

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara hukum dimana negara yang penyelenggaraan kekuasaan pemerintahannya didasarkan atas hukum. Dalam negara hukum, kekuasaan menjalankan pemerintahan berdasarkan kedaulatan hukum (supremasi hukum) dan bertujuan untuk menjalankan ketertiban hukum. Pendapat lain menyebutkan bahwa dalam negara hukum, hukum sebagai dasar diwujudkan dalam peraturan perundang-undangan yang berpuncak pada konstitusi atau hukum dasar negara. Konstitusi negara juga harus berisi gagasan atau ide tentang konstitusionalisme, yaitu adanya pembatasan atas kekuasaan dan jaminan hak dasar warga negara. Dengan demikian dalam negara hukum, kekuasaan negara berdasar atas hukum, bukan kekuasaan belaka serta pemerintahan negara berdasar pada konstitusi yang berpaham konstitusionalisme, tanpa hal tersebut sulit sebagai negara hukum. Eksistensi Indonesia sebagai negara hukum secara tegas disebutkan dalam Penjelasan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia 1945 (selanjutnya disingkat UUD NKRI 1945) setelah amandemen yaitu Pasal 1 ayat (3), "Indonesia ialah negara yang berdasar atas hukum (*rechtsstaat*)". Indikasi bahwa Indonesia menganut konsepsi *welfare state* terdapat pada kewajiban pemerintah untuk mewujudkan

tujuan-tujuan negara, sebagaimana yang termuat dalam alinea keempat Pembukaan UUD NKRI 1945, yaitu: "Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan melaksanakan ketertiban dunia".

Tujuan-tujuan ini diupayakan penwujudannya melalui pembangunan yang dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan dalam program jangka pendek, menengah, dan panjang. Pembangunan yang dilaksanakan Indonesia adalah pembangunan disegala bidang yang merupakan suatu bagian dari proses modernisasi untuk menciptakan kesejahteraan dan ketentraman bagi masyarakat Indonesia. Pembangunan yang ada sekarang ini tentu saja memiliki kelebihan dan kekurangan dan salah satu kekurangan yang paling sering kita temui adalah tingginya tingkat kemacetan pada jam-jam sibuk. Kemacetan merupakan salah satu dampak negatif dari semakin majunya pembangunan terkhusus dibidang produksi kendaraan bermotor yang pada gilirannya menyebabkan semakin simpang siurnya lalu lintas jalan raya, hal ini disebabkan tidak berbandingnya jumlah kendaraan dan jumlah jalan pada akhirnya para pengguna jalan raya akan semakin tidak nyaman.

Ketidak nyamanan pengguna jalan raya dalam aktivitasnya mendatangkan dampak yang sangat besar yaitu semakin tingginya beban psikologis, sehingga dapat menyebabkan stress yang berkepanjangan

dan pada akhirnya menimbulkan kelalaian maupun kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan bagi dirinya dan orang lain. Kelalaian atau kealpaan sendiri dapat dihindari dengan tetap memegang teguh dan patuh pada ketentuan hukum, hal ini didasari bahwa Indonesia adalah Negara Hukum yang mana para warga negaranya tunduk dan patuh pada aturan-aturan yang berlaku. Hukum dan fungsinya mengatur seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara dapat memberikan kontribusi secara maksimal kepada pelaksanaan jika aparat penegak hukum dan seluruh lapisan masyarakat tunduk dan taat terhadap norma hukum. Dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas (laka lantas) haruslah dipisahkan antara pelanggaran dan kejahatan. Karena untuk melakukan penuntutan di depan hukum maka kejadian yang terjadi haruslah merupakan kejahatan, sementara pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak di sengaja atau di karenakan oleh tindakan kelalaian atau kealpaan.

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas (laka lantas) sendiri jika dari kurangnya kesadaran masyarakat dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor dengan berbagai faktor yang melekat pada dirinya misalnya dalam hal kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat pengemudi kelelahan, pengaruh minuman keras, dan obat-obatan terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi membuka peluang besar terjadinya kecelakaan yang parah disamping membahayakan keselamatan pengguna jalan raya

lainnya lengah, mengantuk, kurang terampil, lelah, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas, terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor usia pengemudi, analisa data yang dilakukan oleh direktorat jenderal perhubungan darat menunjukkan bahwa pengemudi berusia 1630 tahun adalah penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas. Tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya meningkat dengan jumlah korban tidak sedikit karena kelalaian ataupun kealpaan yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 definisi Tentara Nasional Indonesia adalah kekuatan angkatan perang dari suatu negara berdasarkan peraturan perundang-undangan. Definisi tersebut memang belum lengkap tetapi terdapat pengertian tentang tujuan pokok kehadiran tentara dalam suatu negara yaitu seperti yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004. Tentara Nasional Indonesia (TNI) adalah menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah negara kesatuan Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) Tahun 1945 serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Dari konsep pemikiran seperti diatas kemudian timbul pendirian bahwa fungsi utama Tentara Nasional

Indonesia (TNI) dalam negara adalah melakukan tugas dibidang pertahanan. Untuk melaksanakan konsep pertahanan negara tersebut yang memiliki peranannya menjadi komponen utama adalah Tentara Nasional Indonesia (TNI).<sup>1</sup>

Tentara Nasional Indonesia atau TNI merupakan profesi sekaligus sebagai alat negara dibidang pertahanan. Hal ini sesuai dengan bunyi Pasal 1 dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia, yaitu “Tentara Nasional Indonesia yang selanjutnya disingkat TNI adalah komponen utama yang siap digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas pertahanan negara”. Hal tersebut senada dengan bunyi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia yang menyatakan bahwa Tentara Nasional Indonesia sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia, bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah, dan melindungi keselamatan bangsa, menjalankan operasi militer untuk perang dan operasi militer selain perang, serta ikut secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI)  
Tahun 1945 BAB XII Pertahanan dan Keamanan Negara Pasal 30 ayat (2)

---

<sup>1</sup> Andirizal, “Analisis Yuridis Tentang Kedudukan Tentara Nasional Indonesia (TNI) setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004”, (online), (<https://www.neliti.com/id/publications/43279/analisis-yuridis-tentang-kedudukan-tentaranasional-indonesia-tni-setelah-berlak>), diakses pada tanggal 13 Juli 2022 Jam 14.00 WIB

dijelaskan bahwa : “Usaha Pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagai kekuatan utama, dan rakyat, sebagai pendukung.”

Prajurit adalah warga Negara Indonesia yang memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan diangkat oleh pejabat yang berwenang untuk mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan yakni dalam Pasal 21 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Prajurit TNI terdiri atas prajurit Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat, prajurit Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, dan prajurit Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara yang melaksanakan tugasnya secara matra atau gabungan di bawah pimpinan Panglima.

Pada hari Sabtu tanggal 16 Desember 2017 sekitar pukul 20.30 wib Terdakwa dengan mengemudikan kendaraan Honda Brio warna Silver Nopol D 1705 AOP berangkat dari rumah Terdakwa di Ujung Berung untuk pergi ke Yonif 312/KH Subang dengan tujuan mengambil pakaian PDL loreng NKRI milik Terdakwa namun sebelumnya Terdakwa menjemput Praka M. Afifudin (Saksi-3) di depan kediaman Aslog Kodam III/Slw Jl. Beliting Bandung.

Bahwa pada hari yang sama sekira pukul 22.30 wib Terdakwa bersama Saksi-3 baru berangkat menuju Yonif 312/KH Subang, setibanya di Yonif 312/KH Subang pada hari Minggu tanggal 17 Desember 2018

sekitar pukul 00.15 wib Terdakwa langsung mengambil pakaian dinas PDL Loreng NKRI Terdakwa, setelah itu Terdakwa bersama Saksi-3 kembali ke Bandung namun sambil lewat mampir ke Pasar Inpres Subang dan membeli minuman jenis Chifas 2 (dua) botol, Red Lebel 2 (dua) botol dan Black Lebel 1 (satu) botol dengan harga masing-masing Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah), setelah itu Terdakwa membeli 2 (dua) sloki arak putih dan langsung diminum di tempat kemudian Terdakwa bersama Saksi-3 melanjutkan kembali ke Bandung.

Saat perjalanan melintas di persimpangan jalan banda dan jalan Aceh sekira 04.30 wib karena lampu jalan menyala dari kuning ke hijau maka kendaraan yang dikemudikan oleh Terdakwa terus melaju dari jalan banda ke terusan jalan Banda atau dari arah utara menuju selakan dengan kecepatan kira-kira 50 s.d 60 Km/Jam dan ketika itu Terdakwa melihat disebelah kanan atau dari arah barat jalan Aceh sepeda motor Honda Vario warna putih berhenti karena lampu jalan dari arah jalan Aceh menyala merah namun tiba-tiba muncul sepeda motor jenis Yamaha Mio Z warna hitam Nopol D 6148 AAD yang dikendarai oleh Emus Mustari berboncengan dengan Saksi-2 dari jalan Aceh menuju terusan jalan Aceh dari arah barat menuju timur, sehingga Terdakwa tidak dapat menghindar lalu kendaraan yang dikemudikan oleh Terdakwa menabrak bagian body sebelah kiri sepeda motor yang dikendarai oleh Emus Mustari hingga kendaraan tersebut terpental ke selatan sejauh 22 meter dari titik benturan dengan kendaraan yang dikemudikan oleh Terdakwa, sedangkan

kendaraan yang dikemudikan Terdakwa bergerak ke kiri dan berhenti setelah menabrak pohon di sebelah kiri persimpangan jalan Banda.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai kecelakaan lalu lintas yang disebabkan anggota TNI dengan judul tesis: **Pertanggungjawaban Pidana Prajurit TNI Yang Akibat Kelalaiannya Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Cacat Fisik (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 K/Mil/2019)**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka ditentukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana faktor penyebab yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor di jalan raya?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana atas tindakan seorang prajurit TNI yang akibat kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas?
3. Bagaimana pertimbangan hakim dalam putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 K/Mil/2019?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah:



1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor penyebab yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor di jalan raya.
2. Untuk mengetahui dan menjelaskan pertanggungjawaban pidana atas tindakan seorang prajurit TNI yang akibat kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
3. Untuk mengetahui dan menjelaskan pertimbangan hakim dalam putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 K/Mil/2019

#### **D. Manfaat Penelitian**

Melalui Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis, normatif maupun praktis, yakni ;

1. Secara teoritis, untuk memberikan landasan bagi para peneliti lain dalam melakukan penelitian lain yang sejenis dalam rangka meningkatkan kemampuan memecahkan masalah dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

#### **E. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep**

##### **1. Kerangka Teori**

Kerangka teoritik dan sebagainya, berbagai istilah tersebut pada dasarnya sama maksud dan maknanya, mungkin ada yang lebih luas dan

yang lain lebih sempit kajiannya, akan tetapi isi dari kerangka teoritik adalah konsepsi-konsepsi, teori-teori, pandangan-pandangan, dan penemuan yang relevan dengan pokok permasalahan.<sup>2</sup>

Kata teoritik atau teoritis atau *theoretical* berarti berdasarkan pada teori, mengenai atau menurut teori.<sup>3</sup> Kata teori berasal dari kata *theoria* dalam bahasa Latin yang berarti perenungan. Kata *theoria* itu sendiri berasal dari kata *thea* yang dalam bahasa Yunani berarti cara atau hasil pandang.<sup>4</sup> Adanya kerangka teoritis dalam penelitian ilmiah adalah merupakan suatu kerangka dari mana suatu masalah dan hipotesis diambil atau dihubungkan.

Peter Mahmud Marzuki menyatakan bahwa: “Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori ataupun konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.”<sup>5</sup> Kedudukan teori dalam suatu penelitian hukum sangat penting, di mana teori membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi.<sup>6</sup>

Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidaknya-tidaknya dalam urutan yang demikian

---

<sup>2</sup> Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, h. 92.

<sup>3</sup> Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2001, h. 156

<sup>4</sup> Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam HuMa, Jakarta, 2002, h. 184

<sup>5</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media, Jakarta, 2010, h. 35

<sup>6</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, h. 254.

itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.<sup>7</sup> Satjipto

Rahardjo berpendapat bahwa :

Dalam ilmu pengetahuan hukum, teori menempati kedudukan yang penting karena memberikan sarana untuk merangkum serta memahami masalah yang dibicarakan secara lebih baik. Hal-hal yang semula tampak tersebar dan berdiri sendiri bisa disatukan dan ditunjukkan kaitannya satu sama lain secara bermakna. Teori dengan demikian memberikan penjelasan dengan cara mengorganisasikan dan mensistematisasikan masalah yang dibicarakan.<sup>8</sup>

#### a. Teori Negara Hukum

Negara hukum merupakan negara yang berdiri diatas hukum yang menjamin keadilan kepada setiap warganya. Dalam konstitusi Pasal 1 ayat (3) menjadi bukti tertulis bahwa Indonesia adalah negara hukum. "Ni'matul Huda menyatakan dalam bukunya bahwa Prinsip ini semula dimuat dalam Penjelasan, yang berbunyi: "Negara Indonesia berdasar atas hukum (*rechtsstaat*) tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*machtstaat*)."<sup>9</sup> Dalam hal ini jelas bahwa pada awalnya terdapat bukti tertulis yang menunjukkan Indonesia menganut konsep negara hukum barat (*rechtsstaat*).

Abdul Latif mengutip Senoadji, menyebutkan "... Negara Hukum Indonesia memiliki ciri-ciri khas Indonesia. Karena Pancasila harus diangkat sebagai norma dasar dan sumber hukum, maka Negara Hukum Indonesia ... dinamakan Negara Hukum Pancasila".<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> *Ibid.*, h. 253.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> Ni'matul Huda, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, h. 17

<sup>10</sup> Latif, Abdul. *Fungsi Mahkamah Konstitusi (Upaya Mewujudkan Negara Hukum Demokrasi)*. Yogyakarta. Kreasi Total Media, 2009. h. 73-74.

Penulis memiliki pemahaman bahwa memang pernyataan tersebut bisa dibenarkan terkait dengan hilangnya redaksi “*rechtsstaat*” dari UUD NRI 1945 yang menyebutkan Indonesia adalah negara hukum dan juga kiblat negara hukum Indonesia bukan *rechtsstaat* (hukum tertulis/*civil law* dan kepastian hukum) maupun *rule of law* (hukum tidak tertulis/*common law* dan keadilan substansial). Seakan memang kedua konsep hukum tersebut diambil sisi baiknya dan menjadi Negara Hukum Pancasila. Namun seiring dengan perkembangannya Indonesia sejak melakukan amandemen, dengan mengangkat konsep negara hukum dalam konstitusinya. Negara Hukum Pancasila memiliki ciri khas Indonesia sesuai dengan sumber hukum Indonesia yang salah satunya adalah hukum yang masih berlaku dimasyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan konstitusi.

Menurut Couwenberg prinsip dasar yang sifatnya liberal dari *rechstaat*/Eropa Kontinental mencakup sepuluh bidang yaitu :

1. Pemisahan antara negara dan masyarakat sipil (*de scheiding tussen staat en burgerlijke maatschappij*), pemisahan antara kepentingan umum dan kepentingan khusus perorangan, pemisahan kekuasaan antara hukum publik dan hukum privat;
2. Pemisahan antara negara dan gereja (agama);
3. Jaminan atas hak-hak kebebasan sipil (*burgerlijke vrijheids rechten*);
4. Persamaan terhadap undang-undang (*gelijkheid voor de wet*);
5. Konstitusi tertulis sebagai dasar kekuasaan negara dan dasar sistem hukum;
6. Pemisahan kekuasaan berdasarkan trias politica dan sistem *check and balances*;
7. Asas legalitas (*heerscappij van de wet*);
8. Ide tentang aparat pemerintahan dan kekuasaan kehakiman yang tidak memihak dan netral;

9. Prinsip perlindungan hukum bagi rakyat terhadap penguasa oleh peradilan yang bebas dan tidak memihak;
10. Prinsip pembagian kekuasaan, baik teritorial sifatnya maupun vertikal (sistem federasi maupun desentralisasi).<sup>11</sup>

Berdasarkan sifat dasar liberal dan demokrasi yang dikemukakan

Couwenberg, Meuwissen menyatakan ciri *rechtsstaat* antara lain:

1. Adanya undang-undang dasar atau konstitusi yang memuat ketentuan tertulis tentang hubungan antara penguasa dan rakyat;
2. Adanya pembagian kekuasaan negara, yang meliputi kekuasaan pembuatan undang-undang yang ada pada parlemen (DPR), kekuasaan kehakiman yang bebas yang tidak hanya menangani sengketa antar individu raktar tetapi juga antara penguasa dan rakyat, dan pemerintah yang mendasarkan tindakannya atas undang-undang;
3. Diakui dan dilindunginya hak-hak kebebasan rakyat (*vrijheidsrechten van de burger*).<sup>12</sup>

Menurut Albert Venn Dicey dalam konsep negara hukum *rule of*

*law/anglo saxon/common law* terdapat tiga ciri penting yaitu:

1. Supremasi hukum (*supremacy of law*), dari *regular law* untuk menentang pengaruh dari *arbitrary power* dan meniadakan kesewenang-wenangan, prerogatif atau *discretionary authority* yang luas dari pemerintah ;
2. Persamaan dihadapan hukum (*Equality before the law*), dari semua golongan kepada *ordinary law of the land* yang dilaksanakan oleh *ordinary court*, ini berarti bahwa tidak ada orang yang berada di atas hukum, baik pejabat maupun warga negara biasa kewajiban untuk mentaati hukum yang sama;
3. Konstitusi adalah hasil dari the *ordinary law of the land*, bahwa hukum konstitusi bukanlah sumber tetapi merupakan konsekuensi dari hak-hak individu yang dirumuskan dan ditegaskan oleh peradilan, singkatnya, prinsip-prinsip hukum privat melalui tindakan peradilan.<sup>13</sup>

Setiap wilayah negara tentu memiliki karakteristik yang berbeda-beda sehingga sistem dan penerapan hukumnya tentu harus disesuaikan.

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, h. 87-88.

<sup>12</sup> *Ibid.*, h. 88-89.

<sup>13</sup> *Ibid.*, h. 90.

Demikian juga halnya di Indonesia, sebagai negara yang memiliki tujuan untuk memberikan kesejahteraan kepada rakyatnya, tidak bisa hanya menitikberatkan kepastian hukum menjadi tujuan utama negara hukumnya. Karena aspek keadilan terhadap rakyat menjadi perhatian penting sebagaimana telah diimplementasikan dalam MKRI bahwa pencari keadilan bisa mengajukan gugatan apabila terdapat peraturan perundang-undangan yang menurut mereka melanggar hak konstitusional mereka atau paling tidak dalam perspektif mereka tidak adil.

Dalam teori kedaulatan negara, Indonesia menganut dua teori yaitu kedaulatan hukum dimana negara tunduk pada hukum yang dibuatnya dan kedaulatan rakyat dimana negara mengabdikan pada kemauan rakyatnya. Selain dua konsep negara hukum diatas yang banyak diadopsi oleh berbagai negara, Indonesia menganut konsep Negara Hukum Pancasila.

Abdul Latif menyebutkan “Konsep Negara Hukum Pancasila ... dengan ciri-ciri.

- (1) ada hubungan yang erat antara agama dan negara;
- (2) bertumpu pada Ketuhanan Yang Maha Esa;
- (3) kebebasan beragama dalam arti positif;
- (4) ateisme tidak dibenarkan dan komunisme dilarang; serta
- (5) asas kekeluargaan dan kerukunan.”<sup>14</sup>

I Dewa Gede Atmadja mengutip Muhammad Tahir Azhary menyatakan

... unsur utama Negara Hukum Pancasila, meliputi:  
a. Pancasila;

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, h. 76.

- b. MPR;
- c. Sistem Konstitusi;
- d. Persamaan;
- e. Peradilan bebas.<sup>15</sup>

Dalam buku yang berjudul Fungsi Mahkamah Konstitusi (Upaya Mewujudkan Negara Hukum Demokrasi) Abdul Latif menyatakan kesimpulannya atas Negara Hukum Pancasila mempunyai karakteristik atau kriteria yaitu:

1. Dari sudut pemikiran keadilan, Negara Hukum Pancasila merupakan negara hukum yang mengutamakan keadilan sosial;
2. Dari sudut konsep kenegaraan Negara Hukum Pancasila mengutamakan dan menerima konsep negara hukum integralistik;
3. Dari sudut upaya kesejahteraan, mengarah kepada terciptanya masyarakat adil berkemakmuran dan makmur yang berkeadilan;
4. Dari sudut moral Negara Hukum Pancasila adalah negara yang berlandaskan Ketuhanan Yang Maha Esa serta menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia (Indonesia).<sup>16</sup>

Sebagai bentuk penegasan atas Negara Hukum Pancasila, menurut Padmo Wahyono dalam Materi Kuliah Hukum Tata Negara konsep Negara Hukum Pancasila memiliki sebagai berikut:

1. Hukum bersumber pada Pancasila dan sumber dari segala sumber hukum;
2. Negara berdasarkan atas hukum bukan kekuasaan belaka;
3. Pemerintah berdasarkan atas sistem konstitusional;
4. *Equality before the law*;
5. Kekuasaan kehakiman yang merdeka.<sup>17</sup>

Negara Hukum Pancasila bisa dikenali karena dalam penyelenggaraannya memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

---

<sup>15</sup> Azhary, Muhammad Tahir. *Negara Hukum Suatu Studi Tentang Prinsip-Prinsipnya Dilihat dari Segi Hukum Islam, Implementasinya pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*. Jakarta. Prenada Media, 1992, h. 102

<sup>16</sup> Abdul Latif, *Op.Cit.*, h. 78.

<sup>17</sup> Martitah dan Hery Abduh. *Negara dan Negara Hukum*. Materi Kuliah yang disampaikan pada perkuliahan *Hukum Tata Negara*. Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, 2010, h. 12.

1. Bertitik pangkal dari asas kekeluargaan dan kerukunan;
2. Tidak mengenal sekulerisme mutlak;
3. Kebebasan beragama dalam arti positif;
4. HAM bukanlah titik sentral tetapi keserasian hubungan antara pemerintah dan rakyat lebih diutamakan;
5. Demokrasi disusun dalam bingkai permusyawaratan perwakilan.<sup>18</sup>

#### **b. Teori Pertanggungjawaban Pidana**

Tanggung jawab seseorang ada seimbang dengan kerugian yang diakibatkan oleh perbuatannya yang bertentangan dengan hukum dari orang lain. Hal ini disebut tanggung jawab kualitatif, yaitu orang yang bertanggung jawab karena orang itu memiliki kualitas tertentu.<sup>19</sup>

Setiap perbuatan yang dilakukan oleh subyek hukum yang berkaitan dengan perbuatan hukum tentunya berdasarkan sebab tertentu dan akan menimbulkan akibat tertentu pula. Sebab akibat yang muncul tidak serta merta dapat dilepaskan dari kewajiban seseorang atas apa yang telah dilakukan, dalam artian bahwa segala tindakan hukum dapat dimintakan tanggung jawab hukumnya. Teori tanggung jawab akan digunakan dalam penelitian ini.

Ada dua istilah yang menunjuk pada tanggung jawab dalam kamus hukum yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab. *Liability* meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang.

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, h. 11.

<sup>19</sup> W.Sommermeijer, *Tanggung Jawab Hukum*, Pusat Studi Hukum Universitas Parahyangan, Bandung, 2002, h. 23



*Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada tanggung jawab politik.<sup>20</sup>

Menurut Hans Kelsen dalam bukunya *General Theory Of Law and State*, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik yang dikutip oleh Selly Masdalia Pertiwi, dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa, “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan”.<sup>21</sup> Dalam teori Perseroan Terbatas yang mutakhir mengenai kewajiban Pengurus Perseroan dianut dua pendapat bahwa Pengurus Perseroan memiliki 2 (dua) macam kewajiban yaitu kewajiban yang secara tegas ditentukan oleh Undang- undang (*statutory duties*) dan *fiduciary duties*.

Tanggung jawab individu adalah seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri, sedangkan pada

---

<sup>20</sup> Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 335.

<sup>21</sup> Selly Masdalia Pertiwi, *Tesis: Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Berakibat Batal Demi Hukum Pada Sat Berakhir Masa Jabatannya*, Program Studi Kenotariatan Pascasarjana Universitas Udayana Denpasar, 2014, h. 22.

pertanggung jawaban kolektif seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain. Suatu sanksi dapat dikenakan kepada seorang individu yang melakukan suatu perbuatan hukum bersama-sama dengan individu lainnya tetapi ia berposisi dalam suatu hubungan hukum dengan pelaku delik. Menurut teori tradisional pertanggung jawaban dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan (*based on fault*) dan teori pertanggung jawaban mutlak (*absolute responsibility*).<sup>22</sup> Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan yaitu seorang individu yang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya dengan sengaja dan diperkirakan memiliki tujuan untuk menimbulkan kerugian. Pertanggung jawaban mutlak artinya seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.<sup>23</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dapat menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).

---

<sup>22</sup> Hans Kelsen I, *Op.cit.*, Hal. 95

<sup>23</sup> Hans Kelsen II, *Op.cit.* , Hal. 149

Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun demikian bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

### **c. Teori Pembuktian**

Masalah penentuan pidana tidak terlepas dari pembentukan suatu undang-undang, yang mana pada dasarnya merupakan suatu kebijakan politik negara atau kebijakan hukum yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden. Di sini hukum tidak dapat hanya dipandang sebagai pasal-pasal yang bersifat imperatif atau keharusan-keharusan yang bersifat *das sollen*, melainkan harus dipandang sebagai subsistem yang dalam kenyataan (*das sein*) bukan tidak mungkin sangat ditentukan oleh politik, baik dalam perumusan materi dan pasal-pasalnya maupun dalam implementasi dan penegakannya.

Sudarto berpendapat bahwa politik hukum adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat dan kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan

apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai tujuan apa yang dicita-citakan.<sup>24</sup>

Kebijakan, dalam pengertian yang selama ini dipahami oleh masyarakat umum, terutama dalam bidang pemerintahan adalah *policy*, yang dapat diartikan sebagai *the general principle by which a government is guided in its management of public affairs, or the legislature in its measures* (sebuah prinsip umum yang mana digunakan sebagai pedoman oleh pemerintah dalam manajemen penyelenggaraan urusan publik atau dalam pembentukan perundang-undangan). Kebijakan penentuan pidana adalah prinsip umum yang digunakan oleh pembentuk undang-undang dalam menentukan pidana dengan dasar-dasar yang rasional, proporsional, fungsional, dan tetap mengacu pada asas yang ditetapkan dalam ketentuan umum, baik yang ditentukan dalam Buku I KUHP maupun pedoman-pedoman umum untuk pembentukan peraturan perundangan yang berlaku. Peter Hoefnagels berpendapat, bahwa kebijakan penentuan pidana atau dikenal dengan *criminal policy* mempunyai ruang lingkup yang cukup luas, yang meliputi penerapan hukum pidana, pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pemidanaan melalui massmedia.<sup>25</sup>

Kebijakan penentuan pidana dapat diartikan sempit dan luas. Dalam arti sempit adalah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari

---

<sup>24</sup> Sudarto, 1983, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni. h. 20.

<sup>25</sup> Packer, Herbert L., 1968, *The Limits of The Criminal Sanction*, California: Stanford University Press. h. 56 – 57.

reaksi terhadap pelanggaran hukum yang berupa pidana. Kebijakan kriminal dalam arti luas adalah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum, termasuk di dalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi. Dalam arti yang paling luas adalah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi yang bertujuan untuk menegakkan norma dalam masyarakat jika terjadi pelanggaran.

Bila dilihat dari lingkup di atas, pada dasarnya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi menjadi dua, yakni lewat jalur penal atau hukum pidana dan lewat jalur nonpenal atau bukan hukum pidana. Jalur nonpenal meliputi pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pemidanaan melalui mass media. Jalur penal adalah melalui penerapan hukum pidana yang pada umumnya orang menyebut sebagai tindakan represif (penanganan atau penanggulangan). Selain mempunyai makna represif, jalur penal mempunyai makna preventif dalam artian luas. Di satu pihak pemidanaan itu dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatannya, dan di lain pihak, pemidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa (pencegahan umum). Oleh karena itu, pandangan yang terakhir ini dianggap berorientasi ke depan (*forward-looking*).

Pada umumnya, pandangan yang terakhir di atas dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan, dibandingkan

dengan pandangan pertama yang masih dianggap *backward-looking*. Pandangan yang bersifat preventif atau pembinaan yang ada pada dewasa ini dianggap lebih modern sehingga banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara-negara di dunia, termasuk Indonesia.

Sebagaimana dapat dipahami bahwa upaya dalam penanggulangan kejahatan melalui jalur nonpenal lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif tersebut antara lain berpusat pada masalah atau kondisi sosial atau ekonomi yang mana secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan kejahatan.

Dari gambaran tersebut di atas, pada dasarnya upaya nonpenal yang paling strategis adalah segala daya upaya untuk menjadikan masyarakat sebagai lingkungan sosial dan lingkungan hidup yang sehat, baik materiel maupun immateriel dari faktor-faktor kriminogen. Dengan demikian, masyarakat dengan seluruh potensinya harus dijadikan sebagai faktor penangkal kejahatan atau faktor "anti kriminogen" yang merupakan bagian integral dari keseluruhan kebijakan penentuan pidana. Beberapa negara di Eropa, misalnya, penentuan pidana mati sama sekali dilarang karena dinilai melanggar HAM dan penentuan pidana penjara disana sudah tidak sepopuler seperti di negara-negara berkembang.

Di Belanda, telah berkembang adanya pengaturan dan juga penerapan secara konsisten penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan (*afdoening buiten process*). Disana, peran Jaksa Penuntut Umum, dalam hal penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan, diberikan tempat oleh undang-undangnya, untuk dapat menjatuhkan pidana denda bagi pelaku tindak pidana dalam kasus individual. Ada dua metode *diversi* dalam proses peradilan pidana di Belanda, yakni non penuntutan pidana, dan transaksi (tawar- menawar) dalam penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan.

Transaksi dapat dipertimbangkan sebagai bentuk *diversi* yang oleh pelaku secara sukarela membayar sejumlah uang kepada negara, memenuhi satu atau lebih persyaratan finansial yang ditetapkan oleh penuntut umum dalam rangka menghindari penuntutan tindak pidana dan pengadilan lebih lanjut. Transaksi ini dikenal sejak 1838 pada kasus finansial (keuangan). Pada tahun 1983, pembayaran atau penetapan pada suatu kasus finansial semata-mata menanggukkan untuk pelanggaran ringan yang secara prinsip hanya dipidana dengan denda. Pasal 74 PC menentukan bahwa transaksi dapat dilakukan untuk tindak pidana yang diancam kurang dari 6 tahun, dengan syarat:

1. Pembayaran sejumlah uang ke negara, asalkan jumlah uang tersebut tidak kurang dari 5 *Gulden* dan tidak lebih dari maksimum denda yang ditentukan undang-undang;
2. Penyangkalan atas benda yang telah disita atau dalam penyitaan;
3. Penyerahan benda atas penyitaan atau pembayaran pada negara atas harga yang dinilai;
4. Pembayaran penuh kepada negara sejumlah uang atau mentransfer benda yang disita dari terdakwa, sebagian atau

seluruhnya, taksiran-taksiran perolehan yang diperoleh (dengan memakai) atau berasal dari tindak pidana, termasuk biaya yang disimpan;

5. Seluruh atau sebagian kerugian atas kerusakan yang disebabkan oleh tindak pidana

Di Belanda, transaksi ini hampir sama dengan *a plea-bargaining system*, dan hampir 90% semua tindak pidana dibawa dalam lingkup transaksi. Lebih dari 35% semua tindak pidana diselesaikan berdasarkan transaksi oleh jaksa. Untuk meminimalisasi resiko, perhitungan dan keseragaman pelaksanaan transaksi dikeluarkan petunjuk pelaksanaan untuk tindak pidana biasa yang sering dilakukan transaksi, misalnya, pencurian ringan, transaksinya antara 45-350 Euro; pencurian sepeda, transaksinya 113-340 Euro. Tindak pidana yang sering ditransaksikan adalah mabuk di depan umum dan pengutil. Polisi juga dapat melakukan transaksi, namun jumlahnya dibedakan dengan jaksa, yakni maksimumnya 350 Euro, sedangkan jaksa maksimum transaksinya adalah 450.000 Euro.<sup>26</sup>

Berdasarkan transaksi di atas, dewan jaksa penuntut umum (*Board of Prosecutor General*) mengeluarkan petunjuk pelaksanaan nasional. Petunjuk pelaksanaan tersebut didasarkan pada kepentingan umum, misalnya :

1. Selain sanksi, hukuman yang dipandang lebih baik atau akan lebih efektif, misalnya, tindakan disiplin, administratif, dan juga tindakan perdata;
2. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif dikaitkan dengan jenis kejahatan yang tidak mengakibatkan kerugian dan tidak layak untuk dikenai hukuman;

---

<sup>26</sup> *Ibid.*,h. 22.



3. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif bila dikaitkan dengan pelaku kejahatan, misalnya umurnya, kesehatan, prospek penyembuhan, atau pelaku pertama;
4. Penuntutan menjadi bertentangan dengan kepentingan negara, seperti halnya alasan keamanan, ketenteraman dan juga ketertiban, atau jika ada peraturan baru yang di*introdusir*;
5. Penuntutan akan menjadi bertentangan dengan kepentingan korban, misalnya ganti kerugian telah dibayar.<sup>27</sup>

Di Indonesia, Pasal 82 KUHP juga menganut penyelesaian perkara di luar pengadilan. Pasal 82 ayat 1 KUHP berbunyi "Kewenangan menuntut pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja menjadi hapus, kalau dengan suka rela dibayar maksimum denda dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya".

Selanjutnya ayat 2 menentukan: "Jika di samping pidana denda ditentukan perampasan, maka barang yang dikenai perampasan harus diserahkan pula, atau harganya harus dibayar menurut taksiran pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat 1".

Bila dihubungkan dengan perkembangan tujuan dan bentuk-bentuk pidana dan pembedaan di atas, maka dengan pendekatan *restorative justice* (keadilan restoratif) akan lebih cocok jika diterapkan dalam hal memulihkan keseimbangan (*evenwicht, harmonie*) antara dunia lahir dan dunia gaib, antara golongan manusia seluruhnya dan juga orang perseorangan, antara persekutuan dan teman sejawatnya dalam kehidupan alam pikiran tradisional Indonesia yang bersifat kosmis.

---

<sup>27</sup> *Ibid.*,h. 21.

Pemikiran ini, salah satunya telah dikembangkan melalui pembentukan Undang-Undang tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, yang minggu lalu telah disetujui oleh rapat Paripurna DPR-RI.

Barb Toews, dalam bukunya *The Little Book of Restorative Justice for People in Prison* mengatakan bahwa kebanyakan orang berpendapat bahwa keadilan mengharuskan adanya suatu pembalasan, hukuman, dan pemenjaraan. Sistem peradilan pidana terpadu sering merespon hal seperti itu karena sistem tersebut mempercayai bahwa masyarakat yang bersalah harus dihukum karena kejahatannya. Namun demikian, hasil dari penghukuman justru akan mengakibatkan kerugian kepada pelaku, korban, keluarga pelaku, dan masyarakat sekitar. Untuk itu, keadilan restoratif yang dapat menjawab permasalahan tersebut.<sup>28</sup> Lebih lanjut dikatakan bahwa keadilan restoratif menawarkan suatu respons keadilan yang mencari perbaikan individu, pemulihan hubungan, dan memajukan atau mendorong kebaikan.

Konsep keadilan restoratif bila dikaitkan dengan hukum adat di atas, sama dekatnya dengan konsep penyelesaian perkara di luar pengadilan (*afdoening buiten process*) yang hampir sama dengan paradigma penghukuman keadilan *restoratif* dimana pelaku didorong untuk memperbaiki kerugian yang telah ditimbulkannya kepada korban, keluarganya, dan juga masyarakat. *Suspended prosecution* atau di Belanda dikenal dengan istilah *seponering*, telah diterapkan di beberapa

---

<sup>28</sup> *Ibid.*,h. 5.

negara sebagai bentuk *diversi* yang mengarah pada model keadilan *restoratif*.

Hoefnagels mengingatkan bahwa "*Punishment in criminal law is limited not only by effectiveness and purposefulness but above all by legality*".<sup>29</sup> Jadi, selain efektif, kebijakan penentuan pidana juga harus mempunyai tujuan yang penuh makna secara mendalam sebagai dasar berpijak untuk lebih berorientasi pada falsafah pemidanaan dan tujuan pemidanaan.

Belanda, dalam kultur pemidanaan (*penal culture*), yang lebih spesifik lagi mengenai budaya penjatuhan pidana (*sentencing culture*), dalam beberapa hal berbeda dengan Inggris dan Wales. Sistem Inggris mempunyai tradisi penjaraan, sedangkan di Belanda lebih pada humanitarian (cinta kasih atau manusiawi) yang dikombinasi dengan suatu kesadaran yang besar dari dampak pelaksanaan pemenjaraan yang *destruktif*. Di Belanda, ide penghukuman hanya tujuan akhir sebagai *ultimum remedium*.<sup>30</sup> Dalam perkembangannya, semua delik dalam KUHP Belanda dicantumkan ancaman pidana denda sebagai alternatif pidana penjara.

Prospek pengaturan pidana denda tidak hanya memfokuskan diri pada substansi hukum pidana, tetapi juga melihat pada pelaksanaan proses peradilan sebagai ujung tombak terciptanya rasa akan keadilan dalam masyarakat. Pembentukan terhadap penataan institusi atau

---

<sup>29</sup> *Ibid.*,h. 139.

<sup>30</sup> *Ibid.*,h. 319.

lembaga dan sistem manajemen atau tata laksana yang mendukung sistem peradilan pidana dalam makna proses hukum yang adil atau layak. Diskresi kelembagaan termasuk diperhitungkan untuk melaksanakan keadilan restoratif dengan persyaratan tertentu, yang mana dibarengi dengan pengawasan, keterbukaan informasi, dan akuntabilitas penegak hukum.

Pembentuk undang-undang di Indonesia kini hanya perlu memilih, apakah masih memilih pandangan *retributif* atau pembalasan (*retributive view*) yang mana mengandaikan pidana sebagai ganjaran negatif terhadap setiap perilaku menyimpang yang dilakukan oleh warga masyarakat atautkah pandangan utilitarian (*utilitarian view*) yang lebih melihat pidana itu dari segi manfaat atau kegunaannya. Pandangan *utilitarian* melihat situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana dan penjatuhan pidana tersebut harus dilihat dari segi tujuan, manfaat, atau kegunaannya untuk perbaikan dan pencegahan. Jadi, di satu sisi pemidanaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatan yang sama. Di sisi lain, pemidanaan dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa.

Pada umumnya, pandangan *utilitarian* tersebut dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan. Pandangan yang bersifat preventif dan pembinaan, dewasa ini dianggap lebih modern dan karena

itu banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara. Selain pandangan di atas, Packer mempunyai pandangan lain yang disebut dengan pandangan *behaviorial*. Ia berpendapat bahwa pada dasarnya, *behaviorial* ini juga berorientasi ke depan, artinya pidana tidak dilihat sebagai pembalasan kepada penjahat, tetapi dilihat sebagai sarana untuk memperbaiki tingkah laku terpidana. Hanya saja, berbeda dengan pandangan utilitarian, pandangan kaum behaviorist ini didasari oleh paham *determinisme* yang ekstrem. Individu manusia dianggap sama sekali tidak mempunyai kehendak bebas dan karenanya tidak mungkin dituntut pertanggungjawaban moral yang tegas. Setiap perbuatan anti sosial yang dilakukan disebabkan oleh banyak faktor yang berada di luar kekuasaan individu itu sendiri.

Pandangan Muladi juga perlu dipertimbangkan dalam penentuan pidana karena Muladi mencoba melakukan integrasi antara ketiga pandangan tersebut yang disebut dengan teori tujuan pemidanaan yang integratif. Pandangan inilah yang dapat memenuhi fungsinya dalam rangka mengatasi kerusakan yang diakibatkan oleh tindak pidana (kemanusiaan dalam sistem Pancasila). Pilihan teori *integratif* ini dilakukan karena adanya pendekatan multi dimensional yang bersifat mendasar terhadap dampak pemidanaan, baik dampak yang bersifat individual maupun dampak yang bersifat sosial.

Perlu diingat juga, bahwa ancaman hukuman yang ditentukan dalam suatu undang-undang, pada umumnya menimbulkan pemaksaan

psikologis bagi mereka yang akan atau telah melakukan pelanggaran pidana. Teori pemaksaan psikologis dimaksudkan bahwa ancaman hukuman itu harus dapat mencegah niat orang untuk melakukan kejahatan, dalam arti orang harus menyadari bahwa jika melakukan suatu kejahatan itu mereka pasti akan dipidana. Jadi, tujuan utama pidana adalah memaksa penduduk secara psikologis agar mereka itu jangan sampai melakukan tindakan yang bersifat melanggar hukum.

Berdasarkan hal tersebut, Anselm von Feuerbach berpendapat bahwa asas yang penting bagi pemberian ancaman pidana yakni setiap penjatuhan pidana oleh hakim haruslah merupakan suatu akibat hukum dari suatu ketentuan menurut undang-undang dengan maksud menjamin hak-hak yang ada pada setiap orang. Undang-undang harus memberikan suatu ancaman pidana berupa suatu penderitaan kepada setiap orang yang melakukan pelanggaran hukum.<sup>31</sup>

Tujuan pemidanaan yang dikembangkan oleh para pembentuk RUU KUHP tampaknya merupakan gabungan dari teori tujuan itu sendiri yakni pencegahan umum terutama teori pencegahan umum secara psikologis dan pencegahan khusus yang mempunyai tujuan agar penjahat tidak mengulangi perbuatannya. Pelaku tindak pidana di kemudian hari akan menahan diri agar tidak berbuat seperti itu lagi, karena pelaku merasakan bahwa pidana merupakan penderitaan sehingga pidana itu berfungsi mendidik dan memperbaiki.

---

<sup>31</sup> Lamintang, P.A.F., 1983, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru. h. 127-128.

Dalam RUU KUHP, tujuan pemidanaan ditentukan sebagai berikut: mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat; memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan juga berguna; menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan membebaskan rasa bersalah pada para terpidana. Pemidanaan tersebut tidak ditujukan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

## **2. Kerangka Konsep**

Konsepsi berasal dari bahasa latin, *conceptus* yang memiliki arti sebagai suatu kegiatan atau proses berpikir, daya berfikir khususnya penalaran dan pertimbangan. Peranan konsep dalam penelitian adalah untuk menghubungkan dunia teori dan observasi, antara abstraksi dan realitas.

Konsepsi merupakan definisi operasional dari intisari obyek penelitian yang akan dilaksanakan. Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindari perbedaan pengertian dan penafsiran dari suatu istilah yang dipakai. Selain itu dipergunakan juga untuk memberikan pegangan pada proses penelitian ini. Menghindari terjadinya perbedaan pengertian tentang konsep yang dipakai dalam penelitian ini, perlu dikemukakan mengenai pengertian konsep yang akan digunakan, sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban Pidana adalah Pertanggungjawaban pidana merupakan “suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.”<sup>32</sup>
2. Prajurit adalah warga negara Indonesia yang memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan dan diangkat oleh pejabat yang berwenang untuk mengabdikan diri dalam dinas keprajuritan.<sup>33</sup>
3. Tentara Nasional Indonesia adalah kekuatan angkatan perang dari suatu negara berdasarkan peraturan perundang-undangan.<sup>34</sup>
4. Lalai adalah lengah; kurang hati-hati; tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan, dsb)<sup>35</sup>
5. Akibat adalah sesuatu yg menjadi kesudahan (peristiwa, kejadian, perbuatan, dsb)<sup>36</sup>
6. Kecelakaan Lalu Lintas adalah “Suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> Chairul Huda, *Dari 'Tiada Pidana Tanpa Kesalahan' menuju kepada 'Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan'*, Kencana, Jakarta, 2011, hal. 71

<sup>33</sup> Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang **Tentara Nasional Indonesia**, Pasal 21.

<sup>34</sup> *Ibid*, Pasal 1 Angka 7.

<sup>35</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Balai Pustaka, Jakarta, 2001, h. 799

<sup>36</sup> *Ibid.*, h. 28.

<sup>37</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993, Pasal 93 Ayat 1



7. Korban adalah orang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana.<sup>38</sup>
8. Luka adalah belah (pecah, cedera, lecet, dsb) pd kulit krn kena barang yg tajam dsb: --nya dalam dan lebar,<sup>39</sup>
9. Cacat Fisik adalah kelainan fisik, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan bagi penyandanginya untuk melakukan kegiatan secara seleyaknya<sup>40</sup>

#### **F. Keaslian Penelitian**

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan di perpustakaan Universitas Islam Sumatera Utara dan browsing melalui internet terdapat beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang menjadi objek kajian dalam penulisan tesis ini. Adapun beberapa penelitian yang memiliki keterkaitan dengan objek penelitian ini adalah:

1. Tesis Joshua Evandeo Irawan, NIM : 02659180008 mahasiswa Magister Hukum Universitas Pelita Harapan Surabaya 2019.

Judul tesis yang menjadi topik/tema dalam penelitian tesis ini adalah mengenai: **“Analisis Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Pelaku Dibawah Umur Terhadap Undang –**

---

<sup>38</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 Tentang *Perlindungan Saksi Dan Korban* Pasal 1 Angka 3.

<sup>39</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Op.Cit.*, h. 881.

<sup>40</sup> Undang Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat Pasal 1 Angka 1

**Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Juncto Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak”**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam tesis ini adalah Kecelakaan Lalu Lintas Dari Sudut Pandang Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan? Dan Akibat Hukum Dengan Tidak Dipenuhinya Kewajiban Ganti Rugi Kecelakaan Lalu Lintas Maut Dalam Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan?

2. Tesis Uweita Oda, NIM: R100140005, Mahasiswa Magister Ilmu Hukum Sekolah Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Surakarta 2018.

Judul penelitian/Tesis: **“Peranan Visum Et Repertum Dalam Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Lalu Lintas (Studi di Kota Malang)”**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini, yaitu: Peranan Visum et Repertum pada tahap penyidikan dalam mengungkap suatu pelanggaran lalu lintas. Model Visum et Repertum pada korban kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan peninjauan yang telah dilakukan, maka sejauh yang diketahui, penelitian tentang: **Pertanggungjawaban Pidana Prajurit TNI Yang Akibat Kelalaiannya Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Cacat Fisik (Studi Kasus**

## **Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 K/Mil/2019)**

belum pernah dilakukan baik dilihat dari judul maupun dari substansi permasalahan Sehingga penelitian ini adalah asli adanya. Artinya, secara akademik penulisan ini dapat dipertanggungjawabkan kemurniannya.

### **G. Metode Penelitian**

#### **1. Sifat Penelitian**

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu “menggambarkan keadaan atau suatu fenomena yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti”.<sup>41</sup> Deskriptif analistis akan dikaji peraturan-peraturan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan yang menyangkut permasalahan yang telah diidentifikasi.

#### **2. Metode Pendekatan**

Pendekatan dalam penelitian ini dilakukan secara metode penelitian yuridis normatif. "Pendekatan yuridis normatif yaitu menekankan pada ilmu hukum dengan menitik beratkan pada data sekunder, yang berupa bahan hukum primer, sekunder, dan tertier".<sup>42</sup>

#### **3. Objek Penelitian**

Adapun objek penelitian dalam penulisan tesis ini adalah Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2 K/Mil/2019.

---

<sup>41</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2003, hal. 36

<sup>42</sup> *Ibid*, h. 37

#### **4. Alat Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan melaksanakan penelitian kepustakaan (*library reseacrh*), yaitu dengan metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan/doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan dan pembahasan dalam penelitian ini.

Alat pengumpulan data merupakan landasan utama dalam menyusun tesis ini yang didasarkan atas : Penelitian Kepustakaan (*library research*), dengan metode ini penulis dapat mengumpulkan bahan-bahan kepustakaan, berupa buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian pokok masalah dalam tesis ini.

#### **5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data**

##### **a. Jenis Data**

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Data kualitatif, yaitu data yang disajikan dalam bentuk kata verbal bukan dalam bentuk angka. yang termasuk data

kualitatif dalam penelitian ini yaitu gambaran umum obyek penelitian.<sup>43</sup>

b. Sumber Data

Sumber data penelitian ini adalah sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini bersumber dari :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan tindak pidana dalam kecelakaan lalu lintas.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer berupa buku-buku yang berhubungan dengan objek yang diteliti
- 3) Bahan hukum tertier yakni yang memberikan informasi lebih lanjut mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum.

## 6. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

---

<sup>43</sup> Noeng Muhadjir, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Yogyakarta : Rakesarasin, 1996), h. 2.

Pelaksanaan analisis data dalam penelitian ini, terdapat 3 (tiga) aspek kegiatan yang penting untuk dilakukan, yaitu: menulis catatan, mengidentifikasi konsep-konsep dan mengembangkan batasan konsep dan teori. Proses analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi beberapa tahapan, yaitu:

a. Analisis data

Analisis data dilakukan semenjak data diperoleh secara studi pustaka. Dari analisa data diperoleh tema dan rumusan hipotesa. Untuk menuju pada tema dan mendapatkan rumusan hipotesa, tentu saja harus berpatokan pada tujuan penelitian dan rumusan masalahnya.

b. Reduksi data

Reduksi data merupakan kegiatan proses pengurangan data dan juga penambahan data. Dalam mereduksi data dapat terjadi pengurangan data dan juga penambahan data yang dianggap relevan dengan permasalahan yang diteliti sehingga dihasilkan data yang sempurna.

c. Penyajian data

Setelah proses reduksi data, maka tahapan selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan proses pengumpulan informasi yang disusun berdasar kategori atau pengelompokan-pengelompokan yang diperlukan.

d. Interpretasi data

Setelah melalui tahapan penyajian data, maka tahap selanjutnya adalah proses pemahaman makna dari serangkaian data yang telah tersaji, dalam wujud yang tidak sekedar melihat apa yang tersurat, namun lebih pada memahami atau menafsirkan mengenai apa yang tersirat di dalam data yang telah disajikan.

e. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Tahapan terakhir dari analisis data adalah penarikan kesimpulan/verifikasi, tahap ini merupakan proses perumusan makna dari hasil penelitian yang diungkapkan dengan kalimat yang singkat-padat dan mudah difahami, serta dilakukan dengan cara berulang kali melakukan peninjauan mengenai kebenaran dari penyimpulan itu, khususnya berkaitan dengan relevansi dan konsistensinya terhadap judul, tujuan dan perumusan masalah yang ada.

## **BAB II**

### **FAKTOR PENYEBAB YANG MENAKIBATKAN SERING TERJADINYA KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA**

#### **A. Kecelakaan Lalu Lintas**

##### **1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang serius di Indonesia. Dilihat dari segi makro ekonomi, kecelakaan merupakan *inefisiensi* terhadap penyelenggaraan angkutan atau suatu kerugian yang mengurangi kuantitas dan kualitas orang dan barang yang diangkut termasuk menambah totalitas biaya penyelenggaraan angkutan. Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, namun diakibatkan oleh beberapa faktor penyebab kecelakaan yang harus dianalisis supaya tindakan *korektif* dan upaya *preventif* (pencegahan) kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan. Kecelakaan lalu lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun menurut WHO (2004). Berkaitan dengan hal tersebut, berbagai program penanganan kecelakaan lalu lintas di jalan telah dilaksanakan oleh berbagai instansi baik pemerintah maupun swasta.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu



lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban (WHO, 1984). Secara teknis kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor yang tidak sengaja terjadi (*Random Multy Factor Event*).

Dalam pengertian secara sederhana, bahwa suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut secara bersamaan pada satu titik waktu tertentu bertepatan terjadi. Hal ini berarti memang sulit memprediksi secara pasti dimana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi.

## **2. Faktor- faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas**

Untuk menjamin lancarnya kegiatan transportasi dan menghindari terjadinya kecelakaan diperlukan suatu pola transportasi yang sesuai dengan perkembangan dari barang dan jasa. Setiap komponen perlu diarahkan pada pola transportasi yang aman, nyaman, dan hemat. Beberapa kendala yang harus mendapat perhatian demi tercapainya transportasi yang diinginkan adalah tercampurnya penggunaan jalan dan tata guna lahan disekitarnya (*mixed used*) sehingga terwujud lalu lintas campuran (*mixed traffic*). Faktor *mixed used* dan *mixed traffic* tersebut dapat mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dan kemacetan. Desain *geometrik* yang tidak memenuhi persyaratan sangat potensial menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti tikungan yang terlalu tajam dan kondisi lapis perkerasan jalan yang tidak memenuhi

syarat. Pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan layak jalan maupun pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas (rambu, marka, sinyal) yang dilakukan oleh pengemudi sering menyebabkan kecelakaan. Penempatan dan pengaturan kontrol lalu lintas yang kurang tepat dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas seperti rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan pengaturan arah.

Oder dan Spicer menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi dengan lingkungan, dimana pengemudi melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas. Dari beberapa penelitian dan pengkajian di lapangan dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut di atas.

#### 1. Faktor Manusia (*Human Factors*);

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Manusia menggunakan jalan sebagai pejalan kaki dan pengemudi kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir semua kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran aturan lalu lintas.

Faktor manusia dalam tabrakan kendaraan mencakup semua faktor yang berhubungan dengan perilaku pengemudi dan pengguna jalan lain yang dapat berkontribusi terhadap tabrakan. Contoh yang termasuk perilaku pengemudi antara lain : pandangan dan ketajaman pendengaran, kemampuan membuat keputusan, dan kecepatan reaksi terhadap perubahan kondisi lingkungan dan jalan. Meskipun kemahiran dalam keterampilan berkendara diajarkan dan diuji sebagai persyaratan untuk mendapatkan surat keterangan ijin mengemudi, seorang pengemudi masih dapat mengalami resiko yang tinggi menabrak karena perasaan percaya diri mengemudi dalam situasi yang menantang dan berhasil mengatasinya akan memperkuat perasaan percaya diri. Keyakinan akan kemahiran mengendara akan tumbuh tak terkendali sehingga potensi dan kemungkinan kecelakaan semakin besar.

Ada perbedaan demografis di tingkat kecelakaan. Sebagai contoh, meskipun kaum muda cenderung memiliki waktu reaksi yang baik, hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku dan sikap mereka lebih beresiko dan dapat menempatkan mereka dalam situasi yang lebih berbahaya terhadap pengguna jalan lainnya. Pengemudi yang lebih tua dengan reaksi lambat dimungkinkan terlibat dalam kecelakaan lebih banyak, tapi ini belum terjadi karena mereka cenderung untuk melambatkan kendaraan dan lebih hati-hati.

## 2. Faktor Kendaraan (*Vehicle Factors*);

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :

- a. Mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas,
- b. Mengurangi jumlah korban kecelakaan lalu lintas pada pemakai jalan lainnya,
- c. Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor.

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya sebagai akibat kondisi teknis yang tidak laik jalan atau penggunaannya tidak sesuai ketentuan.

Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan, antara lain:

- a. Rem tidak berfungsi, kerusakan mesin, ban pecah, kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, selip merupakan kondisi kendaraan yang tidak laik jalan.
- b. Over load atau kelebihan muatan merupakan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan tertib muatan.

- c. Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab berat/ringannya kecelakaan, tombol-tombol di dashboard kendaraan dapat mencederai orang terdorong ke depan akibat benturan, kolom kemudi dapat menembus dada pengemudi pada saat tabrakan. Demikian design bagian depan kendaraan dapat mencederai pejalan kaki yang terbentur oleh kendaraan. Perbaikan design kendaraan terutama tergantung pada pembuat kendaraan, namun peraturan atau rekomendasi pemerintah dapat memberikan pengaruh kepada perancang.
- d. Sistem lampu kendaraan mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat kondisi jalan di depannya sehingga konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan atau menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan.

### 3. Faktor Kondisi Jalan dan Kondisi Alam;

Faktor kondisi jalan dan kondisi alam juga berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan aturan-aturannya dengan spesifikasi standar yang dilaksanakan secara benar dan perawatan secukupnya supaya keselamatan transportasi jalan dapat terwujud. Hubungan lebar

jalan, kelengkungan, dan jarak pandang memberikan efek besar terjadinya kecelakaan. Umumnya lebih peka bila mempertimbangkan faktor-faktor ini bersama-sama karena mempunyai efek psikologis pada para pengemudi dan mempengaruhi responnya. Misalnya memperlebar *alinyemen* jalan yang tadinya sempit dan *alinyemen* yang tidak baik akan dapat mengurangi kecelakaan bila kecepatan tetap sama setelah perbaikan jalan. Namun kecepatan biasanya semakin besar karena adanya rasa aman, sehingga laju kecelakaan pun meningkat. Perbaikan *superelevasi* dan perbaikan permukaan jalan yang dilaksanakan secara terisolasi juga mempunyai kecenderungan yang sama untuk memperbesar laju kecelakaan.

Pemilihan bahan untuk lapisan jalan yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan menghindari kecelakaan selip tidak kurang pentingnya dibanding pemilihan untuk konstruksi. Tempat-tempat yang mempunyai permukaan dengan bagian tepi yang rendah koefisien gaya geseknya akan mudah mengalami kecelakaan selip dibanding lokasi-lokasi lain yang sejenis yang mempunyai nilai yang tinggi. Hal ini penting bila pengereman atau pembelokan sering terjadi, misalnya pada bundaran jalan melengkung, persimpangan, pada saat mendekati tempat pemberhentian bis, penyeberang, dan pada jalan jalan miring, maka perlu diberi permukaan jalan yang cocok.

Jalan dibuat untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dari berbagai lokasi baik di dalam kota maupun di luar kota. Berbagai faktor kondisi jalan yang sangat berpengaruh dalam kegiatan berlalu lintas.

Hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, berhenti) jika menghadapi situasi seperti :

a. Lokasi atau letak jalan, antara lain : jalan di dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan) dan jalan di luar kota (pedesaan).

b. Iklim atau perubahan cuaca,

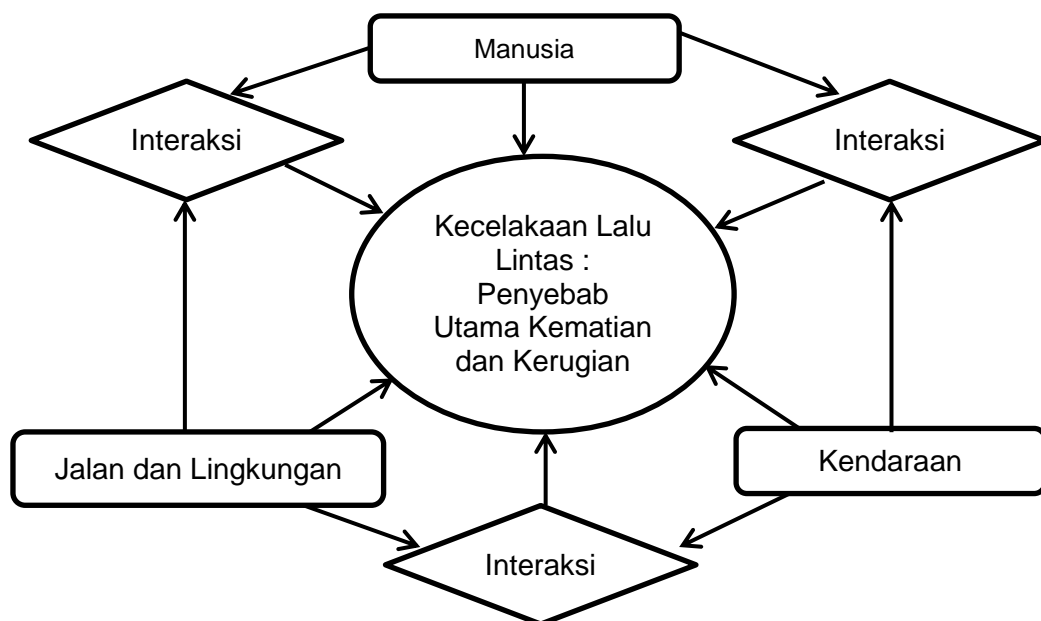
Indonesia mengalami musim hujan dan musim kemarau. Hari hujan juga memengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan sehingga pengemudi supaya waspada dalam mengemudikan kendaraannya.

c. Volume lalu lintas,

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut di atas, diharapkan pada pengemudi yang

sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

Keadaan lingkungan sekeliling jalan yang harus diperhatikan oleh pengendara adalah penyeberang jalan, baik manusia atau kadang-kadang binatang. Lampu penerangan jalan juga perlu ditangani dengan seksama, baik jarak penempatannya maupun kekuatan cahayanya. Para ahli transportasi jalan berusaha untuk mengubah perilaku pengemudi dan pejalan kaki dengan peraturan dan pelaksanaan yang layak sehingga dapat mereduksi tindakan-tindakan berbahaya mereka.



### **Interaksi Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas.**

Pada umumnya program penanganan kecelakaan yang sedang dan akan dilakukan meliputi berbagai program penanganan, pencegahan, dan program pengurangan kecelakaan lalu lintas dalam pengertian penanganan terhadap jumlah kecelakaan (*number of accident*) maupun terhadap tingkat luka korban (*severity*). Upaya program pencegahan dan



pengurangan kecelakaan dilaksanakan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia.

## **B. Kebijakan Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor**

Pengujian kendaraan bermotor sering pula disebut kir kendaraan bermotor, kir berasal dari *keur* (Bahasa Belanda) yang berarti hitung. Pengujian berkala kendaraan bermotor dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk pemenuhan terhadap aspek persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan.

Tujuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor sebagai berikut :

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor;
2. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
3. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Jadi sasaran dilaksanakannya pengujian kendaraan bermotor adalah untuk menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas dan polusi udara akibat beroperasinya kendaraan bermotor. Manfaat pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor diharapkan tidak hanya dirasakan oleh pemilik atau pengguna kendaraan bermotor tetapi juga dapat dirasakan oleh masyarakat umum.

Untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka diberlakukan kewajiban

uji berkala dalam satu periode waktu tertentu. Periode waktu yang telah dilaksanakan selama ini adalah enam bulan sekali. Mekanisme pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor tersebut dilakukan melalui sistem pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan di unit pengujian kendaraan bermotor.

Kebijakan tentang pengujian kendaraan bermotor diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tanggal 22 Juni 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tanggal 15 Mei 2012 tentang Kendaraan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 tanggal 9 September 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, dan Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 tanggal 26 Oktober 2009 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Secara umum hierarki peraturan perundangan yang menjadi landasan hukum pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor diatur mulai dari tingkat undang-undang sampai kepada petunjuk pelaksanaannya dan penyelenggaraan teknis.

### **1. Pengujian Kendaraan Bermotor**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 49 ayat (1) menyatakan bahwa Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian. Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Pasal 121 ayat (1)

menyatakan bahwa Pengujian dilakukan dengan tujuan untuk menjamin keselamatan, menjaga kelestarian lingkungan, dan pelayanan umum. Pengujian kendaraan bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Pelaksanaan sistem pengujian kendaraan bermotor diharapkan dapat menghasilkan fungsi sebagai berikut :

1. Mencegah atau memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas, gangguan terhadap lingkungan, dan kerusakan-kerusakan berat pada waktu pemakaian.
2. Memberikan informasi kepada pemilik atau pemegang kendaraan bermotor mengenai kondisi dan spesifikasi kendaraannya antara lain : dimensi, daya angkut, tekanan sumbu terberat, kelas jalan bagi kendaraan yang bersangkutan sesuai dengan data yang terdapat dalam buku uji.
3. Memberikan saran-saran perbaikan kepada bengkel-bengkel kendaraan bermotor mengenai rehabilitasi kondisi teknis kendaraan bermotor wajib uji secara berkala.

4. Menyajikan data kuantitatif mengenai potensi armada angkutan orang atau angkutan barang setempat, dalam hubungannya dengan pembinaan angkutan pada umumnya.

Kendaraan bermotor yang termasuk jenis kendaraan bermotor wajib uji sebagai berikut :

1. Mobil penumpang umum adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
2. Mobil bis adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
3. Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
4. 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.
5. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
6. Kereta Gandengan adalah sarana untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh sarana itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.

7. Kereta Tempelan adalah sarana untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.

Kendaraan bermotor yang termasuk jenis kendaraan bermotor tidak wajib uji sebagai berikut :

1. Kendaraan bermotor milik Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI).
2. Kendaraan bermotor yang menggunakan tanda nomor kendaraan Corps Diplomatique (CD) atau Corps Consulaire (CC).
3. Kendaraan bermotor yang berada dalam persediaan pedagang atau untuk pameran.
4. Kendaraan bermotor yang tidak dipergunakan karena disegel atau disita oleh negara.
5. Kendaraan bermotor yang berada di bengkel-bengkel perbaikan.
6. Kendaraan bermotor yang dipergunakan bukan untuk umum seperti mobil penumpang pribadi dan sepeda motor.
7. Kendaraan alat-alat berat tertentu yang jenisnya ditentukan.

## **2. Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor**

Pengujian berkala kendaraan bermotor atau uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan. Masa berlaku uji berkala

kendaraan bermotor selama 6 (enam) bulan. Tujuan dilaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor sebagai berikut :

1. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala untuk menjaga agar kendaraan tersebut tidak mengandung kekurangan-kekurangan secara teknis dan diketahui / tidak atau dapat juga menimbulkan bahaya bagi lalu lintas, penumpang, dan lingkungan.
2. Hasil dari pengujian kendaraan bermotor dapat dipertanggung jawabkan.
3. Menjaga prasarana jalan dan jembatan agar tidak cepat rusak.

Mengenai pengujian berkala kendaraan bermotor yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 49, 53, 54, dan 55 antara lain menyebutkan bahwa :

1. Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bis, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan,
2. Uji berkala yang dimaksud meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dan pengesahan hasil uji,
3. Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh unit-unit sebagai berikut :
  - a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten atau kota,
  - b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat ijin dari pemerintah,

c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan ijin dari pemerintah.

Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 (yang saat ini seharusnya direvisi sejalan dengan berlakunya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Dalam keputusan menteri perhubungan tersebut dijelaskan bahwa pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor dimaksudkan untuk mencapai hal-hal sebagai berikut :

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
2. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor.
3. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Oleh karena itu untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis, maka unit pengujian kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian dengan pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah, dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat. Pengujian pun harus dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu dan sesuai dengan prosedur dan tata cara, serta dilaksanakan di lokasi yang telah ditetapkan. Selain itu hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat

dipertanggungjawabkan sehingga fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara atau dirawat secara periodik melalui kalibrasi.

Sebelum otonomi daerah, uji berkala dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Tingkat I yang secara operasional diselenggarakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan dapat diserahkan kepada Pemerintah Daerah Tingkat II yang secara operasional diselenggarakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II. Setelah otonomi daerah, uji berkala diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten atau kota.

Dengan demikian pengujian kendaraan bermotor di Kota Cirebon diselenggarakan oleh Pemerintah Kota Cirebon yang secara teknis diatur dalam Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 9 Tahun 2009 Pasal 55 ayat (1) menyatakan bahwa Untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan setiap kendaraan yang berdomisili di kota wajib diuji. Sedangkan ayat (2) menyatakan bahwa Pengujian kendaraan sebagaimana dimaksud ayat (1), adalah uji berkala yang dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan, dan pelayanan umum.

Fasilitas dan peralatan uji kendaraan bermotor sesuai dengan persyaratan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 dapat berupa fasilitas pada lokasi yang bersifat tetap dan fasilitas pada lokasi yang bersifat tidak tetap. Fasilitas uji kendaraan pada lokasi yang bersifat tetap terdiri dari bangunan gedung administrasi, bangunan untuk alat uji, bangunan gedung untuk generator set dan kompresor,



gudang, jalan keluar masuk, lapangan parkir, pagar, fasilitas listrik, lampu penerangan, fasilitas sanitari, serta fasilitas penunjang untuk umum. Fasilitas uji berkala kendaraan pada lokasi yang bersifat tidak tetap adalah berupa areal tanah yang permukaannya rata dengan luas sesuai dengan kebutuhan.

Alat uji kendaraan bermotor adalah alat ukur yang digunakan untuk pengukuran parameter-parameter khusus sebagai bagian dari tahap pengujian laik jalan kendaraan bermotor. Peralatan uji berkala kendaraan bermotor dapat berupa peralatan pengujian lengkap, peralatan pengujian dasar, atau peralatan pengujian keliling. Peralatan pengujian kendaraan bermotor secara lengkap meliputi :

1. Alat uji suspensi roda (*Pit Wheel Suspension Tester / Axle Play Detector*) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan bermotor,
2. Alat uji rem (*Brake Tester*),
3. Alat uji lampu utama (*Headlight Tester*),
4. Alat uji laju kendaraan (*Speedometer Tester*),
5. Alat uji emisi gas buang meliputi :
  - a. *CO / HC Tester* (untuk kendaraan bermotor dengan bahan bakar bensin) sebagai alat uji karbon monoksida (CO) dan hidro karbon (HC),
  - b. *Diesel Smoke Tester* (untuk kendaraan bermotor dengan bahan bakar solar) sebagai alat uji ketebalan asap gas buang,

6. Alat pengukur berat (*Axle Load Tester*),
7. Alat uji kincup roda depan (*Side Slip Tester*),
8. Alat pengukur suara (*Sound Level Tester* atau *Noise Tester*),
9. Alat pengukur dimensi,
10. Alat pengukur tekanan udara (*Tire Air Measuring Equipment*),
11. Alat uji kaca (*Tint Tester*),
12. Kompresor udara (*Air compressor*),
13. Generator set,
14. Peralatan bantu.

Peralatan pengujian dasar meliputi : alat uji suspensi roda dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan, alat uji rem, alat pengukur berat, alat pengukur dimensi, alat uji emisi gas buang dan ketebalan asap gas buang, alat pengukur tekanan udara, generator set, dan peralatan bantu. Peralatan pengujian keliling meliputi : alat uji rem, alat uji emisi gas buang dan ketebalan asap gas buang, alat pengukur berat, alat pengukur dimensi, alat pengukur tekanan udara, kompresor udara, generator set, dan peralatan bantu.

Standar peralatan uji berkala kendaraan bermotor berbeda-beda antara satu daerah dengan daerah lainnya. Ada daerah yang memiliki peralatan pengujian secara lengkap (untuk jumlah kendaraan wajib uji sebanyak 4.000 unit atau lebih), ada yang memiliki peralatan pengujian dasar (jumlah kendaraan wajib uji kurang dari 4.000 unit), dan ada yang jenis mobil (pengujian keliling). Hal ini disebabkan adanya ketentuan

(Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993) bahwa penyediaan jumlah peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor tergantung jumlah kendaraan wajib uji.

### **3. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai kebijakan teknis pengujian berkala kendaraan bermotor menyatakan bahwa Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud sebagai berikut :

1. Pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan,
2. Persyaratan teknis merupakan pemeriksaan terhadap susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya (sesuai dengan tujuan kendaraan tersebut dibuat), pemuatan, penggandengan, dan penempelan kendaraan bermotor,
3. Pemeriksaan laik jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor, kebisingan suara, efektivitas sistem rem utama, kemampuan sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, serta kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

4. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberikan tanda bukti berupa buku uji, cat atau tanda uji samping, dan pelat uji.
5. Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Kendaraan-kendaraan khusus seperti mobil tangki bermuatan gas harus diuji secara khusus pula karena selain memiliki peralatan standar yang dipersyaratkan untuk kendaraan bermotor pada umumnya, kendaraan khusus tersebut memiliki peralatan tambahan untuk penggunaan khusus, misalnya katup penyelamat, tangki bertekanan, dan lain sebagainya.

Persyaratan laik jalan merupakan persyaratan minimum kondisi kendaraan bermotor yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan. Filosofi dilakukan uji laik jalan bahwa kendaraan bermotor mempunyai potensi kecelakaan lalu lintas yang bila terjadi kecelakaan tersebut dapat mencederai penggunanya dan kendaraan bermotor mempunyai potensi mencemari lingkungan sekitarnya. Prinsip utama yang dimaksud dengan laik jalan kendaraan bermotor adalah suatu batasan-batasan teknis yang dikembangkan untuk menjamin pemenuhan aspek keselamatan dan kelestarian lingkungan. Selanjutnya batasan-batasan tersebut dijadikan standar untuk mengukur kinerja laik jalan kendaraan bermotor seperti emisi gas buang dan kebisingan kendaraan bermotor pada waktu dioperasikan tidak boleh

melebihi ambang baku mutu emisi yang telah ditentukan berdasarkan kebijakan yang berlaku.

Ambang baku mutu emisi merupakan batas kadar yang diperbolehkan dari zat-zat atau bahan-bahan pencemar yang dikeluarkan langsung dari sumber polusi udara, sehingga kadar zat atau bahan tersebut tidak menimbulkan gangguan pada manusia, hewan, tumbuhan, dan benda-benda lainnya. Apabila kondisi kendaraan yang diuji melebihi ambang batas yang telah ditentukan, maka kendaraan tersebut dapat membahayakan keselamatan penggunaannya dan akan mencemari lingkungan. Oleh karena itu, apabila kendaraan bermotor yang diuji memang tidak laik jalan, harus dilarang beroperasi di jalan dengan cara tidak dilulusujikan sebelum dilakukan perbaikan atau diadakan penghapusan kalau benar-benar kondisinya sudah buruk dan sama sekali tidak laik jalan. Jadi secara prinsip pemerintah menjamin setiap kendaraan yang beroperasi di jalan adalah kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Ambang batas laik jalan kendaraan bermotor sebagai berikut : 23

**Tabel Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor Wajib Uji.**

No.	Aspek Pengujian	Alat Uji	Ambang Batas Laik Jalan
1.	Kandungan emisi gas buang CO, HC, dan ketebalan asap.	Gas Analyzer dan Smoke Tester	Konsentrasi CO 4,5%, kandungan HC 1200 Ppm, dan ketebalan asap 50%. Diukur pada suhu mesin normal.
2.	Efisiensi dan penyimpangan gaya rem.	Brake Tester	Efisiensi rem utama sebesar 50% kali berat kendaraan. Efisiensi rem parkir sebesar 16% kali berat kendaraan. Diukur pada kondisi berbeban sesuai dengan JBB ( <i>Jumlah Berat Bruto = jumlah berat kendaraan</i> )

			<i>beserta muatannya).</i>
3.	Penyimpangan arah kincup roda depan	Slide Slip Tester	Kincup roda depan ditentukan sebesar $\pm 5$ mm/menit . Diukur pada kondisi tanpa beban dengan kecepatan maksimum 5 km/jam.
4	Kebisingan yang ditimbulkan oleh suara mesin dan klakson.	Sound Level Tester	Tingkat suara klakson ditentukan minimal 90 dB dan maksimal sebesar 118 dB dan diukur pada tempat yang tidak memantulkan suara pada jarak 2 meter di depan kendaraan.
5.	Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama.	Headlight Tester	Kemampuan pancar utama serendah-rendahnya 12.000 cd. Deviasi penyinaran ke kanan $0^{\circ}34'$ (10cm/10m) dan ke kiri $1^{\circ}09'$ (20cm/10m). Diukur pada kondisi putaran mesin lambat atau rendah.
6.	Penyimpangan alat penunjuk kecepatan.	Speedometer Tester	Penyimpangan alat penunjuk kecepatan ditentukan sebesar -10% sampai dengan +15% pada kondisi pengukuran dan diukur pada kecepatan 40 km/jam.
7.	Radius Putar.		Minimum sejauh 12 Meter. Diukur pada kondisi tanpa beban dengan kecepatan rendah pada permukaan bidang datar yang keras.
8.	Kedalaman Alur Ban.		Minimal sedalam 1 mm.
9.	Motor Penggerak		Perbandingan antara daya dan JBB sebesar 4,5 kW : 1.000 kG