

**PENANGGULANGAN PELANGGARAN PASAL 48 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MENGENAI
PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA
SURABAYA**

NUR RAHAYU RAMADANI

S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,
nurrahayuramadani@yahoo.com

PUDJI ASTUTI

S-1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,
pudjiastuti@unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini dilatarbelakangi dengan jumlah angkot atau Mobil Penumpang Umum (MPU) di Kota Surabaya sebesar 4.563 dengan ketentuan sebagian dari jumlah angkot tersebut tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor berupa uji kir tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwasanya MPU angkot Surabaya sebagian tidak layak secara teknis maupun laik jalan sebagaimana ketentuan Pasal 48 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap beroperasi di kota Surabaya yang membahayakan keselamatan lalu lintas. Tujuan penulisan artikel ini untuk mengetahui perihal upaya penanggulangan pelanggaran Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Surabaya bagian Selatan yang dilakukan oleh kepolisian sektor Wonokromo. Jenis penelitian yang digunakan adalah empiris. Informan terdiri dari Polisi Lalu Lintas Polisi Sektor (Polantas Polsek) Wonokromo, anggota Dishub Surabaya dan Sopir Mobil Penumpang Umum Angkot di UPTD Joyoboyo, teknik pengumpulan data wawancara dan dokumentasi, teknik pengolahan data menggunakan teknik editing, sedangkan teknik analisis data berupa kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya penanggulangan secara preventif dengan cara moralistik tidak berjalan dengan baik dengan ketertidadaan Polantas dalam menangani oknum calo pada proses pengujian kendaraan bermotor sehingga koordianasi dengan Dinas Perhubungan Surabaya tidak selaras dalam upaya pencegahannya. Upaya represif yang dilakukan Polantas Polsek Wonokromo dilakukan dengan metode penghukuman, artinya dengan pengenaan tilang terhadap pelanggar persyaratan teknis dan laik jalan dapat memberikan proses penghukuman berupa denda.

Kata Kunci : persyaratan teknis, kelaikan jalan, lalu lintas

Abstract

The research is based on the total number of public transportation in the city of Surabaya is 4,563 with the provision that half of the transportations does not conduct motor vehicle test in the form of the test. This indicates that the MPU of angkot Surabaya is half not technically feasible or road worthy as stipulated in Article 48 of Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transportation still operates in Surabaya which endanger the safety of traffic. The purpose of writing this research to answer what efforts to overcome the done by the police against violations of Article 48 of Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transport. The research type used is empirical, research location of Wonokromo area, West Surabaya, Dishub Surabaya. Informant member of Police sector Polsek Wonokromo, member of Surabaya Transportation Department and Public Passenger Car Driver at UPTD Joyoboyo, data collecting technique is divided is interview and documentation, data processing technique using editing technique, Data analysis is qualitative. The result of the research shows that the preventive effort in moralistic way does not work well with the polyclinic in handling the brokers in motor vehicle testing process so that the coordination with the Surabaya Transportation Agency is not aligned in the prevention effort. Repressive efforts conducted Polantas Wonokromo Police conducted by the method of punishment, meaning that the imposition of a ticket to violators of technical requirements and road worthiness can provide further punishment process in the form of fines.

Keyword : technical requirements, roadworthiness, traffic

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung, misalnya transportasi. Transportasi merupakan alat pengangkutan atau alat pemindahan sesuatu dari tempat yang satu, ke tempat yang lain. Keadaan penduduk yang semakin bertambah dan semakin berkembangnya ekonomi di negara-negara berkembang seperti Indonesia, menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.

Masyarakat tentunya memerlukan alat atau sarana transportasi untuk dapat bermobilitas yang tinggi, karena transportasi merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional, khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian, seperti kegiatan perdagangan yang terdapat disekitar wilayah Wonokromo. Perdagangan yang terdapat di tempat tersebut, yakni Pasar Wonokromo, mengakibatkan para penjual ataupun pembeli memerlukan transportasi guna memperlancar kebutuhannya, seperti adanya angkutan umum yang beroperasi disekitar tempat tersebut. Jumlah angkutan umum yang ada di jalanan tepatnya di Surabaya bagian selatan, dapat diuraikan pada tabel berikut ini.

Tabel 1.1 Jumlah Sarana Angkutan Umum di Surabaya (Tahun 2014-2016)

No.	Jenis Kendaraan	Tahun		
		2014 (Unit)	2015 (Unit)	2016 (Unit)
1.	Mobil barang (pick-up, truk)	72.726	79.725	89.042
2.	Bus			
	• Umum	1.048	1.060	1.353
	Bus besar	-	-	-
	Bus sedang	-	-	-
	Bus kecil	-	-	-
3.	Mobil penumpang umum	11.093	11.931	59.684
	Jumlah	84.867	92.716	150.079

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Tabel 1.1 dapat dilihat jumlah sarana angkutan umum di Surabaya. Keberadaan angkutan umum tersebut, dapat mempermudah masyarakat dalam menjalankan aktifitasnya sehari-hari. Angkutan umum tersebut semakin hari semakin banyak dan

banyak pula yang sudah tidak layak pakai, namun oleh para pemilik angkutan umum masih tetap dioperasikan. Hal ini sangat membahayakan keselamatan para penumpang.

Berdasarkan Pasal 203 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa, "Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". Pasal tersebut dapat diartikan bahwa, Pemerintah merupakan pihak yang dituntut menyediakan fasilitas transportasi yang layak bagi warga negaranya. Kenyataan dalam prakteknya banyak transportasi seperti angkutan umum yang tidak layak, namun masih bebas beroperasi melayani masyarakat. Keadaan angkutan umum tersebut, sudah tidak memenuhi syarat kelayakan seperti, lampu penerang yang sudah tidak berfungsi maksimal, keadaan bumper yang sudah rusak, sangat membahayakan keselamatan para penumpang.

Rumusan tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui upaya penanggulangan pelanggaran Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Surabaya bagian Selatan yang dilakukan oleh kepolisian sektor Wonokromo. Pemerintah melalui Lembaga Pengawasan di bidang transportasi dan lalu lintas, berkewajiban untuk lebih ketat dalam mengawasi angkutan umum yang beroperasi setiap saat dalam melayani masyarakat, karena semakin hari semakin banyak ditemukan pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada angkutan umum.

Pelanggaran lalu lintas terhadap angkutan umum tersebut, disebabkan karena lemahnya pengawasan pemerintah di bidang transportasi dan lalu lintas, serta kurangnya kesadaran hukum para pemilik angkutan umum atas pentingnya mematuhi aturan yang berlaku. Pemilik angkutan umum tersebut lebih berorientasi pada keuntungan daripada menjaga keselamatan para penumpang. Tindakan yang dilakukan pemilik angkutan umum tersebut, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, yakni Pasal 48 Ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disebutkan bahwa:

- 1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- 2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;

- d. karoseri;
 - e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - f. pemuatan;
 - g. penggunaan;
 - h. penggantian Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - i. penempelan Kendaraan Bermotor.
- 3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
- a. emisi gas buang;
 - b. kebisingan suara;
 - c. efisiensi sistem rem utama;
 - d. efisiensi sistem rem parkir;
 - e. kincup roda depan;
 - f. suara klakson;
 - g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - h. radius putar;
 - i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.”

Para pemilik angkutan umum yang mengenyampingkan persyaratan teknis dan laik jalan seperti yang tercantum dalam pasal tersebut, akan mengakibatkan potensi kecelakaan lalu lintas yang tentunya melibatkan angkutan umum banyak memakan korban jiwa, seperti bus yang mengalami tabrakan dikarenakan rem yang blong. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para angkutan umum semakin banyak, maka semakin banyak pula kecelakaan yang terjadi dalam areal lalu lintas.

Kajian teoritik yang diuraikan dalam penelitian ini antara lainnya mengenai tinjauan umum tentang kewajiban dan wewenang polantas dan dinas perhubungan dalam menanggulangi pelanggaran kendaraan umum khususnya mobil penumpang umum.

METODE

Jenis Penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologis, yang mempunyai objek kajian mengenai perilaku kepolisian. Perilaku kepolisian yang dikaji adalah perilaku yang timbul akibat berinteraksi dengan sistem norma yang ada.¹ Hal ini objek yang

dikaji adalah perilaku polisi dalam menangani pemilik angkutan umum yang melanggar Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yakni tetap beroperasi dengan menggunakan angkutan umum yang tidak laik pakai.

Lokasi Penelitian ini berlokasi di Jalan Wonokromo yakni Surabaya bagian Selatan, Wonokromo dipilih sebagai lokasi penelitian karena disana terdapat berbagai fasilitas umum seperti Pasar Wonokromo, Terminal Joyoboyo, dan Stasiun Kereta Api Wonokromo, yang mengakibatkan banyaknya orang yang berlalulalang di tempat tersebut

Informan ini akan diambil secara *Snowball Sampling*. Teknik *Snowball Sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data, yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar, informan tersebut antara lainnya

1. Kepolisian Satlantas Polisi Sektor Wonokromo Surabaya yang mencatat dan menindak pengemudi yang melanggar ketentuan UULLAJ.
2. Dinas Perhubungan Surabaya
3. Pengemudi angkutan umum atau mobil penumpang umum di UPTD Joyoboyo

Jenis data yang akan digunakan terdiri dari data Primer yang diperoleh secara langsung di lapangan dengan wawancara Polantas Polsek Wonokromo Surabaya, Pemilik Angkutan Umum atau Mobil Penumpang Umum di UPTD Joyoboyo

Data sekunder diperoleh melalui penelitian kepustakaan. Pada penulisan ini data sekunder diperoleh dari peraturan perundang-undangan Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan berkaitan persyaratan teknis dan laik jala kendaraan bermotor. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan dua metode, yaitu wawancara yang beragendakan tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan informan atau narasumber untuk mendapatkan informasi

Wawancara dilakukan peneliti terhadap aparat kepolisian lalu lintas, pihak Dinas Perhubungan, dan pengemudi mobil penumpang umum di UPTD Joyoboyo. Dokumentasi digunakan peneliti sebagai teknik pengumpulann data kedua yakni Peneliti mencari dokumen-dokumen resmi atau arsip data.² perihal laporan, jumlah pasti Mobil Penumpang Umum yang tidak taat dengan ketentuan Persyaratan teknis dan kelaikan jalan.

Data yang terkumpul dalam penelitian ini akan dianalisis dengan teknik Kualitatif, yaitu suatu cara analisis hasil penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu data yang dinyatakan oleh informan secara tertulis atau lisan serta juga tingkah

¹ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, Hal. 51-53.

² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta, 1986, hlm.21.

laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.³

PEMBAHASAN

Upaya Preventif Penanggulangan pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan terhadap mobil penumpang umum jenis angkot Embrio Pelaksanaan upaya Kepolisian berdasarkan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa upaya yang dilakukan oleh kepolisian berkoordinir dengan instansi pemerintah terkait, pihak yang terkait tersebut ialah Dishub Surabaya. Koordinasi kepolisian dengan Dishub Surabaya tersebut secara yuridis memang diperkenankan sebagaimana penjelasan Pasal 263 ayat 2 UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyebutkan bahwa tidak sepenuhnya kepolisian memahami ataupun menguasai secara komprehensif, dengan demikian kerjasama dengan instansi pemerintah yang dalam hal ini Dishub Surabaya selaku PPNS dalam penanggulangan persyaratan teknis dan laik memang sangat dibutuhkan baik secara sumber daya manusia maupun sarana prasarana yang saling mendukung terwujudnya amanah Pasal 48 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Upaya penanggulangan terhadap pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan melalui sosialisasi dan penindakan penerbitan tilang oleh Polantas Kota Surabaya adalah perwujudan amanah dari UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menekankan pada upaya mewujudkan keamanan, keselamatan dan kelancaran angkutan jalan dalam mendukung pembangunan ekonomi.

Kemampuan Polantas Kota Surabaya jika dikomparasikan dengan ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan pada Pasal 48 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya dapat dilakukan melalui:

1. Komponen pendukung persyaratan teknis, adalah umum bagi Kepolisian untuk menilai dari ada tidaknya spion yang merupakan keutuhan persyaratan teknis.
2. Komponen perlengkapan seperti sabuk keselamatan yang juga mudah untuk dianggap sebagai pelanggaran persyaratan teknis.

Beberapa kemampuan yang hanya dapat dilakukan oleh Polantas Kota Surabaya tersebut mengindikasikan betapa minimnya kemampuan yang dimiliki, mengingat persyaratan teknis memuat sembilan point dan persyaratan laik jalan yang terdiri dari sebelas point, dengan demikian porsi Polantas

Kota Surabaya dalam upaya menanggulangi pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan terhadap mobil penumpang umum sangat minim oleh karenanya untuk menutupi celah tersebut maka ada ketentuan bahwa Polantas dapat bekerja sama dengan instansi pemerintahan seperti Dishub Surabaya dalam hal ini.

Kelemahan atau ketidakmampuan Polantas dapat diakomodir dengan ketentuan penjelasan Pasal 32 ayat 1 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yakni upaya terhadap pembinaan kemampuan profesi anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia dilaksanakan melalui pembinaan etika profesi dan pengembangan pengetahuan serta pengalaman penugasan secara berjenjang, berlanjut, dan terpadu.

Peningkatan dan pengembangan pengetahuan dapat dilaksanakan melalui pendidikan dan pelatihan, baik di dalam maupun di luar lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia, dengan demikian kemampuan yang berimbang dengan Dishub Surabaya akan saling bersinergi dalam keefesienan dan keefektifan dalam upaya penanggulangan persyaratan teknis dan laik jalan sehingga apabila Dishub Surabaya tidak memaksimalkan sarana dan fasilitas yang tersedia maka Polantas dapat berdiri sendiri dalam upaya persyaratan teknis dan laik jalan bagi kendaraan bermotor yang dalam hal ini ialah MPU.

Keefektifan dan keefesienan juga salah satu asas yang dihimpun dalam Pasal 2 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Jenjang pemerintahan yang dimaksud ialah Dishub Surabaya dengan pola pengujian berkala harus secara sinergis tegas memperhatikan dan mengawasi proses persyaratan teknis dan laik jalan yang dimaksud, sedangkan penindakan pelanggaran tersebut juga dilaksanakan untuk ketertiban angkutan jalan yang mempunyai sangkut pautnya dengan keamanan, keselamatan dan ketertiban umum.

Upaya penanggulangan secara preventif dilakukan oleh Polantas Kota Surabaya dilaksanakan melalui sosialisasi kepada pengemudi mobil penumpang umum angkot, artinya secara preventif dengan cara moralistik sudah dilakukan oleh Polantas Kota Surabaya namun cara tersebut tidak semuanya dapat diterapkan oleh pengemudi mobil penumpang umum dengan asumsi setiap kali Polantas dengan Dishub Surabaya mengadakan razia terdapat paling sedikit 15 mobil penumpang umum yang melanggar

³*Ibid*, Hal 192

ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana ketentuan Pasal 48 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penanggulangan Preventif dengan cara abolistik dikaitkan dengan keberadaan oknum calo juga tidak berjalan maksimal, dengan mengacu tidak adanya Polantas dalam mengawasi proses uji coba persyaratan teknis dan laik jalan maka proses koordinasi yang selama ini hanya terpusat pada upaya razia saja tidak sinkron lagi untuk memberantas sebab-musabab pelanggaran kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan tersebut.

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satunya berasaskan “asas berkelanjutan” merupakan wujud koordinasi Polantas dengan Dishub, koordinasi tersebut sebagai bentuk penjaminan kualitas dari fungsi lingkungan yang tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya, dengan tidak adanya peran Polantas dalam mengawal proses persyaratan teknis dan laik jalan melalui uji KIR maka penjaminan kualitas dari UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut hanya sekedar aturan yang tidak dapat dilaksanakan sepenuhnya pada kenyataannya.

UPAYA REPRESIF PENANGGULANGAN PELANGGARAN PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN TERHADAP MOBIL PENUMPANG UMUM JENIS ANGKOT

Polantas Kota Surabaya mengenakan penerbitan tilang bagi yang melanggar ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan yang tentunya proses tersebut untuk selanjutnya masuk pada acara pemeriksaan di Pengadilan Negeri berupa Pemeriksaan acara cepat sebagaimana diatur pada Pasal 211 KUHAP yang menyatakan bahwa termasuk pemeriksaan acara cepat terhadap tindak pidana tertentu yakni pelanggaran lalu lintas dalam peraturannya yakni UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Metode upaya penanggulangan secara represif yang dilakukan Polantas Kota Surabaya sebagaimana dijelaskan di hasil penelitian dilakukan melalui penerbitan tilang, dengan demikian upaya represif menggunakan metode penghukuman yang artinya dengan penerbitan tilang yang dikenakan terhadap pelanggar persyaratan teknis dan laik jalan yang selanjutnya mengarah pada pemeriksaan acara cepat dengan konsekuensi penghukuman berupa denda.

Konsekuensi denda yang harus dibayarkan sebagaimana ketentuan Pasal 286 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda maksimal Rp500.000, secara metode penghukuman esensinya sebenarnya sudah diterapkan dengan sebaik-baiknya oleh Polantas namun efek dari penghukuman yang berkorelasi dengan efek jera tidak membuat sepenuhnya membuat kesadaran masyarakat terhadap persyaratan teknis dan laik jalan terimplikasikan dengan benar.

Kepolisian dapat berdiri sendiri sesuai kewenangan Kepolisian Lalu Lintas pada saat terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang umum seperti melanggar markah jalan, parkir pada badan jalan yang telah dilarang yang kemudian pelanggaran tersebut bisa berimplikasi dengan penanggulangan persyaratan teknis dan laik jalan melalui pengecekan Kartu KIR dengan konsekuensi penerbitan tilang bagi pelanggar tersebut.

Artinya tanpa kerjasama Dishub pun Polantas sebenarnya dapat menindak pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan MPU angkot apabila ditemukan pelanggaran tersebut, namun secara khusus mengenai kadar polusi kendaraan maupun kondisi sesungguhnya dari kendaraan MPU hanya dapat dilakukan Dishub dengan catatan sarana pengecekan laik jalan tersedia sepenuhnya sehingga dalam setiap razia persyaratan teknis dan laik jalan tersebut Polantas selalu bekerja sama dengan Dishub.

Upaya represif yang dilakukan pihak Dinas Perhubungan yakni dengan pembekuan izin dalam mengoperasikan angkutan umum, dan pencabutan izin beroperasi jika terjadi suatu pelanggaran dalam mengoperasikan angkutan umum tersebut (Pasal 76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

PENUTUP

Simpulan

Upaya penanggulangan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan mobil penumpang umum angkot oleh Polantas Kota Surabaya dilakukan melalui kerja sama dengan Dinas Perhubungan Surabaya dikarenakan kemampuan Polantas yang terbatas.

Kemampuan Polantas jika dikomparasikan dengan ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan pada Pasal 48 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya dapat dilakukan melalui: Komponen pendukung persyaratan teknis, adalah umum bagi Kepolisian untuk menilai dari ada tidaknya spion yang merupakan keutuhan persyaratan teknis.

Komponen perlengkapan seperti sabuk keselamatan yang juga mudah untuk dianggap sebagai pelanggaran persyaratan teknis. Upaya penanggulangan secara preventif dilakukan oleh Polantas dilaksanakan melalui sosialisasi kepada pengemudi mobil penumpang umum angkot, artinya secara preventif dengan cara moralistik sudah dilakukan oleh Polantas.

Penanggulangan secara Represif yang dilakukan Polantas dilakukan melalui penerbitan tilang, dengan demikian upaya represif menggunakan metode penghukuman yang artinya dengan penerbitan tilang yang dikenakan terhadap pelanggar persyaratan teknis dan laik jalan yang selanjutnya mengarah pada pemeriksaan acara cepat dengan konsekuensi

penghukuman berupa denda. Penanggulangan secara represif yang dilakukan pihak Dinas Perhubungan yakni dengan pembekuan izin dalam mengoperasikan angkutan umum, dan pencabutan izin beroperasi jika terjadi suatu pelanggaran dalam mengoperasikan angkutan umum tersebut (Pasal 76 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Kepolisian dapat berdiri sendiri sesuai kewenangan Kepolisian Lalu Lintas pada saat terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang umum seperti melanggar markah jalan, parkir pada badan jalan yang telah dilarang yang kemudian pelanggaran tersebut bisa berimplikasi dengan penanggulangan persyaratan teknis dan laik jalan melalui pengecekan Kartu KIR dengan konsekuensi penerbitan tilang bagi pelanggar tersebut, artinya tanpa kerjasama Dishub pun Polantas sebenarnya dapat menindak pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan MPU angkot apabila ditemukan pelanggaran tersebut, namun secara khusus mengenai kadar polusi kendaraan maupun kondisi sesungguhnya dari kendaraan MPU hanya dapat dilakukan Dishub dengan catatan sarana pengecekan laik jalan tersedia sepenuhnya sehingga dalam setiap razia persyaratan teknis dan laik jalan tersebut Polantas selalu bekerja sama dengan Dishub.

Saran

Polantas hendaknya turut aktif dalam pengawasan pengujian kendaraan bermotor sehingga koordinasi dengan Dinas Perhubungan terkait oknum calo dapat diminimalisir.

Pemahaman dan keahlian Polantas harus ditingkatkan, sehingga keefesienan dan keefektifan penanggulangan persyaratan teknis dan laik jalan berjalan sinergis dengan Dinas Perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman. 1980. *Aneka Masalah Dalam Praktek Penegakan Hukum di Indonesia*. Bandung: PT Alumni.
- Adi, Rianto. 2004. *Dmetodologi Penelitian Sosial dan Hukum*. Jakarta: Granit.

Ansyori, Alik. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: UMM Press.

Hidayat, Tapran. 2010. *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*. Surabaya: PT Jepe Press Media Utama (Jawa Pos Group).

Soedjono, D. 1984. *Ruang Lingkup Kriminologi*. Bandung: Remadja Karya CV.

Soedjono, D. 1970. *Kriminologi*. Bandung: Alumni Bandung.

Soekanto, Soerjono. 2008. *Hfakto-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Utomo Warsito Hadi. 2001. *Hukum Kepolisian di Indonesia*. Bandung: PT Alumni.

Prodjodikoro, Wirjono. 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama.

Republik Indonesia, *Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945*.

Republik Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Lembaran Negara No. 76 Tahun 1982, Tambahan Lembaran Negara No. 3209*

Republik Indonesia, *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara No. 96 Tahun 2009 , Tambahan Lembaran Negara No. 5025*

Republik Indonesia, *Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Lembaran Negara No. 2 Tahun 2002, Tambahan Lembaran Negara No. 4168*

Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor*

<http://surabayaonline.co/2016/01/02/192-pengendara-motor-meninggal-dunia-di-surabaya-tahun-2015/>, Surabayaonline

<http://dishub.jabarprov.go.id/inc/data/info/596>

<http://www.dianaanitaristanti.blogspot.com/2013/12/diskresi-kepolisian.html>, diakses selama, 01 November 2016. Diana anita