanatkan undang-undang, namun dengan demikian tidak berarti setiap pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan akan melibatkan jajaran Dinas Perhubungan, karena dalam beberapa hal yang insidental kepolisian harus melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, misalnya ketika kepolisian sedang melakukan pengejaran terhadap pengendara yang diduga melakukan tindakan kriminal atau sedang dicari.

Kemudian ditambahkan bahwa kepolisian negara republik Indonesia, berdasarkan undang-undang kepolisian nomer 2 tahun 2002, polisi sebagai pemangku undang-undang berhak melakukan penyidikan tingkat pertama. Dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pertama kali Polisi selalu menanyakan sim dan stnk sesuai dengan wewenangnya dalam undang-undang, namun dalam hal pengendara tertangkap tangan, seperti tidak memakai lampu maka Polisi tetap akan melakukan penindakan.

Pernyataan diatas, dibenarkan oleh Kepala Bidang Pengendalian Operasi Dinas Perhubungan Propinsi Yogyakarta Ir. Sugiyanto, menurut beliau dalam penegakan hukum pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara rutin memang selalu dilaksanakan koordinasi antara Polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan, biasanya koordinasi dilakukan pada hari senin selesai apel pihak Dinas Perhubungan akan mendatangi kantor Kepolisian Daerah Propinsi Yogyakarta. Dalam koordinasi itu biasanya masing-masing pihak akan memaparkan beberapa point yang urgen dan berhubungan dengan penegakan hukum berlalu lintas di jalan, seperti angka kecelakaan dan perubahan atau perkembangan berlalu lintas di masyarakat. Karena menurut beliau aparat penegak hukum harus selalu senantiasa mengikuti perubahan dalam masyarakat guna mengantisipasi gejala-gejala pelanggaran dalam berlalu lintas di jalan.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, undang-undang membagi wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan terhadap 2 (dua) instansi, yaitu, kepolisian Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan. Kedua instansi ini mempunyai wewenang yang telah dibagi sedemikiannya oleh undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, dasar-dasar hukum yang digunakan atau peraturan-peraturan yang dijadikan dasar hukum oleh Polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan adalah Undang-undang Nomor 14 tahun 1992, Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1993 dan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2004. sehingga tidak ada dasar hukum lain yang digunakan dalam pelaksanaan penegakan hukum Undang-undang lalu lintas.

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pihak polisi, tidak dapat dikategorikan penyalahgunaan wewenang karena jika penyelenggaraan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan diserahkan sepenuhnya berdasarkan undang-undang, maka pihak Dinas Perhubungan akan kesulitan dilapangan karena keterbatasan jumlah personelnya. Di Yogyakarta sendiri, jumlah seluruh personel Dinas Perhubungan kurang lebih 100 orang dan dari seratus orang itu, hanya beberapa orang saja yang memenuhi persyaratan untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai dengan undang-undang. Sehingga disini pihak polisi dapat dikatakan membantu pihak Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Hanya saja, bantuan oleh pihak polisi itu semakin lama semakin luas dan sudah terjadi sejak pertama kali Undang-Undang Lalu lintas dikeluarkan, sehingga menimbulkan kesimpangsiuran dalam masalah pembagian wewenang, dan wajar saja jika sudah terpatri dalam kehidupan masyarakat bahwa masalah lalu lintas adalah

wewenang Polantas.

2. Permasalahan mengenai pembagian wewenang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan harus sesegera mungkin dikembalikan sesuai dengan pembagiannya, mengingat tuntutan masyarakat yang selalu menginginkan adanya pembaharuan dalam penegakan hukum di Indonesia. Dan itu tentunya akan kembali mewujudkan citra hukum dimata masyarakat, dengan melaksanakan isi dari undang-undang lalu lintas secara murni dan konsekuen dalam kaitannya dengan penegakan hukum undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas angkutan jalan.

Dari data yang penulis dapatkan dilapangan dapat disimpulkan bahwa Koordinasi yang dilakukan antara Polisi lalu lintas dan Dinas Perhubungan cukup baik, meskipun demikian pada kenyataannya koordinasi yang dilakukan secara rutin tersebut tetap tidak dapat mengembalikan wewenang masing-masing pihak sesuai dengan Peraturan perundang-undangan yang berlaku

#### **B. Saran**

1. Perlu adanya pembinaan dan pengawasan lebih lanjut terhadap kedua belah pihak yang berwenang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yaitu kepolisian Polda Yogyakarta khususnya kepolisian lalu lintas agar dalam pelaksanaan kewenangannya tidak terjadi kesalahan yang mengarah ke

penyerobotan wewenang dan tumpang tindihnya pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

2. Agar kedua belah pihak dapat bekerja secara profesional dan mandiri, masing-masing pihak hendaknya menyadari batasan-batasan wewenangnya masing-masing. Salah satu cara mensiasatinya adalah dengan menambah jumlah personel Dinas Perhubungan dan memberikan pelatihan-pelatihan mengenai tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sehingga jumlah personel Dinas Perhubungan mencukupi untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan memenuhi kualifikasi seperti yang disyaratkan oleh undang-undang.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

Anton Tabah, *Patroli Polisi*, Bina Cipta, Jakarta, 1992.

Azhari, *Negara Hukum Indonesia, Analisis Yuridis Normatif Tentang Unsur-Unsurnya*, UII Press, Jakarta, 1995.

C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, Cetakan Kedelapan, Balai Pustaka, Jakarta, 1989.

C.S.T. Kansil Dan Christine S.T. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1995.

Dahlan Thaib, *Kedaulatan Rakyat, Negara Hukum Dan Konstitusi*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1999.

Marbun Dkk, *Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta.

-----, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administrasi Di Indonesia*, Cetakan Kedua, UII Press, Yogyakarta, 2003.

Marbun Dan Moh. Mahfud M.D, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1987.

Miriam Budiarto, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Cetakan Keduapuluh, Gramedia, Jakarta, 1999.

Muchsan, *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta, 1982.

Padmo Wahjono, *Negara Republik Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1982.

Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada Press, Yogyakarta, 1995.

-----, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 1987.

Ramdlon Naning, *Gatra Ilmu Negara*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1983.

Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Cetakan Kedua, UII Press, Yogyakarta, 2003.

Sjahran Basah, *Perlindungan Hukum Terhadap Sikap Tindak Administrasi Negara*, Alumni, Bandung, 1992.

Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1998.

Soehino, *Hukum Tata Negara Kesatuan Republik Indonesia Berdasarkan Pancasila Dan Undang-Undang Dasar 1945 Adalah Negara Hukum*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1985.

Sobirin Malian, *Gagasan Perlunya Mengganti Konstitusi Baru Pengganti UUD 1945*, Cetakan Pertama, UII Press, Yogyakarta, 2001.

Untung S. Rajab, *Kedudukan Dan Fungsi Polisi Republik Indonesia Dalam Sistem Ketatanegaraan*, CV. Utomo, Bandung, 2003.

Utrecht, *Pengantar Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Pusaka Tirta Mas, Surabaya, 1986.

W. Friedman, *Legal Theory*, Terjemahan Oleh Muhammad Arifin, *Teori dan Filsafat hukum, Telaah Kritis Atas Teori-Teori Hukum*, Cetakan Ketiga, Raja Grafindo, Jakarta, 1996.

Zairin Harahap, *Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara*, Rajawali Press, Jakarta, 2001.

### **JURNAL**

Forum Komunikasi Wacana Publik PERDA Propinsi DIY No, 5 Tahun 2004.  
....29-08-2004.

### **SURAT KABAR**

Tempo, 18 maret 2004

Bernas, 23 mei 2004

**PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang No. 14 Tahun 1992

Undang-Undang No. 02 Tahun 2002

Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993

Peraturan Daerah Propinsi DIY No. 05 Tahun 2004



## **Undang Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang : Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Oleh : PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
Nomor : 14 TAHUN 1992 (14/1992)  
Tanggal : 12 MEI 1992 (JAKARTA)  
Sumber : LN 1992/49; TLN NO. 3480

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

Presiden Republik Indonesia,

Menimbang :

- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945;
- b. bahwa transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan-jalan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasilguna dan berdayaguna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan dalam Undang-undang;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186);

Dengan persetujuan  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :  
UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan;
2. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan;
3. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
4. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
5. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi;
6. Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor;
7. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;

8. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan;
9. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran;
10. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang.

## BAB II ASAS DAN TUJUAN

### Pasal 2

Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

### Pasal 3

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan 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.

## BAB III PEMBINAAN

### Pasal 4

- (1) Lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Undang-undang ini.

#### Pasal 5

- (1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB IV PRASARANA

#### Bagian Pertama Jaringan Transportasi Jalan

#### Pasal 6

- (1) Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda transportasi lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ditetapkan jaringan transportasi jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air.
- (2) Penetapan jaringan transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) didasarkan pada kebutuhan transportasi, fungsi, peranan, kapasitas lalu lintas, dan kelas jalan.

#### Bagian Kedua Kelas Jalan dan Penggunaan Jalan

#### Pasal 7

- (1) Untuk pengaturan penggunaan jalan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas.
- (2) Pengaturan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 8

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan :

- a. rambu-rambu;
  - b. marka jalan;
  - c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
  - d. alat pengendali dan alat pengaman pemakai jalan;
  - e. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
  - f. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Bagian Ketiga Terminal

#### Pasal 9

- (1) Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.
- (2) Pembangunan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh pemerintah dan dapat mengikutsertakan badan hukum Indonesia.
- (3) Penyelenggaraan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh pemerintah.
- (4) Ketentuan mengenai pembangunan dan penyelenggaraan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 10

- (1) Pada terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang.
- (2) Kegiatan usaha penunjang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat  
Fasilitas Parkir Untuk Umum

Pasal 11

- (1) Untuk menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat diadakan fasilitas parkir untuk umum.
- (2) Fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diselenggarakan oleh Pemerintah, badan hukum Indonesia, atau warga negara Indonesia.
- (3) Ketentuan mengenai fasilitas parkir sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V  
KENDARAAN

Bagian Pertama  
Persyaratan Teknis dan Laik Jalan  
Kendaraan Bermotor

Pasal 12

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

Bagian Kedua  
Pengujian Kendaraan Bermotor

Pasal 13

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.

- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan/atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Ketiga**  
**Pendaftaran Kendaraan Bermotor**

**Pasal 14**

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan.
- (2) Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor.
- (3) Syarat-syarat dan tata cara pendaftaran, bentuk dan jenis tanda bukti pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat**  
**Bengkel Umum Kendaraan Bermotor**

**Pasal 15**

- (1) Agar kendaraan bermotor tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dapat diselenggarakan bengkel umum kendaraan bermotor.
- (2) Ketentuan mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima  
Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

Pasal 16

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan;
  - b. pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14, Pasal 18, dan lain-lain yang diperlukan.
- (3) Ketentuan mengenai syarat-syarat dan tata cara pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam  
Persyaratan Kendaraan Tidak Bermotor

Pasal 17

- (1) Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI  
PENGEMUDI

Bagian Pertama  
Persyaratan Pengemudi

Pasal 18

- (1) Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi.



- (2) Penggolongan, persyaratan, masa berlaku, dan tata cara memperoleh surat izin mengemudi, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 19

- (1) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi yang pertama kali pada setiap golongan, calon pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Bagian Kedua Pergantian Pengemudi

#### Pasal 20

- (1) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi.
- (2) Ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB VII LALU LINTAS

### Bagian Pertama Tata Cara Berlalu Lintas

#### Pasal 21

- (1) Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri.
- (2) Dalam keadaan tertentu dapat ditetapkan pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk melakukan pengecualian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 22

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai :
  - a. rekayasa dan manajemen lalu lintas;
  - b. gerakan lalu lintas kendaraan bermotor;
  - c. berhenti dan parkir;
  - d. penggunaan peralatan dan perlengkapan kendaraan bermotor yang diharuskan, peringatan dengan bunyi dan sinar;
  - e. tata cara menggiring hewan dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di jalan;
  - f. tata cara penetapan kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor;
  - g. perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki;
  - h. penetapan muatan sumbu kurang dari muatan sumbu terberat yang diizinkan;
  - i. tata cara mengangkut orang dan/atau barang serta penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
  - j. penetapan larangan penggunaan jalan;
  - k. penunjukan lokasi, pembuatan dan pemeliharaan tempat pemberhentian untuk kendaraan umum.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## Pasal 23

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib :
  - a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
  - b. mengutamakan keselamatan pejalan kaki;
  - c. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16;
  - d. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
  - e. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm

bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

- (2) Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

#### Pasal 24

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib :
  - a. berperilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan bangunan di jalan,
  - b. menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya.
- (2) Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut muatannya yang ditinggalkan di jalan.

#### Bagian Kedua Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas

#### Pasal 25

- (1) Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi sebagai jalan, dan penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Bagian Ketiga Pejalan Kaki

#### Pasal 26

- (1) Pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat  
Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 27

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas, wajib :
- a. menghentikan kendaraannya;
  - b. menolong orang yang menjadi korban kecelakaan;
  - c. melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.
- (2) Apabila pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) oleh karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan b, kepadanya tetap diwajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.

Pasal 28

Pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

Pasal 29

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 tidak berlaku dalam hal :

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan;
- b. disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga;
- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pasal 30

- (1) Setiap pengemudi, pemilik, dan/atau pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan dan jembatan atau fasilitas lalu lintas yang merupakan bagian dari jalan itu yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dioperasikannya.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku dalam hal adanya keadaan memaksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf a.

#### Pasal 31

- (1) Apabila korban meninggal, pengemudi dan/atau pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum wajib memberi bantuan kepada ahli waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman.
- (2) Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban, bantuan yang diberikan kepada korban berupa biaya pengobatan.

### Bagian Kelima Asuransi

#### Pasal 32

- (1) Setiap kendaraan umum wajib diasuransikan terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 33

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan orang yang dipkerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap resiko terjadinya kecelakaan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB VIII ANGKUTAN

### Bagian Pertama Angkutan Orang dan Barang

#### Pasal 34

- (1) Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.

- (2) Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk barang.
- (3) Dalam keadaan tertentu dapat diberikan pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) yang persyaratannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 35

Kegiatan pengangkutan orang dan/atau barang dengan memungut pembayaran hanya dilakukan dengan kendaraan umum.

### Bagian Kedua Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum

#### Pasal 36

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari :

- a. angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain;
- b. angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota;
- c. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan;
- d. angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

#### Pasal 37

- (1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36, dapat dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.
- (2) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan dalam jaringan trayek.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 38

- (1) Pengangkutan orang dengan kendaraan umum untuk keperluan pariwisata, dilakukan dengan memperhatikan ketentuan Undang-undang ini.
- (2) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Bagian Ketiga Angkutan Barang dengan Kendaraan Umum

#### Pasal 39

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dapat ditetapkan jaringan lintas angkutan barang yang dapat dilayani dengan kendaraan bermotor barang tertentu.
- (2) Persyaratan dan tata cara penetapan jaringan lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 40

Pengangkutan bahan berbahaya, barang khusus, peti kemas, dan alat berat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### Bagian Keempat Pengusahaan

#### Pasal 41

- (1) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum, dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia.
- (2) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan berdasarkan izin,
- (3) Jenis, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima  
Tarif

Pasal 42

Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum, ditetapkan oleh Pemerintah.

Bagian Keenam  
Tanggung Jawab Pengangkut

Pasal 43

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan dan pembayaran biaya angkutan.

Pasal 44

Pengusaha angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum.

Pasal 45

- (1) Pengusaha angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
- (2) Besarnya ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga.
- (3) Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati.
- (4) Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diterimanya



barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.

#### Pasal 46

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 ayat (1).
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 47

Pengemudi kendaraan umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

#### Pasal 48

- (1) Pengusaha angkutan umum dapat mengenakan tambahan biaya penyimpanan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya, di tempat tujuan dan dalam waktu yang telah disepakati.
- (2) Pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### BAB IX LALU LINTAS DAN ANGKUTAN BAGI PENDERITA CACAT

#### Pasal 49

- (1) Penderita cacat berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB X DAMPAK LINGKUNGAN

### Pasal 50

- (1) Untuk mencegah pencemaran udara dan kebisingan suara kendaraan bermotor yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan hidup, setiap kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.
- (2) Setiap pemilik, pengusaha angkutan umum dan/atau pengemudi kendaraan bermotor, wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), yang diakibatkan oleh pengoperasian kendaraannya.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB XI PENYERAHAN URUSAN

### Pasal 51

- (1) Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Pemerintah Daerah.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB XII PENYIDIKAN

### Pasal 52

Pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, atau penyidikan terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak disertai dengan penyitaan kendaraan bermotor dan/atau surat tanda nomor kendaraan bermotor, kecuali dalam hal:

- a. kendaraan bermotor diduga berasal dari hasil tindak pidana atau digunakan untuk melakukan tindak pidana;
- b. pelanggaran lalu lintas tersebut mengakibatkan meninggalnya orang;
- c. pengemudi tidak dapat menunjukkan tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (3);
- d. pengemudi tidak dapat menunjukkan surat tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2);
- e. pengemudi tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1).

### Pasal 53

- (1) Selain pejabat polisi Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:
  - a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkenaan dengan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  - b. melarang atau menunda pncgoperasian kendaran bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
  - c. meminta keterangan dan barang bukti dari pengemudi, pemilik kendaraan, atau pengusaha angkutan umum sehubungan dengan tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.
  - d. melakukan penyitaan tanda uji kendaraan yang tidak sah;
  - e. melakukan pemeriksaan terhadap perizinan angkutan umum di terminal;
  - f. melakukan pemeriksaan terhadap berat kendaraan beserta muatannya;
  - g. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - h. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta perizinan angkutan umum.
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### BAB XIII KETENTUAN PIDANA

#### Pasal 54

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.0000,- (tiga juta rupiah).

#### Pasal 55

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

#### Pasal 56

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

#### Pasal 57

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak didaftarkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).
- (2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor, atau tanda nomor

kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

#### Pasal 58

Barangsiapa mengemudikan kendaraan tidak bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda setinggi-tingginya Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 59

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 2.000.000,- (dua juta rupiah).
- (2) Apabila pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki surat izin mengemudi, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

#### Pasal 60

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam keadaan tidak mampu mengemudikan kendaraan dengan wajar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).
- (2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 61

- (1) Barangsiapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum atau

minimum dan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf d, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

- (2) Barangsiapa tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- (3) Barangsiapa tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menumpang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 62

Barangsiapa menggunakan jalan di luar fungsi sebagai jalan, atau menyelenggarakan kegiatan dengan menggunakan jalan tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 63

Barangsiapa terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, dan tidak melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

#### Pasal 64

Barangsiapa tidak mengasuransikan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, baik terhadap kendaraan itu sendiri maupun

terhadap kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

#### Pasal 65

Barangsiapa tidak mengasuransikan orang yang dipekerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap resiko terjadinya kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

#### Pasal 66

Barangsiapa melakukan usaha angkutan wisata sebagaimana dimaksud Pasal 38, atau melakukan usaha angkutan orang dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) tanpa izin, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

#### Pasal 67

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang, atau tingkat kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dan ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

#### Pasal 68

Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 59, Pasal 60, Pasal 61, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, dan Pasal 67 adalah pelanggaran.

#### Pasal 69

Jika seseorang melakukan lagi pelanggaran yang sama dengan pelanggaran pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahun sejak tanggal putusan pengadilan atas pelanggaran pertama yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, maka pidana yang dijatuhkan terhadap pelanggaran yang kedua ditambah dengan sepertiga dari pidana kurungan pokoknya atau bila dikenakan denda dapat ditambah dengan setengah dari pidana denda yang diancamkan untuk pelanggaran yang bersangkutan.

#### Pasal 70

- (1) Surat izin mengemudi dapat dicabut untuk paling lama 1 (satu) tahun, apabila dilakukan:
  - a. pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf a dan huruf b, Pasal 24 ayat (1) huruf a, pasal 27 ayat (1);
  - b. tindak pidana kejahatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 359, Pasal 360, Pasal 406, Pasal 408, Pasal 409, Pasal 410, dan pasal 492 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dengan menggunakan kendaraan bermotor.
- (2) Surat izin mengemudi dapat dicabut untuk paling lama 2 (dua) tahun dalam hal seseorang melakukan lagi pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dalam jangka waktu 1 (satu) tahun sejak tanggal putusan Pengadilan atas pelanggaran terdahulu yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

#### BAB XIV KETENTUAN LAIN-LAIN

#### Pasal 71

Dengan Peraturan Pemerintah diatur lebih lanjut ketentuan-ketentuan mengenai :

1. kendaraan bermotor Angkatan Bersenjata Republik Indonesia;
2. Penggunaan jalan untuk kelancaran:
  - a. pengantaran jenazah;
  - b. kendaran pemadam kebakaran yang melaksanakan tugas ke tempat kebakaran;
  - c. kendaraan Kepala Negara atau Pemerintah Asing yang menjadi tamu negara;
  - d. ambulans mengangkut orang sakit;
  - e. konvoi, pawai, kendaraan orang cacat,
  - f. kendaraan yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.



**BAB XV  
KETENTUAN PERALIHAN**

**Pasal 72**

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

**BAB XVI  
KETENTUAN PENUTUP**

**Pasal 73**

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) dinyatakan tidak berlaku.

**Pasal 74**

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 12 Mei 1992  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

SOEHARTO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 12 Mei 1992  
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

MOERDIONO

PENJELASAN ATAS UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 14 TAHUN 1992 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

I. UMUM

Bahwa berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa Negara Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, oleh karena itu mempunyai posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri.

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

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi lain.

Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasilguna.

Untuk mencapai dayaguna dan hasilguna nasional yang optimal, di samping harus ditata dengan moda transportasi laut dan udara, lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai kesamaan wilayah pelayanan di daratan

dengan perkeretaapian, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem secara tepat, serasi, seimbang, terpadu dan sinergetik antara satu dengan lainnya.

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanannya kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besar kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Keseluruhan hal tersebut perlu dicerminkan dalam satu Undang-undang yang utuh.

Dalam Undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan.

Disamping itu dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, dengan Undang-undang ini dimaksudkan untuk mengganti Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan belum tertata dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan.

Pengaturan mengenai prasarana perhubungan darat sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pengaturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, tetap berlaku mengingat masih dapat menampung perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dalam Undang-undang ini juga diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis dan operasional akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.

## II. PASAL DEMI PASAL

### Pasal 1

#### Angka 1

Cukup jelas

#### Angka 2

Dalam pengertian barang meliputi barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan.

#### Angka 3

Simpul meliputi terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, dan bandar udara.

Ruang kegiatan antara lain berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan sebagainya. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana dan sarana yang diperuntukkan bagi gerak kendaraan, orang, dan hewan.

Wujud dari ruang lalu lintas jalan dapat berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan, dan lain lain.

#### Angka 4

Dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan, ditetapkan pengertian jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang selanjutnya ditetapkan pula pengertian jalan umum dan jalan khusus.

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan jalan adalah dalam pengertian jalan umum sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980, yaitu jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

Berdasarkan hal tersebut maka dalam Undang-undang ini pengertian jalan tidak termasuk jalan khusus, yaitu jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, antara lain jalan inspeksi pengairan, jalan inspeksi minyak atau gas, jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan kehutanan, jalan kompleks bukan untuk umum, jalan untuk keperluan pertahanan dan keamanan Negara.

Dalam hal suatu ruas jalan khusus berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau oleh pemilik dinyatakan terbuka bagi lalu lintas umum, maka terhadap ruas jalan tersebut berlaku peraturan perundang-undangan mengenai jalan dan undang-undang ini.

#### Angka 5

Cukup jelas

Angka 6

Yang dimaksud kendaraan tidak bermotor dalam ketentuan ini adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan.

Angka 7

Peralatan teknik dalam ketentuan ini dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk merubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya.

Termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.

Angka 8

Cukup jelas

Angka 9

Termasuk dalam pengertian kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi, selama jangka waktu tertentu.

Kendaraan bermotor roda dua tidak termasuk dalam pengertian kendaraan umum.

Mobil belajar untuk sekolah mengemudi termasuk juga dalam pengertian kendaraan umum, karena dalam biaya belajar telah termasuk sewa untuk memakai kendaraan tersebut pada waktu dipergunakan untuk belajar.

Angka 10

Cukup jelas

Pasal 2

Dalam ketentuan pasal ini yang dimaksud dengan:

- a. asas manfaat yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha angkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c. asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;

- d. asas keseimbangan yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e. asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f. asas keterpaduan yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- g. asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
- h. asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa;

### Pasal 3

Yang dimaksud dengan mampu memadukan moda transportasi lainnya dalam ketentuan ini adalah kemampuan moda lalu lintas dan angkutan jalan untuk memadukan moda transportasi perkeretaapian, laut dan udara satu dengan lainnya, antara lain dengan menghubungkan dan mendinamisasikan antar terminal atau simpul-simpul lainnya dengan ruang kegiatan.

Mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan mengandung pengertian bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki kemampuan untuk memberikan pelayanan sampai ke seluruh pelosok wilayah daratan baik melalui prasarana lalu lintas dan angkutan jalan itu sendiri atau merupakan keterpaduan dengan lintas sungai atau danau maupun keterpaduan dengan moda transportasi perkeretaapian, laut dan udara.

### Pasal 4

#### Ayat (1)

Pengertian dikuasai oleh Negara adalah bahwa Negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Perwujudan pembinaan tersebut meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

Aspek pengaturan mencakup perencanaan, perumusan dan penentuan kebijaksanaan umum maupun teknis untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 antara lain berupa persyaratan keselamatan, perizinan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Aspek pengendalian dilakukan baik di bidang pembangunan maupun operasi berupa pengarahan dan bimbingan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Aspek pengawasan adalah pengawasan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Ayat (2)

Cukup jelas

#### Pasal 5

Ayat (1)

Dalam pengertian memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, termasuk memperhatikan lingkungan hidup, tata ruang, energi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta hubungan internasional.

Ayat (2)

Cukup jelas

#### Pasal 6

Ayat (1)

Penetapan jaringan transportasi jalan merupakan salah satu unsur pokok dalam rangka pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk tercapainya tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.

Dengan ditetapkannya jaringan transportasi jalan, akan terwujud keterpaduan baik antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan perkeretaapian, angkutan sungai dan danau yang mempunyai kesamaan wilayah pelayanan di daratan, maupun antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda transportasi laut dan udara, yang keseluruhannya ditata dengan pola jaringan transportasi jalan dalam satu kesatuan sistem transportasi.

Ayat (2)

Pengertian fungsi adalah kegiatan menghubungkan simpul dan ruang kegiatan menurut kepentingannya yang meliputi kepentingan lalu lintas dan kepentingan angkutan.

Pengertian peranan adalah tingkat hubungan antar simpul dan ruang kegiatan menurut fungsinya, yang dikelompokkan dalam jaringan antar kota, kota dan pedesaan menurut hirarkhinya masing-masing.

Pengertian kapasitas lalu lintas adalah volume lalu lintas dikaitkan dengan jenis, ukuran, daya angkut, dan kecepatan kendaraan.

Pengertian kelas jalan adalah klasifikasi jalan berdasarkan muatan sumbu terberat (MST) dan karakteristik lalu lintas.

Muatan sumbu terberat (MST) adalah besarnya beban maksimum sumbu kendaraan bermotor yang diizinkan, yang harus didukung oleh jalan.

Karakteristik lalu lintas adalah kondisi tingkat kepadatan arus lalu lintas pada waktu-waktu tertentu menurut jenis, ukuran dan daya angkut kendaraan.

Dalam penetapan jaringan transportasi jalan selain mendasarkan kepada ketentuan-ketentuan dalam Undang-undang ini, juga memperhatikan Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-undang ini.

## Pasal 7

### Ayat (1)

Pembagian dan penetapan jalan dalam beberapa kelas dimaksudkan juga agar mencapai hasilguna dan dayaguna secara optimal. Pembagian dan penetapan jalan dalam beberapa kelas tersebut didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat (MST) kendaraan bermotor serta konstruksi jalan.

### Ayat (2)

Cukup jelas

## Pasal 8

### Ayat (1)

Ketentuan mengenai kelengkapan jalan ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta untuk mencapai hasilguna dan dayaguna dalam pemanfaatan jalan untuk lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas.

#### Huruf a

Pengertian rambu-rambu adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan.

#### Huruf b

Pengertian marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi



untuk mengarahkan arus lalu lintas dan daerah kepentingan lalu lintas.

Huruf c

Pengertian alat pemberi isyarat lalu lintas adalah peralatan teknis berupa isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan bunyi untuk memberi peringatan atau mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan, persilangan sebidang ataupun pada ruas jalan.

Huruf d

Pengertian alat pengendali adalah alat tertentu yang berfungsi antara lain untuk mengendalikan kecepatan, ukuran dan beban muatan kendaraan pada ruas-ruas jalan tertentu.

Pengertian alat pengaman pemakai jalan adalah alat tertentu yang berfungsi sebagai alat pengaman dan pemberi arah bagi pemakai jalan misalnya pagar pengaman jalan, dan delinator.

Huruf e

Pengertian alat pengawasan dan pengamanan jalan adalah alat tertentu yang diperuntukkan guna mengawasi penggunaan jalan agar dapat dicegah kerusakan jalan yang diakibatkan oleh pengoperasian kendaraan di jalan yang melebihi ketentuan.

Huruf f

Pengertian fasilitas pendukung dimaksud mencakup antara lain fasilitas pejalan kaki, parkir dan halte.

Ayat (2)

Cukup jelas

## Pasal 9

Ayat (1)

Pengertian tempat-tempat tertentu dalam ketentuan ini adalah merupakan suatu kawasan yang memiliki batas tertentu. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sesuai dengan fungsi tersebut maka dalam pembangunan terminal perlu mempertimbangkan antara lain lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lain.

Ayat (2)

Pembangunan terminal pada hakekatnya dilaksanakan oleh Pemerintah, namun dapat pula diberikan kesempatan kepada badan hukum Indonesia untuk ikut berperanserta.

Ayat (3)

Penyelenggaraan terminal yang merupakan pelayanan umum dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan pelaksanaannya kepada Pemerintah Daerah atau badan usaha milik Negara atau badan usaha milik Daerah yang didirikan untuk itu.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 10

Ayat (1)

Kegiatan usaha penunjang dalam ketentuan ini antara lain dapat berupa usaha pertokoan, restoran, perkantoran sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok dari terminal.

Ayat (2)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk memberi kesempatan kepada warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berperan serta dalam kegiatan usaha penunjang terminal dalam rangka memberikan kemudahan kepada para pengguna jasa.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 11

Ayat (1)

Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan, mengakibatkan terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya pemilikan kendaraan menambah permintaan akan ruang jalan untuk kegiatan lalu lintas. Fasilitas parkir untuk umum juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas.

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Fasilitas parkir untuk umum seperti ini antara lain dapat berupa gedung parkir dan taman parkir.

Tidak termasuk dalam pengertian ini adalah fasilitas parkir yang merupakan penunjang dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok dari gedung perkantoran, pertokoan dan lain sebagainya.

**Ayat (2)**

Mengingat keterbatasan biaya pembangunan dan untuk meningkatkan peranserta masyarakat dalam penyediaan fasilitas parkir untuk umum maka usaha ini terbuka bagi warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia.

**Ayat (3)**

Cukup jelas

**Pasal 12**

**Ayat (1)**

Termasuk dalam pengertian dioperasikan di jalan adalah kendaraan yang sedang berjalan atau yang berhenti di jalan. Pengertian sesuai dengan peruntukannya adalah setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan rancangan peruntukannya.

Pengertian persyaratan teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan, dan penempelan kendaraan bermotor.

Pengertian laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

**Ayat (2)**

Yang dimaksud dengan kereta gandengan atau kereta tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.

Rangkaian kendaraan bermotor dengan kereta gandengan atau kereta tempelan ditetapkan sebagai kendaraan bermotor.

Yang dimaksud dengan kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.

Misalnya kendaraan bermotor derek, kendaraan bermotor pemadam kebakaran, kendaraan bermotor untuk angkutan barang berbahaya dan beracun, dan kendaraan bermotor pencampur beton, dan lain sebagainya.

Ayat (3)  
Cukup jelas

#### Pasal 13

Ayat (1)  
Pengujian dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang harus dipenuhi.

Kendaraan-kendaraan khusus harus diuji secara khusus, karena di samping memiliki peralatan standar yang dipersyaratkan untuk kendaraan bermotor pada umumnya, kendaraan khusus memiliki peralatan tambahan yang bersifat khusus untuk penggunaan khusus, misalnya katup penyelamat, tangki bertekanan dan lain sebagainya.

Ayat (2)  
Pengujian tipe kendaraan bermotor dimaksudkan untuk melakukan pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum tipe kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/atau dirakit secara masal.

Termasuk dalam uji tipe ini adalah uji sampling yaitu pengujian terhadap salah satu dari seri produksi kendaraan bermotor yang tipenya telah disahkan dan disetujui.

Untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka diberlakukan uji berkala dalam satu periode tertentu.

Ayat (3)  
Cukup jelas

Ayat (4)  
Dalam Peraturan Pemerintah diatur pula mengenai pentahapan pemberlakuan ketentuan mengenai wajib uji.

#### Pasal 14

Ayat (1)  
Kewajiban pendaftaran kendaraan bermotor adalah untuk mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan

dan memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

**Ayat (2)**

Bukti pendaftaran kendaraan bermotor diberikan kepada orang yang namanya tertera di dalamnya dan merupakan tanda bukti bagi yang bersangkutan bahwa kendaraan telah didaftarkan dan dapat berfungsi sebagai bukti pemilikan kendaraan bermotor.

Selain diberikan bukti pemilikan kendaraan bermotor, diberikan pula surat tanda nomor kendaraan bermotor dan tanda nomor kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotornya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Untuk keperluan membawa kendaraan baru dari pabrik pembuat/perakit dan/atau pelabuhan impor ke tempat-tempat penjualan, serta untuk keperluan mencoba kendaraan baru sebelum kendaraan tersebut dijual, dapat diberikan surat tanda coba dan tanda coba kendaraan bermotor.

**Ayat (3)**

Dalam Peraturan Pemerintah ini diatur pula mengenai perubahan nama atau karakter pokok kendaraan bermotor dari yang tercantum dalam surat bukti pendaftaran.

**Pasal 15**

**Ayat (1)**

Bengkel kendaraan bermotor berfungsi untuk membetulkan, memperbaiki, dan merawat kendaraan bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Untuk mencapai dayaguna dan hasilguna yang optimal serta mencegah pencemaran udara dan kebisingan lingkungan, maka ditetapkan persyaratan teknis yang wajib dipenuhi oleh penyelenggara kegiatan pemberian jasa perbengkelan kendaraan bermotor untuk umum.

**Ayat (2)**

Cukup jelas

**Pasal 16**

**Ayat (1)**

Sesuai dengan tujuannya yaitu untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, maka pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini dilakukan tidak pada satu tempat tertentu dan tidak secara terus menerus.

Ayat (2)

Pemeriksaan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor dilakukan oleh petugas yang memiliki kualifikasi tertentu, dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan dari kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan termasuk dalam hal ini pemenuhan terhadap persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan.

Sedangkan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam huruf b ayat ini dilakukan terhadap kelengkapan persyaratan administrasi baik bagi pengemudi maupun kendaraan bermotor yang berada di jalan.

Pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini dapat pula dimanfaatkan untuk berbagai keperluan dalam rangka pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan lainnya yang pelaksanaannya dilakukan secara gabungan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 17

Ayat (1)

Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan.

Persyaratan ini dimaksudkan untuk menjamin keselamatan lalu lintas pada umumnya.

Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini ialah kelengkapan yang wajib berada pada kendaraan tidak bermotor antara lain berupa rem, lampu, isyarat dengan bunyi, serta persyaratan mengenai tatacara memuat dan batas maksimum muatan yang diperkenankan.

Hewan yang secara langsung mengangkut barang dan/atau orang, tidak dikategorikan sebagai kendaraan tidak bermotor.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 18

Ayat (1)

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan. Surat Izin Mengemudi diberikan kepada orang yang namanya tertera di dalamnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan merupakan tanda bukti kecakapan dan keabsahan pengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan dapat pula digunakan sebagai identitas pengemudi.

Termasuk dalam pengertian pengemudi adalah orang yang langsung mengawasi orang lain mengemudikan kendaraan misalnya

seorang instruktur pada sekolah mengemudi yang berada di samping calon pengemudi pada waktu praktek mengemudikan kendaraan bermotor di jalan.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 19

Ayat (1)  
Ujian kemampuan mengemudi di samping meliputi pengetahuan dan ketrampilan juga meliputi sikap mental calon pengemudi yang merupakan salah satu pertimbangan pokok di dalam pemberian surat izin mengemudi.

Kemampuan mengemudi dapat diperoleh melalui pendidikan mengemudi, dengan maksud agar seorang calon pengemudi memenuhi persyaratan-persyaratan tersebut di atas.

Penyelenggaraan pendidikan mengemudi tersebut dilaksanakan sesuai dengan Undang-undang Nomor, 2 Tahun 1989 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 20

Ayat (1)  
Faktor kelelahan dan kejenuhan sangat berpengaruh terhadap kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar. Oleh karena itu diperlukan pengaturan waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi dan pergantian pengemudi setelah menempuh jarak dan waktu tertentu mutlak diperlukan.

Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi dan masyarakat, baik sebagai penumpang maupun sebagai pemilik barang serta pengguna jalan lainnya. Selain itu, ketentuan ini juga diperlukan untuk menjaga keselamatan lalu lintas pada umumnya.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 21

Ayat (1)  
Cukup jelas

Ayat (2)

Pengecualian tersebut dilakukan dalam rangka keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Ayat (3)

Cukup jelas

## Pasal 22

Ayat (1)

Huruf a

Pengertian rekayasa lalu lintas meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan serta rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas dan fasilitas keselamatan lalu lintas.

Pengertian manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas yang bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Huruf b

Termasuk dalam pengertian gerakan lalu lintas kendaraan bermotor antara lain adalah melewati, berpapasan, membelok, memperlambat kendaraan, posisi kendaraan di jalan, jarak antara kendaraan dan hak utama pada persimpangan dan perlintasan sebidang.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Pengertian peralatan adalah peralatan yang harus berada pada kendaraan antara lain berupa peralatan yang berfungsi untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami kerusakan di jalan, sedangkan pengertian perlengkapan adalah kelengkapan dari kendaraan yang harus ditempatkan pada kendaraan bermotor antara lain berupa ban cadangan, segi tiga pengaman dan sebagainya.

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Huruf g

Hal ini dimaksudkan agar pengemudi mengutamakan keselamatan pejalan kaki.



Huruf h

Dalam hal karena sesuatu pekerjaan jalan atau terjadi kerusakan jalan dan/atau jembatan sehingga mengakibatkan daya dukungnya lebih rendah dari kelas jalan yang ditetapkan semula, maka untuk keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan besarnya muatan sumbu kendaraan yang diizinkan lebih rendah dari muatan sumbu terberatnya.

Huruf i

Cukup jelas

Huruf j

Cukup jelas

Huruf k

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 23

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar adalah tanpa dipengaruhi keadaan sakit, lelah, atau meminum sesuatu yang mengandung alkohol atau obat bius sehingga mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraan ataupun oleh hal lain.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Pengertian tanda bukti lain yang sah antara lain berupa tanda bukti yang bersifat sementara yang berfungsi sebagai pengganti Surat Tanda Nomor Kendaraan dan/atau Surat Izin Mengemudi dan/atau tanda bukti pengujian, dan/atau perizinan angkutan umum yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang.

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini pelaksanaannya dilakukan secara bertahap.

Sesuai dengan kemajuan teknologi dapat digunakan peralatan keselamatan dalam bentuk lain yang dapat menggantikan fungsi sabuk keselamatan.

Ayat (2)

Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini pelaksanaannya dilakukan secara bertahap.

Kewajiban penggunaan sabuk keselamatan dan helm bagi pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor roda tiga akan diatur kemudian oleh pejabat yang berwenang.

Pasal 24

Ayat (1)

Huruf a

Pengertian merintangai antara lain menyebrang jalan tidak pada tempat yang telah disediakan, menggembala hewan di jalan, pengemudi memotong jalan, mengangkut barang atau melewati kendaraan lain sedemikian rupa sehingga mengganggu pengemudi lainnya.

Pengertian membahayakan kebebasan dan keamanan lalu lintas antara lain berjualan di jalan, melakukan kegiatan di jalan selain untuk kegiatan lalu lintas dan angkutan di jalan tanpa izin, mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Pengertian yang dapat menimbulkan kerusakan jalan antara lain dalam hal pengemudi mengangkut muatan melebihi daya dukung jalan dan/atau melebihi kapasitas kendaraan.

Huruf b

Penempatan yang sesuai dengan peruntukkan antara lain meliputi penempatan kendaraan sesuai dengan rambu-rambu jalan misalnya parkir hanya ditempat yang ditunjuk.

Penggunaan jalan untuk parkir kendaraan atau menempatkan barang sehingga mengganggu kelancaran dan keamanan lalu lintas, termasuk merupakan kegiatan yang menimbulkan rintangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 25

Ayat (1)

Pada dasarnya jalan digunakan untuk kepentingan lalu lintas umum, tetapi dalam keadaan tertentu dan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas umum, jalan dapat diizinkan digunakan di luar fungsi sebagai jalan antara lain untuk perlombaan atau pacuan.

Pengertian penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini antara lain menyelenggarakan kegiatan yang menyebabkan terjadinya limpahan orang atau kendaraan ke jalan sehingga mengganggu keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 26

Ayat (1)  
Pejalan kaki yang berjalan pada jalan yang tidak dilengkapi dengan bagian jalan dan tempat penyeberangan khusus bagi pejalan kaki, tetap wajib diperhatikan dan dilindungi keselamatannya oleh setiap pengemudi.

Pemerintah wajib mengatur berfungsinya bagian jalan dan tempat penyeberangan bagi pejalan kaki, serta menjaga keseimbangan antara ruang bagi pejalan kaki dengan ruang lalu lintas bagi kendaraan bermotor.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 27

Ayat (1)  
Ketentuan ini mengandung pengertian bahwa kewajiban pengemudi untuk menolong korban yang memerlukan perawatan harus diutamakan.

Ayat (2)  
Pengertian keadaan memaksa dalam ketentuan ini adalah suatu keadaan yang dapat membahayakan keselamatan atau jiwa pengemudi kendaraan bermotor apabila menghentikan kendaraannya untuk menolong korban.

#### Pasal 28

Dalam hal kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu orang pengemudi maka tanggung jawab terhadap kerugian materi yang ditimbulkan ditanggung secara bersama-sama.

## Pasal 29

### Huruf a

Pengertian keadaan memaksa adalah peristiwa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi untuk mengelakkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

### Huruf b

Cukup jelas

### Huruf c

Cukup jelas

## Pasal 30

### Ayat (1)

Cukup jelas

### Ayat (2)

Cukup jelas

## Pasal 31

### Ayat (1)

Bantuan yang diberikan kepada korban atau ahli warisnya adalah atas dasar kemanusiaan, di luar hak korban yang dilindungi oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### Ayat (2)

Lihat penjelasan ayat (1).

## Pasal 32

### Ayat (1)

Kewajiban mengasuransikan kendaraan bermotor dimaksudkan untuk memberikan perlindungan bagi masyarakat yang menderita kerugian sebagai akibat dari kelalaian pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

Ketentuan ini hanya mengatur mengenai kerugian harta benda yang diderita oleh pihak ketiga, karena pada saat Undang-undang ini diberlakukan kerugian yang menyangkut jiwa atau kesehatan orang telah diatur di dalam Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas.

Kewajiban di dalam ketentuan ini diberlakukan secara bertahap sesuai dengan perkembangan masyarakat.

Ayat (2)

Dalam Peraturan Pemerintah ditetapkan antara lain menyelenggarakan kewajiban asuransi dan pentahapan pemberlakuan kewajiban tersebut sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini.

Pasal 33

Ayat (1)

Kewajiban mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan dimaksudkan karena dalam pengoperasian kendaraan dihadapkan pada resiko yang tinggi baik bagi dirinya maupun orang lain. Awak kendaraan adalah pengemudi dan kondektur untuk kendaraan umum angkutan penumpang atau pengemudi dan pembantunya untuk kendaraan umum angkutan barang.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 34

Ayat (1)

Kendaraan bermotor untuk penumpang adalah kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk mengangkut penumpang, baik dengan maupun tanpa tempat bagasi. Ketentuan ini dimaksudkan terutama untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Oleh karena itu penggunaan kendaraan bermotor untuk barang dilarang digunakan untuk mengangkut penumpang.

Ayat (2)

Kendaraan bermotor untuk barang adalah kendaraan bermotor yang peruntukannya guna mengangkut barang.

Ayat (3)

Dalam keadaan tertentu, terutama di daerah yang sarana transportasinya belum memadai, masih diperlukan kelonggaran dalam penerapan ketentuan ayat (1) dan ayat (2), dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan lalu lintas. Oleh sebab itu pelaksanaannya perlu dilakukan dengan syarat- syarat yang ketat.

Pasal 35

Ketentuan ini tidak berlaku bagi kendaraan tidak bermotor.

## Pasal 36

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan angkutan, keseragaman dan keteraturan dalam pemberian pelayanan, ditentukan pelayanan wilayah kota yang didasarkan pada sifat dan keteraturan perjalanan, jarak dan waktu tempuh, berkembangnya suatu daerah atau kawasan menjadi kawasan permukiman, perdagangan, industri, perkantoran dan sebagainya.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

## Pasal 37

Ayat (1)

Pengertian trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal. Sedangkan pengertian tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dengan tidak terikat dalam jaringan trayek tertentu dengan jadwal pengangkutan yang tidak teratur.

Ayat (2)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk mengendalikan pelayanan angkutan dengan kendaraan umum agar dapat dicapai keseimbangan antara kebutuhan jasa angkutan dengan penyediaan jasa angkutan, antara kapasitas jaringan transportasi jalan dengan kendaraan umum yang beroperasi, serta untuk menjamin kualitas pelayanan angkutan penumpang.

Di dalam jaringan trayek ditetapkan jenis, spesifikasi serta jumlah kendaraan yang diizinkan melayani setiap trayek.

Ayat (3)

Cukup jelas

## Pasal 38

Ayat (1)

Angkutan wisata pada dasarnya merupakan angkutan yang memiliki ciri pelayanan khusus, dan diperlukan bagi kelancaran penyelenggaraan dan pelayanan wisata.

Namun demikian penyelenggaraannya harus tetap memenuhi ketentuan Undang-undang ini.

Ketentuan ini dimaksudkan agar penyelenggaraan angkutan untuk keperluan pariwisata dan penyewaan kendaraan baik dengan pengemudi maupun tanpa pengemudi, dapat diselenggarakan secara lebih teratur.

Ayat (2)

Cukup jelas

#### Pasal 39

Ayat (1)

Pengertian jaringan lintas adalah jaringan pelayanan angkutan barang yang ditetapkan berdasarkan kelas jalan yang sama.

Ayat (2)

Cukup jelas

#### Pasal 40

Cukup jelas

#### Pasal 41

Ayat (1)

Termasuk dalam pengertian badan hukum Indonesia adalah koperasi.

Ayat (2)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk menjamin adanya pemerataan dalam perusahaan angkutan umum dengan tetap mempertimbangkan keseimbangan antara permintaan dan penawaran jasa angkutan dan kualitas pelayanan.

Ayat (3)

Dalam pengaturan tersebut diberikan pula kemungkinan pemberian kelonggaran terhadap usaha tertentu di wilayah atau dalam keadaan tertentu.

#### Pasal 42

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif Pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan perusahaan angkutan umum. Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas.

Dengan berpedoman kepada struktur dan golongan tarif tersebut perusahaan angkutan umum menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usahanya dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan di jalan.

Tarif angkutan lintas batas ditetapkan berdasarkan perjanjian antara kedua negara.

#### Pasal 43

##### Ayat (1)

Ketentuan wajib angkut ini dimaksudkan agar perusahaan angkutan umum tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan, sepanjang pengguna jasa angkutan telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

##### Ayat (2)

Pembayaran yang dilakukan penumpang dalam trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek seperti pada angkutan kota dan pedesaan, yang lazimnya tidak memakai karcis juga dianggap sebagai bukti terjadinya perjanjian angkutan.

Namun demikian, dalam penetapan besarnya tarif tetap harus berpedoman kepada struktur dan golongan tarif-yang ditetapkan pemerintah.

Pemerintah secara bertahap memberlakukan penggunaan karcis angkutan penumpang bagi kendaraan umum yang belum menggunakan karcis.

#### Pasal 44

Cukup jelas

#### Pasal 45

##### Ayat (1)

Dalam pelaksanaan angkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengusaha angkutan.

Dengan demikian sudah sepatutnya apabila kepada pengusaha angkutan dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang, yang ditimbulkan karena pelaksanaan pengangkutan yang dilakukannya.

Di samping hal tersebut ketentuan ini dimaksudkan pula agar pengusaha angkutan dalam melaksanakan pengangkutan benar-benar dapat menyadari besarnya tanggung jawab yang dipikulnya.



Ayat (2)

Besarnya ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengusaha angkutan yang harus dibayar kepada pengguna jasa atau pihak ketiga adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang atau pengirim barang atau pihak ketiga.

Tidak termasuk dalam pengertian kerugian yang secara nyata diderita antara lain adalah:

- a. keuntungan yang diharapkan akan diperoleh;
- b. kekurangnyamanan yang diakibatkan karena kondisi jalan, atau jembatan yang dilalui selama dalam perjalanan;
- c. biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 46

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 47

Pertimbangan yang digunakan untuk dapat menurunkan orang atau barang yang diangkut benar-benar harus dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dan norma kepatutan misalnya dalam hal melakukan keributan di dalam kendaraan sehingga mengganggu penumpang lainnya, walaupun telah diperingatkan secara patut atau barang yang diangkut ternyata barang berbahaya atau dapat mengganggu penumpang.

Pengertian tempat pemberhentian terdekat adalah tempat-tempat yang telah dihuni oleh manusia misalnya suatu kota atau desa atau tempat-tempat yang dianggap layak untuk menurunkan barang yang patut diketahui barang berbahaya.

Pasal 48

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan waktu tertentu adalah tambahan tenggang waktu yang disepakati oleh pengusaha angkutan dan pengirim barang mulai batas akhir waktu pengambilan barang sampai dengan barang tersebut dapat dinyatakan tidak bertuan.

Pasal 49

Ayat (1)

Perlakuan khusus tersebut berupa antara lain penyediaan sarana dan prasarana bagi penderita cacat, persyaratan khusus untuk memperoleh surat izin mengemudi, pengoperasian kendaraan khusus oleh penderita cacat.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 50

Ayat (1)

Pengertian emisi gas buang adalah gas dan/atau asap yang dikeluarkan dari pipa gas buang kendaraan bermotor. Sedangkan kebisingan adalah suara yang dikeluarkan dari kendaraan bermotor.

Ayat (2)

Ketentuan ini dimaksudkan agar pemilik, pengusaha angkutan dan/atau pengemudi tetap menjaga kondisi kendaraannya sehingga tetap memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan, disesuaikan dengan perkembangan teknologi kendaraan bermotor di Indonesia.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 51

Ayat (1)

Penyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, bertujuan untuk meningkatkan fungsi lalu lintas dan angkutan jalan sehingga pelayanan terhadap masyarakat menjadi lebih baik.

Ayat (2)

Cukup jelas

## Pasal 52

Ketentuan ini dimaksudkan untuk menghindarkan kerugian dalam arti yang luas.

Bagi pemeriksa atau aparat penyidik akan berarti berkurangnya beban administrasi dan pemeliharaan atau pengamanan kendaraan bermotor yang disita.

Selain itu, langkah ini juga menghindarkan kewajiban penyediaan ruang atau halaman untuk menyimpan kendaraan bermotor tersebut, atau menghindarkan penempatan kendaraan bermotor yang disita di jalan-jalan umum yang bahkan dapat mengganggu kelancaran lalu lintas.

Bagi pemilik kendaraan bermotor, tidak dilakukannya penyitaan tadi juga mengurangi kerugian dalam arti ekonomi. Hal ini terutama terasa apabila kendaraan bermotor digunakan untuk kegiatan usaha atau pelaksanaan tugas sehari-hari.

Tetapi sebaliknya apabila tanda bukti lulus uji tidak dapat ditunjukkan pengemudi kendaraan bermotor, maka penyitaan tersebut memang harus dilakukan untuk melindungi keselamatan masyarakat dan keamanan lalu lintas.

Penyitaan sebagaimana dimaksud dalam pasal ini adalah untuk mendidik para pengemudi, pemilik kendaraan bermotor agar selalu sadar dan taat kepada hukum, dan sifatnya sementara sampai dapat menunjukkan bukti yang diperlukan, dan dilakukan secara wajar.

## Pasal 53

### Ayat (1)

Penyidikan pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan laik jalan memerlukan keahlian, sehingga perlu adanya petugas khusus untuk melakukan penyidikan di samping pegawai yang biasa bertugas menyidik tindak pidana. Petugas dimaksud adalah pegawai negeri sipil di lingkungan departemen yang membawahi bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

### Ayat (2)

Huruf a sampai huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Yang dimaksud dengan perizinan angkutan umum adalah perizinan yang berkaitan dengan pendirian usaha angkutan umum dan perizinan yang berkaitan dengan pengaturan dan pengendalian angkutan umum yang beroperasi dalam jaringan trayek dan tidak dalam jaringan trayek. Walaupun ketentuan ini menetapkan bahwa pemeriksaan terhadap perizinan angkutan

umum adalah di terminal, namun dalam keadaan-keadaan tertentu pemeriksaan tersebut dapat dilakukan di luar terminal.

**Huruf f**

Alat yang digunakan untuk memeriksa berat kendaraan beserta muatannya dapat berupa alat untuk menimbang yang dipasang secara tetap pada suatu tempat tertentu atau alat yang dapat dipindah-pindahkan.

**Huruf g**

Cukup jelas

**Huruf h**

Cukup jelas

**Ayat (3)**

Pelaksanaan penyidikan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku antara lain Pasal 7 ayat (2) dan Pasal 107 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Pasal 54 sampai pasal 58

Cukup jelas

Pasal 59

**Ayat (1)**

Ancaman pidana ini dimaksudkan untuk menangkai pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi.

**Ayat (2)**

Cukup jelas

Pasal 60 pasal 74

Cukup jelas

---

**Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993  
Tentang : Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan**

Oleh : PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
Nomor : 42 TAHUN 1993 (42/1993)  
Tanggal : 5 JULI 1993 (JAKARTA)  
Sumber : LN 1993/60; TLN NO. 3528

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Menimbang:

- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan;
- b. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480) jo. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1992 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 1992 tentang Penangguhan Mulai berlakunya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Undang-undang (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 99, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3494);

**MEMUTUSKAN :**

Menetapkan:

**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG PEMERIKSAAN  
KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN.**

**BAB I  
KETENTUAN UMUM**

**Pasal 1**

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;
2. Pemeriksaan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemeriksa terhadap pengemudi dan kendaraan bermotor mengenai pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan serta pemenuhan kelengkapan persyaratan administratif;
3. Menteri adalah menteri yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

**BAB II  
PEMERIKSAAN DAN RUANG LINGKUP PEMERIKSAAN**

**Pasal 2**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh :

- a. Polisi Negara Republik Indonesia;
- b. Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

**Pasal 3**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Polisi Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf a, meliputi pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, yang terdiri dari pemeriksaan :

- a. surat izin mengemudi;
- b. surat tanda nomor kendaraan bermotor;
- c. surat tanda coba kendaraan bermotor;
- d. tanda nomor kendaraan bermotor; dan
- e. tanda coba kendaraan bermotor.

**Pasal 4**

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2

huruf b, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :

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

- (2) Pemeriksaan terhadap kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan mobil penumpang serta pemeriksaan terhadap kewajiban melengkapi sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan setelah kewajiban tersebut dinyatakan berlaku.

#### Pasal 5

- (1) Polisi Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, adalah setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dilengkapi dengan surat tugas.
- (2) Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf b, adalah Pegawai Negeri Sipil yang memenuhi persyaratan dan dilengkapi dengan surat tugas.

#### Pasal 6

Persyaratan sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (2), meliputi :

- a. sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (golongan II/b);
- b. memiliki tanda kualifikasi penguji; dan
- c. mempunyai pengalaman kerja minimal 2 (dua) tahun di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

**BAB III**  
**WEWENANG PEMERIKSA DAN PELAKSANAAN PEMERIKSAAN**

**Pasal 7**

Polisi Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :

- a. menghentikan kendaraan bermotor;
- b. meminta keterangan kepada pengemudi;
- c. melakukan pemeriksaan terhadap surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan, surat tanda coba kendaraan, tanda nomor kendaraan bermotor atau tanda coba kendaraan bermotor.

**Pasal 8**

Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :

- a. melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji;
- b. melakukan pemeriksaan terhadap fisik kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b.

**Pasal 9**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh petugas Polisi Negara Republik Indonesia dilaksanakan apabila:

- a. angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat; dan/atau
- b. angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor cenderung meningkat.

**Pasal 10**

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil, dilaksanakan apabila :

- a. angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat, disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- b. jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan cenderung meningkat; dan/atau
- c. tingkat ketidaktaatan pemilik cenderung meningkat untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya.



#### Pasal 11

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dan Pasal 10, dilakukan dalam jangka waktu paling lama 21 (dua puluh satu) hari.
- (2) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan tidak pada satu tempat tertentu.

#### Pasal 12

Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dan Pasal 10, dilakukan dengan cara yang tidak mengganggu keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

#### Pasal 13

- (1) Pemeriksaan yang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan wajib dilengkapi dengan surat perintah tugas.
- (2) Surat perintah tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dikeluarkan oleh :
  - a. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk pemeriksaan yang dilakukan oleh petugas Polisi Negara Republik Indonesia;
  - b. Menteri untuk pemeriksaan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil.

#### Pasal 14

Surat perintah tugas sebagaimana dimaksud jalan Pasal 13 sekurang-kurangnya memuat :

- a. alasan dan jenis pemeriksaan;
- b. waktu pemeriksaan;
- c. tempat pemeriksaan;
- d. penanggung jawab dalam pemeriksaan;
- e. daftar petugas pemeriksa;
- f. daftar pejabat penyidik yang ditugaskan selama dalam pemeriksaan.

#### Pasal 15

- (1) Pada tempat pemeriksaan wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya pemeriksaan kendaraan bermotor.

- (2) Tanda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditempatkan pada jarak sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter sebelum tempat pemeriksaan.
- (3) Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan dan hanya dibatasi oleh marka jalan, ditempatkan tanda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) pada jarak sekurang-kurangnya 100 (seratus) meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan.
- (4) Apabila pemeriksaan dilakukan pada malam hari, selain harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib dipasang lampu isyarat bercahaya kuning terang.

#### Pasal 16

- (1) pemeriksa yang melakukan tugas pemeriksaan wajib menggunakan pakaian seragam, atribut yang jelas, tanda-tanda khusus sebagai petugas pemeriksa, dan perlengkapan pemeriksaan.
- (2) Pakaian seragam, atribut, tanda-tanda khusus dan perlengkapan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh :
  - a. Kepala Kepolisian Republik Indonesia, bagi pemeriksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a;
  - b. Menteri, bagi pemeriksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b.

#### Pasal 17

- (1) Pemeriksaan dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf b, wajib menggunakan peralatan pemeriksaan sesuai obyek yang akan diperiksa.
- (2) Peralatan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :
  - a. alat uji rem;
  - b. alat uji gas buang;
  - c. alat uji penerangan;
  - d. alat timbang berat kendaraan beserta muatannya;
  - e. alat uji sistem kemudi dan kedudukan roda depan;
  - f. alat uji standar kecepatan;
  - g. alat uji kebisingan;
  - h. alat uji lainnya yang dibutuhkan.

#### Pasal 18

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilaksanakan secara gabungan, yang terdiri dari:
  - a. pemeriksaan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
  - b. pemeriksa Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat pula dimanfaatkan untuk kepentingan tertentu oleh instansi lain.

#### Pasal 19

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, ditetapkan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia berkoordinasi dengan Menteri.
- (2) Menteri sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) menugaskan Pegawai Negeri Sipil dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- (3) Penanggung jawab pemeriksaan adalah petugas yang ditunjuk oleh pejabat sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1).

#### Pasal 20

- (1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, ditetapkan oleh Menteri berkoordinasi dengan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- (2) Kepala Kepolisian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), menugaskan Petugas Polisi Negara Republik Indonesia dalam pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- (3) Penanggung jawab pemeriksaan adalah petugas yang ditunjuk oleh pejabat sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1).

#### Pasal 21

- (1) Dalam hal ditemukan pelanggaran lalu lintas dalam pemeriksaan yang berupa :
  - a. pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, pemeriksa Polisi Negara Republik Indonesia melaporkan kepada pejabat penyidik Polisi Negara Republik Indonesia;

- b. pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, pemeriksa Pegawai Negeri Sipil melaporkan kepada penyidik Pegawai Negeri Sipil.
- (2) Apabila pelanggaran yang dilakukan menyangkut pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b, butir 1, 2, 3, 4, dan butir 11, pemeriksa harus pula memerintahkan secara tertulis untuk melakukan uji ulang.

#### Pasal 22

Penanggung jawab pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) dan Pasal 20 ayat (3) wajib melaporkan hasil pemeriksaan kepada pemberi tugas dengan tembusan kepada instansi terkait.

### BAB IV KETENTUAN PENUTUP

#### Pasal 23

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1993.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 5 Juli 1993  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd.

SOEHARTO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 5 Juli 1993  
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

ttd.

MOERDIONO

## II. PASAL DEMI PASAL

### Pasal 1

- Angka 1 Cukup jelas
- Angka 2 Cukup jelas
- Angka 3 Cukup jelas

### Pasal 2

Cukup jelas

### Pasal 3

Ketentuan ini dimaksudkan agar terdapat kejelasan mengenai obyek yang dapat diperiksa di jalan.

### Pasal 4

#### Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan agar terdapat kejelasan mengenai obyek yang dapat diperiksa di jalan.

#### Huruf a

Cukup jelas

#### Huruf b

Butir 1 sampai butir 14

Cukup jelas

#### Butir 15

Perlengkapan kendaraan bermotor sekurang-kurangnya meliputi ban cadangan dan segitiga pengaman.

Peralatan kendaran bermotor sekurang-kurangnya meliputi dongkrak dan kunci pembuka ban.

#### Ayat (2)

Mulai berlakunya kewajiban uji berkala untuk sepeda motor dan mobil penumpang serta kewajiban melengkapi sabuk keselamatan, diatur dalam Peraturan Pemerintah tentang kendaraan dan Pengemudi.

Pasal 5

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 6

Untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan diperlukan kualifikasi khusus, sehingga dalam ketentuan ini hal tersebut dipersyaratkan secara tegas.

Pasal 7

Cukup jelas

Pasal 8

Cukup jelas

Pasal 9

Angka-angka sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah sebagai hasil analisis dari data-data yang dikumpulkan dalam periode tertentu, dengan tetap mempertimbangkan daya guna dan hasil guna diadakannya pemeriksaan tersebut.

Pasal 10

Angka-angka yang disebutkan dalam ketentuan ini adalah sebagai hasil analisis dari data-data yang dikumpulkan dalam periode tertentu dengan tetap mempertimbangkan daya guna dan hasil guna diadakannya pemeriksaan tersebut.

Pasal 11

Ayat (1)

Jangka waktu paling lama 21 (dua puluh satu) hari adalah masa paling lama dapat dilakukannya pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, dan tidak dapat diperpanjang.

Pemeriksaan selanjutnya dapat dilakukan kembali setelah hasil pemeriksaan sebelumnya dievaluasi dan memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9.

Ayat (2)  
Cukup jelas

#### Pasal 12

Ketentuan ini dimaksudkan agar pemeriksaan dilakukan pada lokasi yang tepat.

#### Pasal 13

Ayat (1)  
Cukup jelas

Ayat (2)  
Surat perintah tugas dikeluarkan oleh pejabat yang bersangkutan sesuai wewenangnya masing-masing sebagai dasar dilakukannya pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

#### Pasal 14

Cukup jelas

#### Pasal 15

Ayat (1)  
Ketentuan ini dimaksudkan agar masyarakat mengetahui di tempat tersebut sedang dilaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor.

Ayat (2)  
Cukup jelas

Ayat (3)  
Penempatan tanda sesudah tempat pemeriksaan dimaksudkan untuk memberikan peringatan kepada para pengemudi kendaraan bermotor yang datang dari arah yang berlawanan, dan menyatakan batas akhir lokasi pemeriksaan.

Ayat (4)  
Cukup jelas

#### Pasal 16

Ayat (1)  
Ketentuan ini dimaksudkan agar adanya kejelasan dan kemudahan bagi masyarakat untuk dapat mengetahui identitas petugas pemeriksa yang bersangkutan.

Pasal 21

Ayat (1)

Proses penyidik pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini diselesaikan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ayat (2)

Perintah uji ulang dalam ketentuan ini tidak menghapuskan pelanggaran yang telah dilakukan dan tetap dilakukan penegakan hukum.

Perintah tersebut diperlukan karena dengan tidak dipenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan dari kendaraan yang bersangkutan, dapat membahayakan keselamatan pengemudi/ penumpang atau pemakai jalan lainnya.

Pasal 22

Cukup jelas

Pasal 23

Cukup jelas

---