

**PENERAPAN PASAL 277 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN TERHADAP KEWAJIBAN UJI TIPE SEPEDA MOTOR
(Studi di Kota Malang)**

ARTIKEL ILMIAH

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh:
VICKY DWI WICAKSONO
NIM. 0910110243



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2014**

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Artikel : **Penerapan Pasal 277 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor (Studi di Kota Malang)**

Identitas Penulis :

a. Nama : **Vicky Dwi Wicaksono**

b. NIM : **0910110243**

Konsentrasi : **Hukum Pidana**

Jangka Waktu Penelitian : **6 Bulan**

Disetujui tanggal : 7 Januari 2014

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Paham Triyoso, SH, M.Hum
NIP.19540517 198203 1 003

Abdul Madjid, SH, M.Hum
NIP.19590126 198701 1 002

Mengetahui,
Ketua Bagian Hukum Pidana

Eny Harjati, SH, M.Hum
NIP.19590406 198601 2 001

**PENERAPAN PASAL 277 UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN TERHADAP KEWAJIBAN UJI TIPE SEPEDA MOTOR**

(Studi di Kota Malang)

Vicky Dwi Wicaksono, Paham Triyoso, SH, M.Hum, Abdul Madjid, SH, M.Hum.

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email: vicies@yahoo.com

Abstrak

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah 1) Mengetahui penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang, 2) Mengetahui dan menganalisa kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang, 3) Mengetahui upaya mengatasi kendala yang dilakukan Polantas Kota Malang dalam penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan metode yuridis sosiologis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Polantas Kota Malang tidak menerapkan pasal 277 UULAJ kepada pemilik sepeda motor dan bengkel, melainkan pasal 285 ayat (1) UULAJ kepada pengendara yang mengendarai hasil perubahan tipe sepeda motor. Polantas Kota Malang tetap melakukan upaya penanggulangan tindak pidana perubahan tipe yaitu tindakan preventif berbentuk surat himbauan, penyuluhan, dan anjang sana, sedangkan tindakan represif berbentuk peringatan, penyitaan dan tilang pasal 285 ayat (1) UULAJ. Kendala yang dihadapi dalam menerapkan pasal 277 UULAJ yaitu jumlah bengkel sepeda motor banyak, sumber daya manusia kurang, dan kekosongan hukum kewajiban uji tipe perseorangan. Upaya mengatasi hal tersebut kerjasama dengan dinas perizinan Kota Malang dan menerapkan strategi *community policing*, sumber daya manusia kurang dengan cara meningkatkan manajemen sumber daya manusia, sedangkan kekosongan hukum kewajiban uji tipe ulang perorangan dengan cara melaporkan ke Polda Jawa Timur agar dibentuk Peraturan Pemerintah.

Kata kunci: Penerapan, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kewajiban Uji Tipe, Sepeda Motor.

Abstract

The objectives of this study were 1) the application of subsection 277 UULAJ knowing the type of motorcycle test obligations in Malang, 2) determine and analyze obstacles faced Polantas Kota Malang in the application of subsection 277 to the obligation type test UULAJ motorcycle Malang, 3) Knowing the efforts made to overcome the obstacles that Polantas Kota Malang in the application of subsection 277 to the obligation type test UULAJ motorcycle in Malang. This research uses empirical law research with socio-juridical methods. The results showed that Polantas Kota Malang subsection 277 UULAJ does not apply to the owner of the motorcycle and workshops, but subsection 285 clause (1) UULAJ to motorists who drive a motorcycle type of change results. Polantas Kota Malang remains to address the problem of criminal acts which changes the type of preventive action appeal letter form, counseling, and arbor there, while repressive measures in the form of warning, confiscation and ticketed subsection 285 clause (1) UULAJ. Obstacles encountered in implementing subsection 277 UULAJ ie the number of motorcycle repair shop a lot, lack of human resources, and legal vacuum type test individual liability. Efforts to overcome this problem of cooperation by the Malang licensing agencies and implementing community policing strategies, lack of human resources by improving the management of human resources, while the legal vacuum re-test type of individual obligation by reporting that Polda Jawa Timur to set up a Government Regulation.

Keywords: application, traffic and road transport, the type of test obligations, motorcycles

A. Pendahuluan

Seiring perkembangan jaman beberapa pemilik sepeda motor memodifikasi kendaraannya untuk disesuaikan kebutuhannya. Kegiatan seperti mengangkut orang atau barang secara berlebihan tujuan pemilik sepeda motor melakukan modifikasi. Sebagai contoh pengendara sepeda motor seharusnya membawa satu penumpang, setelah dilakukan modifikasi bisa mengangkut dua-tiga penumpang. Kebutuhan ekonomi adalah dasar melakukan modifikasi. Selain itu, beberapa pemilik sepeda motor melakukan modifikasi karena ingin memiliki ciri khas pada kendaraannya. Ketidakpuasan pemilik sepeda motor atas tampilan standar pabrik, mengakibatkan pemilik melakukan modifikasi

Modifikasi merupakan upaya melakukan perubahan dengan penyesuaian-penyesuaian dalam segi fisik material. Perubahan yang dilakukan menampilkan bentuk lebih indah atau perubahan fungsi. Modifikasi yang dilakukan pemilik sepeda motor cenderung ke arah perubahan tipe. Perubahan tipe sepeda motor menurut pasal 52 ayat 1 UULAJ ditandai dengan modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Modifikasi dimensi yaitu berubahnya panjang, lebar, tinggi, julur depan, julur belakang, dan sudut pergi pada kendaraan. Modifikasi mesin ditandai dengan meningkatkannya volume cc pada mesin atau mengganti mesin motor, sedangkan modifikasi kemampuan daya angkut yaitu memaksakan atau menambahkan suatu alat yang dapat melebihi kemampuan kendaraan mengangkut manusia atau barang.

Permasalahan perubahan tipe sepeda motor terjadi di Kota Malang. Hasil pengamatan peneliti pada tanggal 6 Juli 2013, adanya perubahan tipe sepeda motor seperti becak motor yang berada di Pasar Merjosari dan Pasar Blimbing. Selain itu, banyaknya sepeda motor ceper, sepeda motor bertuas ban belakang panjang, dan sepeda motor dengan roda lebih dari tiga yang dapat ditemukan di Jl. Raya Ijen, Jl. Soekarno Hatta dan Jl. Trunojoyo (Stasiun KA Kota Baru) setiap malam hari. Perubahan tipe sepeda motor tidak terlepas dari banyaknya bengkel sepeda motor. Salah satunya bengkel sepeda motor yang terkenal di Kota Malang adalah Roda Jaya Motor yang terletak di Jalan Raya Borobudur Blok B1-B2-C1. Ko Nyook selaku pemilik menyatakan bahwa bengkel motornya merupakan

tempat modifikasi ekstrim, yaitu merubah sepeda motor memiliki tampilan yang berbeda dari standar pabrik.

Banyaknya perubahan tipe sepeda motor di Kota Malang, disebabkan Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur.¹ Tingkat perekonomian masyarakat mempengaruhi kebutuhan kendaraan bermotor. Pertumbuhan sepeda motor baru di Kota Malang selama kurun waktu lima tahun mulai tahun 2008 sampai Agustus 2013 mencapai 175.000 unit, sedangkan pertumbuhan kendaraan roda empat selama lima tahun terakhir ini mencapai 45.000 unit.² Pertumbuhan kendaraan bermotor tersebut masih belum termasuk kendaraan mahasiswa perguruan tinggi di Kota Malang.

Kegiatan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe sepeda motor diatur dalam Pasal 50 ayat (1) UULAJ yaitu uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe berkewajiban untuk mempertimbangkan pengendara lain dan jalan yang akan dilintasi, apabila tidak dipatuhi dapat merugikan orang lain dan negara.

Pemilik sepeda motor dan bengkel sepeda motor yang melakukan perubahan tipe baik dimensi, mesin, atau kemampuan daya angkut dapat dikenakan sanksi pidana, jika tidak melakukan uji tipe ulang. Pada pasal 277 UULAJ menyebutkan; ”setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00”. Sanksi pidana penjara atau denda diberikan kepada pemilik sepeda motor atau bengkel

¹ Pemerintah Provinsi Jawa Timur, *Kota Malang*, (online) <http://www.jatimprov.go.id/site/kota-malang>, diakses 9 Juli 2013.

² Surya, 19 September 2013, *Pertumbuhan Motor Mencapai 25.000 Unit*, hlm. 9.

sepeda motor ketika sepeda motor hasil modifikasi melanggar uji tipe yang sudah ada atau hasil modifikasi sepeda motor tidak dilakukan uji tipe ulang.

Melihat kenyataan yang ada perubahan tipe sepeda motor merupakan kaedah normatif. UULAJ merupakan peristiwa keadaan normatif. Keadaan normatif kehendak negara disebut dengan *das sollen*.³ Peristiwa keadaan normatif disebut dengan *das sein*.⁴ Kedua hal tersebut saling berkaitan, UULAJ akan bersifat pasif ketika tidak ada peristiwa hukum. UULAJ akan bersifat aktif ketika ada peristiwa hukum.

Proses penegakan hukum lalu lintas dilakukan oleh Kepolisian Republik Indonesia sesuai dengan Pasal 12 UULAJ. Inti pasal tersebut menyatakan penyelenggaraan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas yang dilakukan oleh Polri. Penegakan hukum lalu lintas ialah salah satu upaya penanggulangan tindak pidana di ruang jalan. Bentuk upaya penanggulangan tindak pidana dikenal dengan tindakan preventif dan represif.⁵ Tindakan preventif adalah upaya humanis dalam pencegahan tindak pidana, sedangkan represif adalah penindakan tindak pidana sesuai hukum positif.

Hasil data pra-survey yang diperoleh di Polantas Kota Malang pada tanggal 11 Juli 2013 menyebutkan bahwa pada tahun 2012 ada 6 tindak pidana perubahan tipe sepeda motor dan bulan januari-juli 2013 ada 14 tindak pidana perubahan tipe sepeda motor. Baur Tilang Polantas Kota Malang Bapak Jaja menyatakan tindak pidana yang diberikan adalah tindak pidana ringan pasal 285 ayat (1) UULAJ. Sanksi pidana kurungan atau denda diberikan kepada setiap orang yang mengendarai sepeda motor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pasal 285 ayat (1) UULAJ hanya mengikat pada pengendara sepeda motor, sedangkan pasal 277 UULAJ mengikat pada pemilik sepeda motor dan bengkel sepeda motor. Pengendara sepeda motor belum tentu pemilik sepeda motor, sehingga diperlukan penegakan hukum yang memberikan rasa kepastian, kemanfaatan dan keadilan.

³ I Dewa Gede Atmaja, *Filsafat Hukum*, Malang: Setara Press, 2013, hlm. 15.

⁴ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1999, hlm. 16.

⁵ Kemal Dermawan, *Strategi Pencegahan Kejahatan*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994, hlm. 24.

B. Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dirumuskan suatu masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang?
2. Apa kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang?
3. Bagaimana upaya mengatasi kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang?

C. Pembahasan

1. Metode Penelitian

Penelitian tentang penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor merupakan jenis penelitian hukum empiris. Metode pendekatan ini dilakukan berdasarkan pada metode yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis yaitu hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial.⁶ Lokasi penelitian ini akan dilakukan di Kepolisian Resort Kota Malang yang beralamat di Jalan Jaksa Agung Suprpto nomor 19. Peneliti memilih lokasi di Kota Malang, karena Kota Malang merupakan kota pendidikan dan kota terbesar kedua di Jawa Timur. Hal ini membawa dampak banyaknya arus kendaraan masuk dan keluar dalam kota malang. Selain itu tingkat perekonomian warga Kota Malang mempengaruhi daya beli kendaraan bermotor terutama sepeda motor.

Penelitian ini menggunakan 2 jenis data, yaitu: data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat untuk pertama kalinya.⁷ Instrumen yang digunakan dalam sumber data primer yaitu wawancara. Wawancara dilakukan kepada Ka Anev-Kbo Lantas/Wakalantas, Kanit Regident Polresta Malang, Kanit Tur Rajawali Polresta Malang, Kanit Dikyasa Polresta Malang, Paguyuban Becak

⁶ Aminuddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum Cetakan ke-6*, Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2012, hlm. 133.

⁷ Marzuki, *Metodologi Riset*, Jakarta: Sinar Grafika, 1997, hlm. 55.

Motor Pasar Dinoyo (Merjosari), Club Malang Vespa Scooter, beberapa pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe, dan beberapa pemilik bengkel sepeda motor di Kota Malang.

Data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.⁸ Sumber data sekunder melalui teknik dokumentasi, terdiri menjadi 2 yaitu: bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer yaitu UULAJ, sedangkan bahan hukum sekunder literatur-literatur para ahli yang berkaitan dengan penulisan penelitian ini, karya penelitian yang telah dilakukan peneliti sebelumnya, catatan kepolisian, artikel, Undang-undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah No 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No 6 Tahun 2009 tentang Jenis atas Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Departemen Perhubungan, dan Keputusan Menteri Perhubungan No 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor,

Data yang telah diperoleh diolah kemudian dideskripsikan dan dianalisis menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui proses editing, proses tabulasi data primer, serta proses interpretasi dari data tersebut yang mengungkapkan suatu masalah atau keadaan atau peristiwa sebagaimana adanya dalam bentuk uraian kalimat. Data yang diperoleh di lapangan kemudian ditarik sebuah kesimpulan sesuai dengan permasalahan yang dikaji.

2. Hasil Penelitian

a. Gambaran Umum

1. Pemilik Sepeda Motor dan Bengkel Sepeda Motor di Kota Malang

Kota Malang ialah salah satu Kota di Propinsi Jawa Timur. Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur dan dikenal sebagai kota pelajar. Jumlah penduduk Kota Malang sebesar

⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2011, hlm. 225.

820.243 jiwa pada tahun 2010. Jumlah penduduk yang banyak berakibat banyak kendaraan bermotor yang digunakan oleh penduduk Kota Malang dalam kegiatan sehari-hari. Kendaraan bermotor berjenis sepeda motor yang digunakan yang paling banyak dipakai di Kota Malang, hal dibuktikan pertumbuhan sepeda motor baru pada bulan Januari-November 2013 sebanyak 37.000 unit. Beberapa pemilik sepeda motor melakukan perubahan tipe sepeda motornya atas ketidakpuasan tampilan standart pabrik. Perkembangan sepeda motor yang besar tentunya didukung dengan peluang usaha bengkel sepeda motor. Bengkel sepeda motor di Kota Malang sebanyak 170 bangkel pada tahun 2011.

2. Polantas Kota Malang

Kepolisian Resort Kota Malang yang selanjutnya disingkat Polresta Malang adalah pelaksana tugas dan wewenang Polri di wilayah kota yang berada di bawah Kepolisian Polisi Daerah Jawa Timur. Polresta Malang bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Unsur pelaksana tugas pokok Polresta Malang terdiri dari Satintelkam, Satreskrim, Satresnarkoba, Satbinmas, Satsabhara, Satlantas, dan Sattahti.

Satlantas Kota Malang yang dikepalai AKP Erwin Aras Genda, SH, SIK merupakan salah satu unsur pelaksana tugas Polresta Malang. Satlantas Kota Malang dibagi 4 unit tugas dalam lingkup melaksanakan tugasnya, antara lain unit Laka, unit Regident, unit Turjawali, dan unit Dikyasa. Unit Laka memiliki tugas dalam penegakan hukum di bidang lalu lintas, unit Regident memiliki tugas mengidentifikasi kendaraan bermotor dan SIM, unit Turjawali memiliki 3 tugas yaitu pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, dan patroli lalu lintas, dan unit Dikyasa memiliki tugas melakukan pendidikan dan rekayasa lalu lintas.

b. Penerapan Pasal 277 UULAJ terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor di Kota Malang

Penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang dibagi menjadi tiga bagian, yaitu pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe, pemilik bengkel sepeda motor dan Polantas Kota Malang. Pemilik sepeda motor melakukan perubahan tipe dilakukan memiliki pertimbangan seperti hobi dan motif ekonomi. Hobi didasari dengan keinginan yang berbeda dengan sepeda motor lainnya, sedangkan motif ekonomi untuk pemenuhan kehidupan sehari-hari. Bengkel sepeda motor merupakan tempat utama pemilik sepeda motor melakukan perubahan tipe mulai dari dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Kebanyakan pemilik sepeda motor tidak menyadari bahwa perubahan tipe sepeda motor melanggar hukum. Pemerintah tidak ada hak untuk melakukan pelarangan perubahan tipe.⁹ Hal inilah yang menyebabkan perubahan tipe semakin banyak.

Pemilik sepeda motor tidak mengetahui adanya kewajiban uji tipe ulang. Pemilik menganggap kelengkapan surat sepeda motor dan surat pengemudi lebih penting ketika berada di ruang lalu lintas jalan.¹⁰ Keamanan hasil perubahan tipe sepeda motor dikesampingkan. Manfaat atau kepuasan batin lebih penting ketika sepeda motor bisa digunakan. Tindakan preventif Polantas yang dialami pemilik sepeda motor berbentuk sosialisasi.¹¹ Sosialisasi dilakukan dalam bentuk komunitas sepeda motor. Tindakan represif Polantas yang dialami pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe terdiri atas peringatan, penyitaan sepeda motor, dan tilang.

Pemilik bengkel sepeda motor adalah tempat melakukan perubahan tipe sepeda motor. Bengkel sepeda motor sebagai penyedia layanan suku cadang dan jasa. Suku cadang berkaitan dengan perlengkapan sepeda motor, sedangkan jasa berkaitan dengan keahlian

⁹ Hasil wawancara dengan Roni, pemilik sepeda motor jenis trail, 3 Oktober 2013.

¹⁰ Hasil wawancara dengan Rahmat, pemilik sepeda motor matic bertuas ban belakang panjang, 3 Oktober 2013.

¹¹ Hasil wawancara dengan Rahmat, pemilik pemilik sepeda motor matic bertuas ban belakang panjang, 3 Oktober 2013.

montir sepeda motor. Hubungan bengkel sepeda motor dengan pelanggannya merupakan hubungan antara penjual dan pembeli. Hal inilah yang menjadi masalah, ketika pemilik sepeda motor menginginkan perubahan tipe pada kendaraannya. Bengkel sepeda motor menyediakan permintaan pemilik sepeda motor.

Hasil perubahan tipe sepeda motor diserahkan kepada pemilik sepeda motor, setelah itu tanggung jawab bengkel terlepas segala resiko yang terjadi di ruang jalan.¹² Semua tergantung pemilik sepeda motor untuk transportasi sehari-hari atau perlombaan modifikasi. Bengkel sepeda motor sebagai penyedia layanan suku cadang dan jasa tidak mengetahui segala bentuk kewajiban uji tipe ulang. Tindakan preventif Polantas yang diterima oleh pemilik bengkel sepeda motor yaitu didatangi oleh Polantas untuk tidak melakukan penjualan suku cadang tidak sesuai ketentuan dan tidak melakukan perubahan tipe sepeda motor secara berlebihan.¹³ Hasil sepeda motor perubahan tipe tidak boleh digunakan di ruang jalan. Tindakan represif polantas yang dialami pemilik bengkel selama ini tidak ada.¹⁴ Tidak ada tindakan represif selama menyelenggarakan perubahan tipe sepeda motor. Perlunya penegakan hukum pasal 277 UULAJ agar pemilik bengkel sebagai penyedia jasa untuk tidak mengubah tipe, apabila dilakukan perubahan tipe pemilik sepeda motor dan bengkel untuk melakukan kewajiban uji tipe ulang.

Polantas Kota Malang tidak menerapkan Pasal 277 UULAJ kepada pemilik sepeda motor dan bengkel.¹⁵ Polantas menyadari bahwa mekanisme pengajuan tipe ulang yang dilakukan BPLJSKB yang teletak di Kabupaten Bekasi Provinsi Jawa Barat secara terpusat. Permohonan uji tipe hanya dilakukan badan usaha berbadan hukum sesuai dengan pasal 17 ayat (1) KMPTKB, sehingga pemilik sepeda motor sebagai individu gugur dengan sendirinya terhadap kewajiban uji tipe. Adanya kekosongan hukum terhadap kewajiban uji tipe secara individu, menyebabkan semua

¹² Hasil wawancara dengan Arifin, pemilik Bengkel Vespa Arifin, 5 Oktober 2013.

¹³ Hasil wawancara dengan Lugito, mekanik bengkel Champion Motor, 2 Oktober 2013.

¹⁴ Hasil wawancara dengan Achmad, pemilik bengkel K2Nevolution, 2 Oktober 2013.

¹⁵ Hasil wawancara dengan Iptu Edi Purwanto, Waka Lantas Kota Malang, 25 September 2013.

tindakan pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe dapat dihukum. Pemilik bengkel sepeda motor yang berbadan hukum, dapat melakukan kewajiban uji tipe ulang. Polantas meyakini kewajiban uji tipe ulang tidak bisa dijangkau oleh pemilik bengkel sepeda motor.

Polantas Kota Malang tidak menutup mata ketika mengetahui keadaan seperti ini, sehingga menggunakan strategi *problem solving policing*.¹⁶ Strategi tersebut melihat permasalahan yang terjadi di masyarakat dan mengontrol tindak pidananya. Pasal alternatif yang dimaksud adalah pasal 285 ayat (1) UULAJ. Pasal ini memiliki unsur yang sama dengan pasal 277 UULAJ khususnya persyaratan teknis dan laik jalan. Polantas Kota Malang menerapkan pasal 285 ayat (1) UULAJ pada saat pengendara sepeda motor mengendarai sepeda motor yang mengalami perubahan tipe. Sanksi yang dikenakan pada pasal 285 ayat (1) UULAJ yaitu:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Pada pasal 285 ayat (1) UULAJ disebutkan bahwa pengendara sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dapat dikenakan pidana kurungan atau denda. Pasal ini diterapkan ketika ada operasi penertiban kendaraan bermotor atau tertangkap tangan yang dilakukan oleh Polantas Kota Malang.¹⁷ Pemilik bengkel sepeda motor tidak dapat diterapkan sanksi pidana. Perlunya upaya penanggulangan tindak pidana perubahan tipe sepeda motor. Pemilik sepeda motor dan bengkel sepeda motor agar tidak

¹⁶ Moore & Trojanowics dalam David Hunt, *Strategic Management in Policing including the Future Role of Police*, Barbara Etter & Mick Palmer (Eds), Sydney: The federation Press, 1995, hlm. 56-58.

¹⁷ Hasil wawancara dengan Ipda Kunjtoro, Kanit Turjawali Polantas Kota Malang, 25 September 2013.

melakukan tindakan tersebut. Berikut upaya penanggulangan pidana pasal 277 UULAJ yang dilakukan oleh Polantas Kota Malang.

1) Tindakan Preventif

Tindakan preventif merupakan upaya pencegahan atau pengulangan tindak pidana. Polantas Kota Malang memilih upaya preventif seperti surat himbauan, sosialisasi, dan anjang sana dalam mengatasi perubahan tipe sepeda motor.¹⁸ Tindakan preventif yang dilakukan oleh Polantas Kota Malang bersifat pembinaan.¹⁹ Pembinaan dilakukan kepada pemilik bengkel dan komunitas sepeda motor. Komunitas sepeda motor berbentuk pencinta sepeda motor atau paguyuban. Komunitas sepeda motor dipilih, karena terdaftar dalam Polantas Kota Malang. Selain itu, komunitas sepeda motor memiliki banyak anggota dengan harapan bisa “getok tular” pada anggota komunitasnya. Berikut upaya preventif yang dilakukan oleh Polantas Kota Malang yaitu surat himbauan, penyuluhan, dan anjang sana.

Surat himbauan ialah surat yang berisi ajakan yang persuasif diberikan kepada pemilik bengkel dan komunitas sepeda motor. Surat yang diberikan kepada pemilik bengkel berisi 2 himbauan yaitu untuk tidak menjual suku cadang yang tidak sesuai dengan standar keamanan dan memberikan edukasi kepada pelanggan bahaya perubahan tipe sepeda motor. Surat himbauan yang diberikan kepada komunitas sepeda motor untuk tidak melakukan perubahan tipe sepeda motornya.

Penyuluhan ialah berbentuk pertemuan dengan pemilik bengkel dan komunitas sepeda motor. Maksud dan tujuan penyuluhan hampir sama dengan surat himbaun, akan tetapi ada dialognya. Acara penyuluhan lebih menarik, karena interaktif dengan peserta mengenai perubahan tipe. Khusus untuk becak motor diharapkan tidak mengendarai di kawasan tertib lalu lintas.²⁰ Kawasan tertib lalu lintas Kota Malang tertuang dalam Peraturan Walikota Malang No 6 Tahun 2011. Lokasi kawasan tertib lalu

¹⁸ Hasil wawancara dengan Iptu Mey Suryaningsih, Kanit Dikyasa Polantas Kota Malang, 24 September 2013.

¹⁹ Paul Ricardo, *Upaya Penanggulangan Penyalahgunaan Narkoba oleh Kepolisian (Studi Kasus Satuan Narkoba Polres Metro Bekasi*, Jurnal Kriminologi Indonesia Vol 6, Desember 2010, hlm. 237.

²⁰ Hasil wawancara dengan Iptu Edi Purwanto, Waka Lantas Kota Malang, 25 September 2013.

lintas meliputi Jl. Besar Ijen, Jl. Kawi, Jl. Arif Rahman Hakim, Jl. Merdeka Timur, Jl. Merdeka Utara, Jl. Basuki Rahmat, Jl. Jaksa Agung Suprpto, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. Letjen. S. Parman, dan Jl. Ahmad Yani.

Anjang sana merupakan kegiatan Polantas Kota Malang mengunjungi pemilik bengkel dan komunitas sepeda motor. Kegiatan ini untuk menjembatani kepada pemilik bengkel dan sepeda motor yang tidak menghadiri kegiatan sosialisasi karena kesibukan. Bentuk anjang sana ada dua yaitu direncanakan dan tidak direncanakan.²¹ Anjang sana yang direncanakan dilakukan secara terjadwal dan terstruktur, sedangkan anjang sana tidak direncanakan dilakukan ketika patroli. Kegiatan anjang sana tidak direncanakan dilakukan malam hari terutama di Jl. Besar Ijen, Jl. Soekarno Hatta, dan Jl. Trunojoyo banyak komunitas sepeda motor. Polantas Kota Malang akan berhenti disalah satu komunitas untuk melakukan sosialisasi.

2) Tindakan Represif

Tindakan represif yang dilakukan oleh Polantas Kota Malang dibedakan menjadi dua yaitu perlakuan dan penghukuman.²² Bentuk perlakuan berupa peringatan dan penyitaan, sedangkan penghukuman berupa tilang. Tilang yang diberikan pasal 285 ayat (1) UULAJ, sesuai dasar pertimbangan Polantas Kota Malang.

Bentuk perlakuan dan penghukuman yang diberikan kepada pemilik sepeda motor diawali dengan operasi penertiban atau tertangkap tangan. Operasi penertiban yang dilakukan Polantas Kota Malang dibedakan menjadi dua yaitu diselenggarakan oleh Kepolisian atau diselenggarakan secara gabungan dengan Dinas Perhubungan, Jasa Raharja, dan Satuan Pamong Praja yang dilakukan 3 bulan sekali.²³

Polantas akan memberikan himbauan berbentuk peringatan sebanyak 3x kepada pengendara sepeda motor yang mengalami

²¹ Hasil wawancara dengan Ipda Kunjtoro, Kanit Turjawali Polantas Kota Malang, 25 September 2013.

²² Hasil wawancara dengan Ipda Kunjtoro, Kanit Turjawali Polantas Kota Malang, 25 September 2013.

²³ Hasil wawancara dengan Ipda Agung Fitriansyah, Kanit Regident Polantas Kota Malang, 17 September 2013.

perubahan tipe, apabila tidak menghiraukan akan diadakan penyitaan sepeda motor. Sepeda motor akan disimpan di unit Tilang dan pengendara diberi pembinaan. Hal ini diutamakan kepada perubahan tipe sepeda motor berjenis becak motor dan odong-odong. Sedangkan untuk perubahan tipe sepeda motor seperti trail, sepeda motor ceper, sepeda motor bertuas ban belakang panjang, sepeda motor dengan roda lebih dari tiga dan sepeda motor yang mengganti mesinnya diberikan tilang kepada pengendaranya. Kesalahan yang dilakukan becak motor dan odong-odong masih ditoleransi, alasan humanis yang diberikan oleh pihak Polantas.

Pemilik bengkel sepeda motor diberi tindakan represif berbeda dengan pemilik sepeda motor. Pemilik bengkel diberikan tindakan peringatan untuk tidak menjual suku cadang yang tidak sesuai standar keamanan. Polantas Kota Malang tidak pernah melakukan penyitaan suku cadang, hasil modifikasi sepeda motor, dan tindak pidana sesuai pasal 277 UULAJ.

c. Kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam Penerapan Pasal 277 UULAJ terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor

1) Jumlah Bengkel Sepeda Motor Banyak

Banyaknya bengkel sepeda motor di Kota Malang sebagai akibat banyaknya masyarakat yang menggunakan sepeda motor. Keberadaan bengkel sepeda motor tersebar di Kota Malang sebesar 145,28 Km².²⁴ Bengkel sepeda motor terdiri dari: berizin dan tak berizin. Bengkel yang berizin memiliki alamat yang bisa didapatkan di dinas perizinan Kota Malang, sedangkan bengkel tak berizin dibedakan menjadi dua yaitu memiliki alamat tetap dan tidak memiliki alamat tetap. Hal ini yang menyebabkan Polantas Kota Malang sulit untuk melakukan pengawasan terutama bengkel sepeda motor tak berizin.

Pembuatan becak motor di Pasar Blimbing dan Merjosari dilakukan oleh las keliling.²⁵ Las keliling merupakan bengkel tak berizin.

²⁴ Kementerian Dalam Negeri, *Kota Malang (online)*, <http://www.kemendagri.go.id/pages/profil-daerah/kabupaten/id/35/name/jawa-timur/detail/3573/kota-malang>, diakses 20 November 2013.

²⁵ Hasil wawancara dengan Ipda Kunjtoro, Kanit Turjawali Polantas Kota Malang, 25 September 2013.

Polantas Kota Malang sulit memberikan tindakan preventif karena bengkel berpindah-pindah. Bengkel sepeda motor mempunyai peran utama dalam perubahan tipe, mulai dari suku cadang dan jasa.

2) Sumber Daya Manusia Kurang

Polantas menyadari bahwa tugasnya tidak hanya menindak pelanggaran perubahan tipe sepeda motor, akan tetapi masih ada tugas lain seperti kecelakaan lalu lintas, pengaturan lalu lintas, identifikasi kendaraan bermotor, dan lain-lain. Sumber daya manusia yang kurang dimaksud adalah kemampuan unit Turjawali dalam menemukan atau menindak pelanggar perubahan tipe sepeda motor.

Kurangnya kemampuan anggota Polantas Kota Malang dalam memeriksa fisik sepeda motor, mengakibatkan penegakan hukum perubahan tipe sepeda motor belum optimal. Anggota Unit Turjawali hanya mengutamakan kelengkapan surat kendaraan bermotor dan SIM.

3) Tidak Peraturan Penjelas tentang Kewajiban Uji Tipe Ulang Individu

Polantas Kota Malang mengetahui bahwa tentang kewajiban uji tipe ulang berlaku untuk badan usaha berbadan hukum, sehingga kewajiban tipe ulang secara individu tidak bisa dilaksanakan.²⁶ Pemilik sepeda motor yang melakukan perubahan tipe sepeda motor dapat dipastikan dapat diberikan sanksi pidana. Kekosongan hukum mengakibatkan Polantas tidak bisa memberikan hukuman sesuai dengan pasal 277 UULAJ.

4) Rumitnya Mekanisme Kewajiban Uji Tipe Ulang

Rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang di BPLJSKB, menyebabkan tidak adanya pemilik bengkel melakukan uji tipe. Pemilik bengkel sepeda motor membutuhkan waktu yang lama untuk memperoleh sertifikat uji tipe yang siap didaftarkan ke Unit Regident Polantas Kota Malang. Selain itu, biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan uji tipe ulang ditanggung oleh pemohon.

²⁶ Hasil wawancara dengan Ipda Agung Fitriansyah, Kanit Regident Polantas Kota Malang, 17 September 2013.

d. Upaya mengatasi Kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam Penerapan Pasal 277 UULAJ terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor

1) Jumlah Bengkel Sepeda Motor Banyak

Jumlah bengkel sepeda banyak upaya mengatasinya dengan acara upaya preventif pada bengkel sepeda motor yang berizin, kerjasama dengan dinas perizinan Kota Malang, kerjasama dengan masyarakat menerapkan strategi *community policing*, dan pendidikan berlalu lintas.

2) Sumber Daya Manusia Kurang

Sumber daya manusia kurang dengan cara pelatihan anggota Unit Turjawali, dan operasi penertiban bersama. Pelatihan dilakukan untuk memperdalam mengenai fisik kendaraan bermotor. Operasi penertiban dilakukan secara bersama-sama dalam seluruh unit Polantas Kota Malang.

3) Tidak Adanya Peraturan Penjelas tentang Kewajiban Uji Tipe Ulang Individu

Tidak adanya peraturan penjelas tentang kewajiban uji tipe ulang individu dengan cara koordinasi dengan Polda Jawa Timur dan Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat. Koordinasi dengan Polda Jawa Timur untuk melaporkan tidak adanya peraturan penjelas dalam kewajiban uji tipe ulang. Akan tetapi jika tidak dilaksanakan dapat dikenakan sanksi pidana pasal 277 UULAJ.

4) Rumitnya Mekanisme Kewajiban Uji Tipe Ulang

Rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang dengan cara koordinasi dengan Polda Jawa Timur dan Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat. Fungsi laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat untuk meminta penyerderhaan kewajiban uji tipe ulang dan dibuatkan BPLJSKB khusus kendaraan modifikasi di setiap provinsi.

D. Penutup

1. Kesimpulan

- a. Penerapan pasal 277 UULAJ terhadap kewajiban uji tipe sepeda motor di Kota Malang dilakukan oleh Polantas Kota Malang. Pasal ini diterapkan kepada pemilik sepeda motor dan bengkel. Polantas Kota Malang dalam

tidak menerapkan sanksi pidana pada pasal 277 UULAJ kepada pemilik kendaraan, melainkan pasal 285 ayat (1) UULAJ. Hal ini dilakukan karena kewajiban uji tipe hanya boleh dilakukan oleh badan usaha berbadan hukum. Polantas Kota Malang tetap melakukan upaya penanggulangan tindak pidana perubahan tipe yaitu tindakan preventif dan represif. Tindakan preventif berbentuk surat himbauan, penyuluhan, dan anjangan, sedangkan tindakan represif untuk pemilik berbentuk peringatan, penyitaan, dan tilang pasal 285 ayat (1) UULAJ. Tindakan represif kepada bengkel sepeda motor berupa peringatan.

- b. Kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam Penerapan Pasal 277 UULAJ terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor yaitu jumlah bengkel sepeda motor banyak, sumber daya manusia kurang, tidak adanya peraturan penjabar tentang kewajiban uji tipe ulang individu, dan rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang.
- c. Upaya mengatasi kendala yang dihadapi Polantas Kota Malang dalam Penerapan Pasal 277 UULAJ terhadap Kewajiban Uji Tipe Sepeda Motor yaitu jumlah bengkel sepeda motor banyak dengan cara melakukan upaya preventif pada bengkel sepeda motor yang berizin, kerjasama dengan dinas perizinan Kota Malang, kerjasama dengan masyarakat menerapkan strategi *community policing*, dan pendidikan berlalu lintas; sumber daya manusia kurang dengan cara pelatihan anggota Unit Turjawali, dan operasi penertiban bersama; tidak adanya peraturan penjabar tentang kewajiban uji tipe ulang individu dengan cara koordinasi dengan Polda Jawa Timur dan Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat; serta rumitnya mekanisme kewajiban uji tipe ulang dengan cara koordinasi dengan Polda Jawa Timur dan Laporan kepada Jenderal Perhubungan Darat

2. Saran

- a. Masyarakat Kota Malang agar tidak melakukan perubahan tipe sepeda motor, karena membahayakan keselamatan publik di ruang lalu lintas jalan.
- b. Polantas Kota Malang lebih gencar melakukan tindakan preventif perubahan tipe sepeda motor, karena masih banyak masyarakat belum

mengetahui tentang ketentuan tersebut. Budaya hukum bisa dicegah sebelum tindakan perubahan tipe sepeda motor semakin banyak.

E. Daftar Pustaka

Buku :

Aminuddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum Cetakan ke-6*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.

Aminuddin dan Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum Cetakan ke-6*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.

David Hunt, 1995, *Strategic Management in Policing including the Future Role of Police*, Barbara Etter & Mick Palmer (Eds), The federation Press, Sydney.

I Dewa Gede Atmadja, 2013, *Filsafat Hukum*, Setara Press, Malang.

Kemal Dermawan, 1994, *Strategi Pencegahan Kejahatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Marzuki, 2012, *Metodologi Riset*, Sinar Grafika, Jakarta.

Sudikno Mertokusumo, 1999, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta

Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Jurnal :

Paul Ricardo, *Upaya Penanggulangan Penyalahgunaan Narkoba oleh Kepolisian (Studi Kasus Satuan Narkoba Polres Metro Bekasi*, Jurnal Kriminologi Indonesia Vol 6, Desember 2010.

Artikel :

Surya, *Pertumbuhan Motor Mencapai 25.000*, Artikel dalam Harian Surya, 19 September 2013.

Internet :

Pemerintah Provinsi Jawa Timur, *Kota Malang (online)*, <http://www.jatimprov.go.id/site/kota-malang>, diakses 9 Juli 2013, jam 10.00 WIB.

Kementerian Dalam Negeri, *Kota Malang (online)*, [http://www.kemendagri.go.id/pages/profildaerah/kabupaten/id/35/name/jawa-timur/detail/3573/kota malang](http://www.kemendagri.go.id/pages/profildaerah/kabupaten/id/35/name/jawa-timur/detail/3573/kota%20malang), diakses 20 November 2013.

Peraturan Perundangan :

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Peraturan Pemerintah No 6 Tahun 2009 tentang Jenis atas Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Departemen Perhubungan.

Peraturan Pemerintah No 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Pemerintah No 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan No 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.