

**PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN KENDARAAN BERMOTOR
OLEH SUKU DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT**

Skripsi

Oleh

**FIQIH HAKIM OKTAMADHANI
NPM 2112011262**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN KENDARAAN BERMOTOR OLEH SUKU DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT

Oleh

FIQIH HAKIM OKTAMADHANI

Keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam pengembangan kendaraan bermotor, hal ini bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan serta kerugian harta dan/atau nyawa yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. pemerintah telah menetapkan standar keselamatan pada kendaraan bermotor yang tercantum dalam beberapa peraturan perundang-undangan, serta ada persyaratan yang harus dipenuhi. Akan tetapi terdapat beberapa kendaraan bermotor yang tidak mematuhi standar keselamatan. Untuk itu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis apa saja standar keselamatan kendaraan bermotor yang berlaku di Indonesia dan apakah standar tersebut diterapkan dengan baik di Kota Administrasi Jakarta Barat.

Penelitian ini Adalah penelitian yang menggunakan yuridis normatif-empiris, yang dilakukan dengan wawancara dan studi kajian Pustaka berupa undang-undang, buku, laporan yang didapat melalui penelitian, dan hasil penelitian terdahulu. Selanjutnya data-data tersebut Kembali diolah melalui pemeriksaan, rekonstruksi, sistemasi, dan analisis data secara kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan dari penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor di wilayah kota Administrasi Jakarta Barat terbilang cukup baik sesuai dengan peraturan yang berlaku yakni UU No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48-59, PP No. 30 Tahun 2021, Permenhub No. 26 Tahun 2015, Permenhub No. 54 Tahun 2019, Permenhub No. 74 Tahun 2021 dan perubahannya yakni Permenhub No. 13 Tahun 2024. Namun terdapat beberapa hambatan yang menyebabkan banyaknya kendaraan yang tidak lulus pengujian seperti kurangnya kualitas kendaraan bermotor yang beredar di Indonesia dan kurangnya kesadaran pemilik akan keselamatan dan minimnya pengawasan oleh pihak berwajib.

Kata kunci: Penerapan, Standar keselamatan, Kendaraan bermotor, keselamatan kendaraan bermotor, lalu lintas

ABSTRACT

THE IMPLEMENTATION OF MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORT OF WEST JAKARTA

By

FIQIH HAKIM OKTAMADHANI

Safety is very important in the development of motorized vehicles, this aims to reduce the number of accidents and loss of property and/or life caused by traffic accidents. The government has set safety standards for motorized vehicles which are listed in several laws and regulations, and there are requirements that must be met. However, there are several motorized vehicles that do not comply with safety standards. Therefore. This research aims to find out and analyze what motor vehicle safety standards apply in Indonesia and whether these standards are implemented well in the West Jakarta Administrative City.

This research is research that uses normative-empirical juridical research, which was conducted using interviews and literature studies in the form of laws, books, reports obtained through research, and the results of previous research. Next, the data is processed again through examination, reconstruction, systemization and qualitative data analysis.

The results of the research and discussion from this research show that the implementation of motor vehicle safety standards in the West Jakarta Administrative city area is quite good in accordance with applicable regulations, namely Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation Article 48-59, PP No. 30 of 2021, Minister of Transportation Regulation no. 26 of 2015, Minister of Transportation Regulation no. 54 of 2019, Minister of Transportation Regulation no. 74 of 2021 and the amendments are Minister of Transportation Regulation No. 13 of 2024. However, there are several obstacles that cause many vehicles to fail the test, such as the lack of quality of motorized vehicles circulating in Indonesia and the owner's lack of awareness of safety and minimal supervision by the authorities.

Keywords: Implementation, safety standards, motorized vehicles, motorized vehicle safety, traffic

**PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN KENDARAAN BERMOTOR
OLEH SUKU DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT**

Oleh

FIQIH HAKIM OKTAMADHANI

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar

SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Administrasi Negara

Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

Judul Skripsi

**: PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN
KENDARAAN BERMOTOR OLEH SUKU
DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT**

Nama Mahasiswa

: Fiqih Hakim Oktamadhani

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2112011262

Bagian

: Hukum Administrasi Negara

Fakultas

: Hukum

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

Syamsir Syamsu, S.H., M.H.

NIP 196108051989031005

Agung Budi Prastyo, S.H., M.H.

NIP 198404042019031010

2. Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara

Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H.

NIP 198403212006042001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Syamsir Syamsu, S.H., M.H.

Sekretaris/Anggota : Agung Budi Prastyo, S.H., M.H.

Penguji Utama : Sri Sulastuti, S.H., M.Hum.

2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakih, S.H., M.S.

NIP 196412181988031002

Tanggal Lulus ujian Skripsi : 26 Januari 2026



PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Fiqih Hakim Oktamadhani
Nomor Pokok Mahasiswa : 2112011262
Bagian : Hukum Administrasi Negara
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **"PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN KENDARAAN BERMOTOR OLEH SUKU DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT"** benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 39 Peraturan Rektor Universitas Lampung Nomor 19 tahun 2020 tentang Peraturan Akademik.

Bandar Lampung, 26 Januari 2026

Penulis



Fiqih Hakim Oktamadhani

NPM 2112011262

RIWAYAT HIDUP



Penulis Bernama Fiqih Hakim Oktamadhani. Dilahirkan pada tanggal 17 oktober 2003 di Jakarta, penulis merupakan anak tunggal dari pasangan Bapak Arief Hakim Nugraha dan Ibu Merry Martha Setiawati.

Penulis mengawali Pendidikan di Sekolah Dasar KALLISTA BATAM yang diselesaikan pada tahun 2015, Sekolah Menengah Pertama 75 JAKARTA BARAT yang diselesaikan pada tahun 2018, dan Sekolah Menengah Atas 57 JAKARTA BARAT Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial yang diselesaikan pada tahun 2021. Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN) pada tahun 2021. Selama menempuh Pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung, penulis aktif mengikuti kegiatan akademik seperti mengikuti program Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 hari di Kampung Bumi Baru, Kabupaten Way Kanan. penulis juga aktif dalam keanggotaan lain seperti menjadi anggota tetap UKMF MUN Hukum Unila 2021/2022 sampai 2024/2025 dan menjadi anggota tetap Pusat Studi Bantuan Hukum 2022/2023.

MOTTO

يُسْرًا أَلَسْرَ مَعَ إِنَّ

“Maka sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan”

(QS Al-Insyirah: 5 dan 6)

“If You're Going Through Hell, Keep Going”

Winston Churchill

“Knowing what's right doesn't mean much unless you do what's right”

Theodore Roosevelt

PERSEMBAHAN

Segala puji kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Penyayang, yang telah memberikan Kesehatan, kemudahan, dan kekuatan baik fisik atau rohani.

Kupersembahkan skripsi ini kepada:

Orang Tuaku tercinta

Bapak Arief Hakim Nugraha dan Ibu Merry Martha Setiawati

Untuk Mama dan Papa tercinta,

Terima kasih atas doa yang tak pernah putus, dukungan material dan moral, serta bantuan berupa ilmu dan motivasi yang jumlahnya tak hingga. Tanpa bantuan dan ridho kalian, aku mungkin tidak akan pernah sampai pada titik ini. Karya berupa skripsi ini merupakan manifestasi dari hasil kalian dalam mendidik aku hingga menjadi seperti ini.

SANWACANA

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Allah Subbhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan segala kasih, karunia, dan penyertaan-Nya yang telah mendorong penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **PENERAPAN STANDAR KESELAMATAN KENDARAAN BERMOTOR OLEH SUKU DINAS PERHUBUNGAN JAKARTA BARAT**. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, saran, dan dukungan baik berupa dukungan langsung dan dukungan tidak langsung dari berbagai pihak baik individu maupun kelompok sehingga penyusunan skripsi ini dilakukan dan diselesaikan dengan baik dan lancar. Atas apresiasi penulis kepada para pihak yang mendukung, penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada:

1. Bapak Syamsir Syamsu, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing I yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi dengan mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, dukungan, semangat, saran, arahan dan berbagai kritik dalam proses pembuatan skripsi ini.
2. Bapak Agung Budi Prastyo, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing II dan Sekretaris Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi dengan mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, dukungan, semangat, saran, arahan dan berbagai kritik dalam proses pembuatan skripsi ini.
3. Ibu Sri Sulastuti, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembahas I
4. Bapak Rifka Yudhi, S.H.I., M.H. selaku Dosen Pembahas II

5. Bapak Dr. Muhammad Fakih, S.H., M. S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
6. Ibu Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung.
7. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung khususnya dosen bagian Hukum Administrasi Negara yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dan membuka jalan kepada penulis untuk mendalami ilmu hukum selama masa perkuliahan.
8. Seluruh karyawan yang bertugas di Fakultas Hukum Universitas Lampung khususnya karyawan di bagian administrasi atau tata usaha yang telah membantu penulis secara teknis dan administratif selama masa perkuliahan.
9. Seluruh petugas dan karyawan yang bertugas di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian sebagai rangka dalam penyusunan skripsi ini.
10. Seluruh petugas dan karyawan yang bertugas di Pusat Data dan Informasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian sebagai rangka dalam penyusunan skripsi ini.
11. Seluruh petugas dan karyawan yang bertugas di Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian sebagai rangka dalam penyusunan skripsi ini.
12. Seluruh petugas dan karyawan yang bertugas di Unit Pelayanan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Kedaung Angke yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian sebagai rangka dalam penyusunan skripsi ini.
13. Kedua orang tua penulis yang tetap selalu menyayangi dan senantiasa menyemangati penulis meskipun sudah tidak serumah lagi.
14. Teman-teman dari program KKN Bumi Baru (Bro Raihan, Gita, Alya, Halida, El, Iyas) yang telah menyemangati penulis dan menemani penulis pada saat mengikuti KKN.
15. Kawan-kawan dari UKMF MUN Hukum Unila (Gege, Fatih, Inna, Niki, Jeje, Grace, Ezra, Laksa, Ribkha, Sabda, Debora, dll yang tidak bisa penulis sebutkan Namanya satu persatu) yang telah menjadi wadah bagi penulis dalam berekspresi dan berorganisasi.

16. Sahabat-sahabat penulis sepanjang masa perkuliahan yang sudah penulis anggap sebagai saudara sendiri, Angel, dan Ruth, yang menjadi dopamin dan adrenalin bagi penulis saat menyelesaikan skripsi ini, serta memberi semangat, motivasi, dorongan, dan saran-saran yang berguna bagi penulis
17. Teman sepemikiran, sejiwa dan sejalan raya, Stevan yang menjadi dorongan dan motivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
18. Sobat-sobat penulis yang asik, Rafli, Rafki, Iswan, Wan, Gusti yang telah menemani penulis selama masa perkuliahan.
19. Almamaterku beserta Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2021 “Viva Justicia”.
20. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini dan terimakasih atas segala doa, bantuan, dan semangat yang telah diberikan.

Semoga Allah Allah Subbhanahu Wa Ta’ala senantiasa membalas jasa dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis. Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, oleh karena itu, kritik, saran, dan masukan yang bersifat membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
MENYETUJUI	v
MENGESAHKAN	vi
PERNYATAAN	vii
RIWAYAT HIDUP	viii
MOTTO	ix
PERSEMBAHAN	x
SANWACANA	xi
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvii
BAB I: PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Kegunaan Penelitian	4
BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Kewenangan	5
2.1.1. Pengertian Kewenangan	5
2.1.2. Teori Kewenangan	6
2.1.3. Jenis-jenis Kewenangan	7
2.1.4. Sifat-sifat Kewenangan	8
2.1.5. Pembagian Kewenangan	9
2.1.6. Cara Memperoleh Kewenangan	10
2.1.7. Batas-batas Kewenangan	11
2.2. Penerapan	15
2.2.1. Pengertian Penerapan	15
2.2.2. Contoh Penerapan	16
2.3. Keselamatan Lalu Lintas	16
2.3.1. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas	16
2.3.2. Aspek dalam Keselamatan Lalu Lintas	16
2.3.3. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	17
2.3.4. Pengelolaan Arus Lalu Lintas	19
2.4. Standar Keselamatan	22
2.4.1. Pengertian Standar	22
2.4.2. Jenis-jenis standar	23
2.4.3. Pengertian standarisasi	23
2.5. Kendaraan Bermotor	24
2.5.1. Pengertian Kendaraan Bermotor	24

2.5.2. Peran kendaraan Bermotor dalam Kehidupan Masyarakat-----	28
2.6. Standar keselamatan Kendaraan Bermotor yang Berlaku di Indonesia-----	29
2.6.1. Peraturan Perundang-undangan yang Mengatur Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia-----	29
2.6.2. Rincian Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia-----	31
2.6.3. Perbandingan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia dan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Negara Lain-----	31
BAB III: METODE PENELITIAN-----	36
3.1. Jenis dan Tipe Penelitian-----	36
3.2. Pendekatan Masalah-----	36
3.3. Jenis dan Sumber Data-----	36
3.4. Teknik Pengumpulan Data-----	38
BAB IV: PEMBAHASAN-----	39
4.1. Gambaran Umum-----	39
4.1.1. Gambaran Umum Kota Administrasi Jakarta Barat-----	40
4.1.2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan DKI Jakarta-----	41
4.1.3. Gambaran Umum Tempat Penelitian-----	41
4.2. Penerapan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat-----	42
4.2.1. Rincian Proses Pengujian Kendaraan Bermotor di UP PKB Kedaung Angke-----	42
4.2.2. Hasil Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2024 -----	45
4.3. Kendala dalam Melaksanakan Penerapan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat-----	48
4.3.1. Penjelasan mengenai Bagaimana Hasil Pengujian Kendaraan Bermotor dan Penerapan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat dan Kendala yang Dihadapi-----	48
4.3.2. Kurangnya Kesadaran terhadap Keselamatan kendaraan Bermotor-----	48
4.3.3. Buruknya Kualitas Kendaraan yang Beredar-----	49
4.3.4. Kurangnya Pengawasan oleh Pihak Berwajib-----	51
BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN-----	54
3.1. Kesimpulan-----	54
3.2. Saran-----	54
DAFTAR PUSTAKA-----	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan DKI Jakarta-----	33
Gambar 4.2. UP PKB Kedaung Angke-----	34

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbandingan Urusan pemerintahan-----	13
Tabel 4.1 Jumlah Kendaraan yang Diuji di UP PKB Kedaung angke 2024-----	46
Tabel 4.2 Jumlah Kendaraan yang Lulus dan Tidak Lulus Pengujian di UP PKB Kedaung Angke 2024-----	47

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai negara yang memiliki luas daratan yang besar, Indonesia membutuhkan sarana dan prasarana transportasi. Transportasi darat merupakan moda transportasi pilihan masyarakat Indonesia yang paling digemari. Ada beberapa jenis alat transportasi darat yang ada di Indonesia yakni sepeda, sepeda motor, mobil penumpang, truk, bus, dan kereta api. Kendaraan bermotor roda empat atau mobil penumpang merupakan salah satu alat transportasi pilihan warga Indonesia, dibandingkan kendaraan bermotor lainnya, mobil penumpang menawarkan berbagai kelebihan yang tidak dimiliki kendaraan jenis lainnya, yakni kenyamanan, keamanan, dan kepraktisan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, jumlah mobil penumpang di Indonesia pada tahun 2022 adalah 17.168.862 unit yang jumlahnya meningkat sebanyak 755.514 unit dari tahun sebelumnya¹. Salah satu alasan mengapa Masyarakat Indonesia memilih menggunakan mobil penumpang sebagai alat transportasi adalah karena mobil penumpang dinilai lebih aman, dibandingkan alat transportasi lain seperti sepeda motor, mobil penumpang lebih aman karena bersifat tertutup dan lebih mudah dikendalikan. Selain itu dibandingkan sepeda motor, mobil penumpang juga dinilai lebih aman serta memberikan penggunanya kenyamanan dan jarak tempuh yang lebih jauh dengan biaya kepemilikan yang belakangan ini semakin murah².

Salah satu alasan mengapa mobil penumpang menjadi bentuk kendaraan bermotor yang paling sering dipilih oleh masyarakat Indonesia adalah keselamatan. Dibandingkan jenis kendaraan lainnya, mobil penumpang memiliki risiko kecelakaan lebih rendah dibandingkan transportasi lain seperti sepeda motor. Hal

¹ <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-unit-.html>, diakses pada 5 Februari 2025 19:30

² <https://www.oto.com/artikel-feature-mobil/10-alasan-kenapa-sebaiknya-mengendarai-mobil-bukan-motor>, diakses pada 5 Februari 2025 19:40

ini disebabkan karena mobil penumpang memiliki empat roda yang menjadi titik tumpu kendaraan pada permukaan jalan sehingga tidak diperlukan keseimbangan ekstra dalam mengemudikannya dan lebih aman terhadap risiko tergelincir³, selain itu kecelakaan sepeda motor memiliki risiko 3 kali untuk luka ringan, 10 kali luka parah, 6 kali kemungkinan perawatan, dan 5 kali kemungkinan meninggal dunia⁴.

Keselamatan adalah salah satu faktor paling penting dalam keputusan saat menggunakan kendaraan bermotor, sebab keselamatan merupakan hal yang berhubungan langsung dengan kesehatan dan nyawa. Kendaraan yang tidak aman dapat menyebabkan pengguna atau orang yang berada didalamnya mengalami cedera atau meninggal dunia.

Provinsi DKI Jakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia dengan pengguna kendaraan bermotor terbanyak kedua di Indonesia yakni 3.836.691 unit, yang mana jumlah tersebut hanya di bawah provinsi Jawa Barat dengan selisih 36.000 unit⁵. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah pengguna kendaraan bermotor di provinsi DKI Jakarta terbilang sangat banyak untuk sebuah provinsi yang luas daratannya paling kecil di Indonesia yakni 660 km persegi. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di provinsi DKI Jakarta sangat banyak jika dihitung berdasarkan luas wilayah.

Dengan banyaknya jumlah kendaran bermotor yang beredar di provinsi DKI Jakarta, terdapat kekhawatiran bahwa kendaraan bermotor yang beredar di provinsi DKI Jakarta tidak memenuhi standar keselamatan mengingat jumlah kecelakaan lalu lintas yang terbilang banyak. Pada tahun 2024 sendiri sudah terjadi sebanyak 11.442 kasus kecelakaan lalu lintas di provinsi DKI Jakarta dengan jumlah korban tewas sebesar 619 orang dan jumlah korban luka berat sebesar 1.633 orang, yang

³ <https://motorestor.id/posts/325640/motor-lebih-rentan-kecelakaan-dibanding-mobil-ini-faktanya->, diakses pada 19 Februari 2025

⁴ <https://sains.pikiran-rakyat.com/sains-sosial/pr-3267261263/motor-5-kali-lebih-mematikan-dan-6-kali-lebih-lebih-mahal-dari-mobil?page=all>, diakses pada 19 Februari 2025

⁵ <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVbMqYVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan--unit--2023.html>, diakses pada 19 Februari 2025

jika dihitung kasar maka setiap harinya terdapat 31,3 kali kecelakaan lalu lintas, suatu jumlah yang sangat banyak.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas yang terjadi, maka dapat disimpulkan bahwa di provinsi DKI Jakarta terdapat dugaan bahwa kendaraan yang beredar di provinsi DKI Jakarta tidak memenuhi standar keselamatan yang diterapkan secara nasional di Indonesia mengingat jumlah kendaraan bermotor yang beredar di provinsi DKI Jakarta sangat banyak. Dalam penelitian ini, penulis akan memfokuskan penelitian di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat yang mana kota administrasi ini adalah kota administrasi dengan jumlah pengguna kendaraan bermotor kedua terbesar di provinsi DKI Jakarta setelah Kota Administrasi Jakarta Timur⁶.

Dari latar belakang yang telah diuraikan oleh penulis, akan sangat menarik jika penulis melakukan penelitian terhadap penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor di Kota Administrasi Jakarta Barat.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang disebutkan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat permasalahan yakni:

- a. Bagaimana penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor di Kota Administrasi Jakarta Barat?
- b. Apa faktor penghambat penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor di Kota Administrasi Jakarta Barat?

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini yakni mengenai peraturan perundang-undangan mengenai standar keselamatan kendaraan bermotor yang berlaku di Indonesia dan

⁶ <https://otomotif.kompas.com/read/2023/02/11/170200215/ini-daftar-wilayah-paling-padat-kendaraan-di-jakarta-dan-sekitarnya?page=all>- diakses pada 24 April 2025

statistik kendaraan yang beredar di Kota Administrasi Jakarta Barat baik yang memenuhi standar keselamatan maupun tidak.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis apa saja standar keselamatan kendaraan bermotor yang berlaku di Indonesia dan apakah standar tersebut diterapkan dengan baik di Kota Administrasi Jakarta Barat.

1.5. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini terdiri atas kegunaan teoritis dan kegunaan praktis yang dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Kegunaan teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi kontribusi pada pengembangan standar keselamatan kendaraan bermotor di Indonesia serta penerapan standar tersebut di Kota Administrasi Jakarta Barat.

b. Kegunaan praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dan referensi bagi Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat dalam menerapkan kebijakan untuk meningkatkan penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor di Kota Administrasi Jakarta Barat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kewenangan

2.1.1. Pengertian Kewenangan

Seperti yang dijelaskan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kewenangan berarti hal yang berwenang. Wenang sendiri berarti mempunyai hak dan kekuasaan untuk melakukan sesuatu. Sementara itu wewenang merupakan sinonim atau persamaan kata dari delegasi, yang artinya orang yang ditunjuk atau diutus oleh suatu perkumpulan (seperti negara atau sebagainya) dalam suatu perundingan (musyawarah dan sebagainya).

Menurut Undang-undang No.30 Tahun 2014 tentang Administrasi Negara, Kewenangan berasal dari kata wewenang yang dapat diartikan sebagai hak yang dimiliki oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk mengambil Keputusan dan/atau Tindakan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Kewenangan atau yang yang disebut kewenangan pemerintahan sendiri berarti kekuasaan badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk bertindak dalam ranah hukum publik.

Kewenangan merupakan apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang bersasal dari undang-undang sedangkan wewenang adalah satu hal dari kewenangan, sehingga dapat disimpulkan bahwa di dalam kewenangan terdapat berbagai wewenang. Dalam hukum, wewenang mencakup hak dan kewajiban (*rechten een plichen*). Hak berarti kekuasaan untuk mengatur kekuasaannya sendiri sedangkan kewajiban adalah hal keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu, kewajiban memiliki 2 jenis yakni horizontal dan vertical. Kewajiban horizontal berarti kekuasaan menyelenggarakan pemerintahan sebagaimana

mestinya sedangkan kewajiban vertical adalah kekuasaan untuk menjalankan pemerintahan dalam suatu tertib ikatan pemerintah negara⁷.

Berdasarkan pendapat Prajudi Atmosudirjo, kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal yang berasal dari legislatif atau eksekutif/administrative, kewenangan merupakan kekuasaan terhadap orang-orang tertentu atau bidang pemerintahan tertentu.

Philipus M. Hadjon, melalui makalahnya yang berjudul Tentang Wewenang mengatakan bahwa kewenangan adalah salah satu unsur esensial dari suatu negara, menurutnya, kewenangan merupakan hal yang sama dengan wewenang sebagai landasan dan syarat sah dari Tindakan hukum yang dilakukan pemerintah⁸.

2.1.2. Teori Kewenangan

Dalam negara kesatuan, semua kekuasaan pemerintah ada di tangan pemerintah pusat, pemerintah pusat dapat mendelegasikan kekuasaannya pada unit konsitientetapi dapat ditarik Kembali, pada dasarnya kekuasaan dimiliki oleh pemerintah pusat, hal ini berarti peraturan pemerintah pusat yang menentukan bentuk dan susunan pemerintah daerah otonom dan luas otonomi menurut inisiatif sendiri, maka dapat dikatakan bahwa prinsip kesatuan ialah kewenangan pemerintah pusat dapat mencampurtangani persoalan di daerah secara intensif.⁹

Kewenangan sendiri berbeda dari kekuasaan. Menurut John R. Schemhorn, kekuasaan sendiri adalah kemampuan yang memungkinkan seseorang untuk membuat orang lain melakukan apa yang kita inginkan atau kemampuan untuk membuat hal menjadi nyata dengan cara-cara yang cocok menurut kita. Sedangkan menurut R. C. Davis dalam bukunya yang berjudul *Fundamentals of Management*, kewenangan sendiri merupakan suatu hak yang memungkinkan seseorang untuk

⁷ Asmaeny dan Izlindawati, "Constitutional Complaint & Constitutional Question dalam Negara Hukum" (Jakarta: Republik Institute dan Kencana, 2018), hlm 48

⁸ Riawan Tjandra, "Hukum Administrasi Negara" (Jakarta: Sinar Grafika, 2024), hlm 98

⁹ Hariyanto, "Hubungann Kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Berdasarkan Negara Kesatuan Republik Indonesia" (Purwokerto, IAIN Purwokerto, 2020), hlm 107-109

bertindak, berbuat, dan melakukan tugas atau kewajiban tertentu. Selain pengertian tersebut, menurut G. R. Terry, kewenangan Adalah kekuasaan resmi untuk suatu pihak agar pihak lain taat dan melaksanakan perintah dari pihak yang memiliki wewenang tersebut.

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa kewenangan dan kekuasaan merupakan dua hal yang berbeda. Akan tetapi, keduanya memiliki hubungan yang berkesinambungan dan berperan penting dalam pemerintahan. Hubungan antara keduanya terlihat jelas saat kewenangan menjadi legitimasi dalam menegakan kekuasaan. Contohnya dalam sistem demokrasi, kewenangan pemerintah berasal dari mandat yang diberikan oleh rakyat melalui pemilihan umum, mandat yang didasarkan atas kepercayaan tersebut menjadi hal yang mengesahkan kekuasaan pemerintahan. Selain itu, kewenangan suatu pihak dapat dibatasi oleh check and balances sehingga kekuasaannya menjadi terbatas, terkendali dan tidak mudah disalahgunakan.

Kewenangan dan kekuasaan juga mempengaruhi pembentukan kebijakan publik dan Keputusan politik yang diambil pemerintah berdasarkan wewenang yang dimilikinya. Penggunaan kekuasaan sendiri dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti kepentingan kelompok, tekanan politik, dan opini publik. Kepentingan kelompok memiliki pengaruh pada penggunaan kewenangan dan kekuasaan, mengingat kekuasaan dan kewenangan dapat dimanfaatkan bagi kelompok yang menerima untuk mencapai kepentingannya. Selain itu tekanan politik dapat mempengaruhi cara suatu badan atau pejabat pemerintahan dalam melaksanakan kewenangan dan kekuasaan yang diterima, khususnya untuk melanggengkan posisinya dalam politik. Opini publik juga berpengaruh pada penggunaan kekuasaan dan kewenangan sebab untuk melanggengkan kekuasaan dan mencegah ketidaksukaan publik, kewenangan dan kekuasaan juga harus digunakan untuk membangun opini positif dari khalayak umum.

Dalam sistem pemerintahan, perbedaan kekuasaan dan kewenangan dapat menjadi penyebab konflik. Apabila terjadi ketegangan antara eksekutif, legislatif, yudikatif

atau pada pemerintah pusat dan daerah, terkadang salah satu pihak menginginkan kewenangan yang lebih luas atau kekuasaan yang lebih besar, bahkan melebihi batas yang ditetapkan sehingga dapat mengancam keseimbangan kekuasaan. Maka untuk itu diperlukan pembagian kekuasaan dan kewenangan yang adil dan sama rata.¹⁰

2.1.3. Jenis-jenis Kewenangan

Kewenangan digolongkan dalam beberapa jenis yakni atribusi, delegasi, dan mandat¹¹.

Menurut A.E. Schilder, atribusi terjadi Ketika kekuasaan diberikan pada otoritas daerah melalui Lembaga legislatif yang independen. Delegasi adalah perpindahan atribusi kekuasaan dari satu Lembaga negara ke Lembaga negara lainnya. Sedangkan mandat merupakan kekuasaan yang diamanatkan pada suatu otoritas daerah yang mana kekuasaan tersebut dilakukan atas nama pemberi mandat¹².

J.G. Brouwer berpendapat bahwa atribusi merupakan kewenangan yang diberikan pada institusi pemerintah atau badan legislatif yang independent, kewenangan atribusi bersifat asli dan tidak diambil dari kewenangan sebelumnya. Delegasi adalah kewenangan yang dialihkan dari suatu institusi kepada institusi lainnya dengan dasar hukum pemberian delegasi sehingga pemberi delegasi dapat menguji kewenangan tersebut. Sedangkan pada mandat tidak terdapat pemindahan kekuasaan melainkan pemberi mandat memberi kewenangan pada penerima mandat untuk membuat Keputusan atau mengambil Tindakan atas Namanya¹³¹⁴¹⁵.

¹⁰ Shabrina Rizkiyani, Saeful Mujab, "Kekuasaan dan Wewenang dalam Perspektif Sistem Pemerintahan", (Jakarta, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, 2024)

¹¹ Bagir Manan, "Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam rangka Otonomi Daerah", (Bandung: Fakultas Hukum Unpad. 2000), hlm 1-2

¹² Riawan Tjandra "Hukum Administrasi Negara" (Jakarta: Sinar Grafika, 2024), hlm 102

¹³ SF Marbun, "Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi Negara, (Yogyakarta, Liberty, 1997)", hlm 96

¹⁴ Agussalim Andi Gadong, "Pemerintahan Daerah Kajian Politik dan Hukum", (Bogor, Ghalia Indonesia, 2007), hlm 95

¹⁵ Indroharto, Usaha memahami Undang-undang tentang peradilan Tata Usaha Negara Buku I (Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1993), hlm 91

2.1.4. Sifat-sifat Kewenangan

Menurut Bagir Manan, kewenangan tidak sama dengan kekuatan, kekuatan hanya berupa hak untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu, dalam hukum, kewenangan berarti hak dan kewajiban. Dalam konteks otonomi daerah, hak pada kewenangan berarti hak untuk menguasai dan mengelola sendiri, sedangkan kewajiban adalah menjalankan pemerintahan sebagaimana mestinya¹⁶.

Kemudian menurut Indroharto, kewenangan bersifat mengikat, artinya apabila suatu wewenang ditentukan berdasarkan kapan dan dalam bagaimana wewenang itu digunakan dan peraturan dasarnya kurang lebih mengatur tentang isi dan Keputusan yang harus dibuat. Selain mengikat, kewenangan bersifat fakultatif, yang mana pada pejabat atau badan pemerintahan tidak diwajibkan untuk menerapkan wewenangnya atau masih memiliki pilihan tertentu dalam melaksanakan wewenang yang diberikan. Kemudian kewenangan yang bersifat bebas, yang mana pada dasarnya terjadi Ketika suatu peraturan memberikan kebebasan pada badan atau pejabat pemerintahan untuk menentukan sendiri Keputusan dan Tindakan yang akan dilaksanakan dalam suatu wewenang.

2.1.5. Cara Pembagian Kewenangan

Kewenangan dibagi melalui beberapa aspek dalam pemerintah seperti departemensi, fungsi, dan struktur organisasi. Departemensi adalah kegiatan Menyusun satuan organisasi yang akan diserahi bidang kerja atau fungsi tertentu, departemensi adalah pengelompokan kegiatan ke dalam satu unit/subunit yang bersifat homogen. Fungsi adalah kelompok aktivitas berdasarkan kesamaan sifat dan pelaksanaannya. Struktur organisasi adalah kerangka hubungan satuan organisasi yang didalamnya terdapat pejabat, tugas, serta wewenang yang masing-masing mempunyai peranan tertentu dalam kesatuan yang utuh.

Dalam penyusunan organisasi administrasi negara harus mengikuti prinsip-prinsip organisasi dengan tujuan agar dapat dicapai suatu aparatur pemerintah yang efisien

¹⁶ Bagir Manan, "Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam rangka Otonomi Daerah", (Bandung: Fakultas Hukum Unpad. 2000), hlm 1-2

dan efektif, asas organisasi terdiri atas pembagian habis tugas-tugas pemerintah, asas fungsionalisasi, asas pendelegasian, asas beban kerja, asas kontinuitas, asas fleksibilitas, asas rentang kendali, asas jalur dan staf, asas kesederhanaan, dan asas pengelompokan sehomogen mungkin.¹⁷

2.1.6. Cara Memperoleh Kewenangan

Kewenangan dapat diperoleh dengan tiga cara sesuai dengan jenis-jenisnya yang sudah dijelaskan di bagian jenis-jenis kewenangan, yakni dengan atribusi dan delegasi, dan mandat.

Atribusi merupakan pemberian kewenangan pemerintahan yang oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintahan. Dapat diartikan atribusi Adalah pemberian kewenangan badan atau pejabat pemerintah oleh undang-undang. Atau dalam arti lain, atribusi Adalah pemberian kewenangan yang dilakukan melalui peraturan perundang-undangan. Kewenangan yang diberikan tersebut dapat dilakukan oleh pihak yang diberikan kewenangan dan dilaksanakan sendiri berdasarkan ketentuan atau batas-batas yang sudah ditentukan. Atribusi dapat diberikan apabila diatur oleh undang-undang, merupakan kewenangan baru yang mana belum ada pihak yang diberikan kewenangan, dan kemudian atribusi diberikan kepada badan atau pejabat pemerintah yang bersangkutan. Tanggung jawab kewenangan yang diberikan dengan atribusi terdapat pada badan atau pejabat yang diberikan kewenangan. Atribusi berasal dari kata Bahasa Latin *ad tribuere* yang berarti memberikan kepada.

Delegasi adalah pemindahan suatu kewenangan yang sudah ada. Pihak yang mendapatkan kewenangan baik atribusi atau delegasi harus berdasar pada peraturan perundang-undangan formal bila Keputusan yang dibuat memuat kewajiban kepada Masyarakat. Delegasi biasanya diberikan oleh badan atau pejabat pemerintahan yang hendak menyerahkan kewenangan pada badan atau pejabat pemerintahan lain dengan tanggung jawab yang sepenuhnya kepada penerima kewenangan. Suatu badan atau pejabat pemerintahan dapat menerima kewenangan melalui delegasi

¹⁷ Riawan Tjandra "Hukum Administrasi Negara" (Jakarta: Sinar Grafika, 2024), hlm 109

apabila diberikan oleh badan atau pejabat pemerintahan lainnya yang pada umumnya lebih tinggi, ditetapkan oleh peraturan pemerintah, peraturan presiden, atau peraturan daerah, dan merupakan pelimpahan kewenangan yang sudah ada sebelumnya dan telah dipegang oleh pihak lain. Delegasi memiliki karakteristik yakni dibuat secara definitive, didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang sudah ada, tidak dilakukan kepada bawahan, dan penerima delegasi mempunyai kewajiban memberikan keterangan atau penjelasan kepada pemberi delegasi, serta ada kemungkinan kewenangan yang dilimpahkan untuk dapat ditarik Kembali jika badan atau pejabat pemerintahan yang menerima pelimpahan kewenangan tidak dapat melaksanakan kewenangan yang telah dilimpahkan. Delegasi berasal dari kata kata Bahasa Latin *delegare* yang berarti melimpahkan atau menyerahkan.¹⁸

Mandat sendiri merupakan suatu kondisi di mana suatu badan pemerintahan mengizinkan suatu pihak ketiga untuk menjalankan tugasnya atas nama badan pemerintahan yang memberikan. Mandat biasanya diberikan oleh badan atau pejabat pemerintahan yang lebih tinggi yang hendak menyerahkan kewenangan pada badan atau pejabat pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab yang sepenuhnya ada pada pemberi kewenangan. Suatu badan atau pejabat pemerintahan dapat menerima mandat apabila ditugaskan oleh badan atau pejabat pemerintahan yang lebih tinggi dan merupakan pelaksanaan tugas rutin serta tanggung jawab berada pada pemberi mandat. Mandat berasal dari kata Bahasa Latin *mandare* yang berarti memerintahkan atau mewajibkan.

2.1.7. Batas-batas Kewenangan

Oleh karena sifat alaminya yang memberikan kekuasaan terhadap suatu pihak, kewenangan memiliki batas-batas yang harus diikuti baik bagi pemberi kewenangan maupun penerima kewenangan.

Sebagai sebuah negara kesatuan yang terbagi atas berbagai daerah, Indonesia juga menganut sistem desentralisasi sehingga pemerintah daerah dapat melaksanakan

¹⁸ Jum Anggriani, "Hukum Administrasi Negara" (Yogyakarta, Graha Ilmu, 2024), hlm 89

tugas-tugas tertentu yang seharusnya diurus oleh daerah. Sebelum berlakunya Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, kewenangan pemerintahan daerah di Indonesia bersifat lebih luas dan lebih bebas, pemerintah daerah berhak mengatur dan mengurus urusan pemerintahannya sendiri menurut asas otonomi dan asas tugas pembantuan. Namun setelah berlakunya Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, konsep kewenangan pemerintah daerah ini berubah menjadi konsep urusan pemerintahan pusat yang terklasifikasi menjadi urusan absolut, konkuren, dan umum, yang mana kewenangan pemerintahan daerah menjadi lebih terbatas dan terbagi menjadi tiga klasifikasi.

Yang pertama Adalah urusan pemerintahan absolut. Urusan pemerintahan absolut Adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi tanggung jawab dan kewenangan pemerintah pusat. Pemerintah pusat dapat melakukan suatu urusan sendiri atau melimpahkan urusan tersebut kepada instansi vertikal atau kepala daerah yang biasanya Adalah gubernur sebagai wakil dari pemerintah pusat berdasarkan asas dekonsentrasi. Urusan pemerintahan yang menjadi urusan absolut antara lain politik luar negeri, pertahanan dan keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional, dan agama.

Selanjutnya Adalah urusan pemerintahan konkuren, urusan konkuren Adalah urusan pemerintahan yang pelaksanaannya dibagi antara pemerintah pusat dan daerah. Urusan konkuren ini merupakan urusan yang lebih banyak menitikberatkan pada pemerintah daerah, khususnya pemerintah provinsi. Urusan pemerintahan konkuren ini akan diserahkan kepada pemerintah daerah yang selanjutnya akan menjadi dasar dari pelaksanaan otonomi daerah. Urusan pemerintahan konkuren ini terbagi menjadi dua jenis yakni urusan pemerintahan wajib. Urusan pemerintahan wajib dibagi menjadi dua jenis yakni urusan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan urusan pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Penjelasan mengenai urusan pemerintahan konkuren ini diklasifikasikan sebagai berikut:

Perbandingan Urusan Pemerintahan

Urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar	Urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar	Urusan pemerintahan pilihan
Pendidikan	Tenaga kerja	Kelautan dan perikanan
Kesehatan	Pemberdayaan Perempuan dan perlindungan anak	Pariwisata
Pekerjaan umum dan penataan ruang	Pangan	Pertanian
Perumahan rakyat dan Kawasan pemukiman	pertanahan	kehutanan
Sosial	Lingkungan hidup	Energi dan sumber daya mineral
	Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil	Perdagangan
	Pemberdayaan Masyarakat dan desa	Perindustrian
	Pengendalian penduduk dan keluarga berencana	Transmigrasi
	Perhubungan	
	Komunikasi dan informatika	
	Koperasi, usaha kecil, dan menengah (UKM)	
	Penanaman modal	
	Kepemudaan dan olah raga	
	Statistic	
	Persandian	
	Kebudayaan	
	Perpustakaan	

	kearsipan	
--	-----------	--

Tabel 2.1. Perbandingan Urusan Pemerintahan

Kemudian, urusan pemerintahan umum sendiri Adalah urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan presiden sebagai kepala pemerintahan. Dalam Pasal 25 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, urusan pemerintahan umum dilaksanakan oleh gubernur atau walikota/bupati di wilayah masing-masing. Dalam melaksanakan urusan pemerintahan umum, gubernur bertanggung jawab kepada presiden melalui Menteri, sedangkan walikota atau bupati bertanggung jawab kepada Menteri melalui gubernur sebagai wakil pemerintah pusat.

Pembatasan terhadap urusan pusat dan daerah sangatlah penting mengingat Indonesia Adalah negara dengan bentuk negara kesatuan. Sistem pemerintahan Indonesia sendiri menganut sistem kesatuan dengan asas desentralisasi sehingga melahirkan hubungan yang erat antara kewenangan dan pengawasan. Sehingga konsep kewenangan untuk menjalankan urusan pemerintahan pada pemerintah daerah tidaklah lahir dalam diri pemerintah daerah sebagai kepanjangan tangan pemerintah pusat, melainkan kewenangan untuk menjalankan urusan pemerintahan itu diberikan oleh pemerintahan pusat.

Sebaliknya, kewenangan yang disalahgunakan, tidak terbatas dan/atau tidak sesuai dengan atau tidak disertai dengan tujuan dan maksud atas diberikannya kewenangan tersebut, maka akan menimbulkan berbagai masalah seperti penindasan, munculnya otoritarianisme dan tirani yang dapat menimbulkan totalitarisme, dan rusaknya sistem pemerintahan serta hak-hak Masyarakat. Selain itu, penyalahgunaan kewenangan juga menimbulkan penyimpangan terhadap asas legalitas, asas legalitas sendiri merupakan salah satu prinsip utama dalam dasar penyelenggaraan pemerintahan. Selain asas legalitas, penyalahgunaan kekuasaan juga menimbulkan penyimpangan dari asas-asas umum pemerintahan yang baik. Asas-asas umum pemerintahan yang baik berarti pemerintahan yang

bebas dari korupsi, kolusi, dan nepotisme. Selain itu, penyalahgunaan kewenangan juga merupakan indikasi dari ketidaksahan atau cacat hukum dari suatu Keputusan atau Tindakan penyelenggara negara yang terdiri dari tiga unsur yakni kewenangan, prosedur, dan substansi. Ketiga jenis cacat hukum tersebut menjadi penyebab timbulnya penyalahgunaan kewenangan.

2.2. Penerapan

2.2.1. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penerapan berasal dari kata terap yang berarti berukir atau terpasang, penerapan sendiri mempunyai arti proses atau cara menerapkan sesuatu dan pemanfaatan atau perbuatan mempraktikkan. Dalam konteks penelitian ini, makna kata penerapan yang digunakan Adalah perbuatan mempraktikkan, lebih tepatnya proses dalam mempraktikkan suatu ketentuan hukum yakni standar keselamatan kendaraan bermotor di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat.

Penerapan sendriri memiliki istilah lain yakni implementasi. Implementasi berasal dari kata Bahasa Inggris yakni implementation yang berasal dari kata implement yang berarti menyediakan sarana untuk melakukan sesuatu atau menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu. Dapat disimpulkan, implementasi sendiri berarti Tindakan untuk memunculkan dampak atau akibat dari sesuatu.

Terdapat banyak pengertian dari kata penerapan itu sendiri yang dikemukakan oleh berbagai ahli. Menurut Dunn (2003), penerapan berarti pelaksanaan dari suatu kebijakan atau program yang memiliki rangkaian berhubungan yang diselenggarakan oleh badan atau pejabat pemerintahan yang diperuntukan pada bidang-bidang seperti Kesehatan, kesejahteraan social, ekonomi, administrasi, dan sebagainya.

Kemudian menurut Lukman Ali (2011), penerapan Adalah perbuatan atau tindakan mempraktikkan atau memasangkan sesuatu. Selain itu Riant Nugroho (2014)

berpendapat bahwa penerapan pada prinsipnya merupakan perbuatan suatu cara yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan yang diinginkan.

2.2.2. Contoh Penerapan

Terdapat beberapa contoh penerapan yang dapat digunakan untuk menjelaskan definisi penerapan yang telah disebutkan sebelumnya. Contoh-contoh penerapan tersebut merupakan penerapan suatu peraturan hukum seperti peraturan perundang-undangan. Salah satu contoh penerapan yang paling jelas saat ini Adalah penerapan Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE). Penerapan UU ITE diterapkan dengan berbagai Tindakan seperti pemblokiran situs-situs yang melanggar norma hukum seperti situs pornografi, situs perjudian daring, situs yang berisi penipuan atau menarik pengguna ke jerat penipuan (*phishing*), dan situs jasa keuangan yang tidak berizin dan tanpa pengawasan Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Dampak dari penerapan UU ITE sendiri terbilang cukup besar yang mana banyak yang bersifat positif pada keamanan di dunia maya, seperti berkurangnya angka kasus pencemaran nama baik dan pelanggaran norma kesusilaan yang ada di internet. Namun menyimpan banyak kekurangan seperti ketidaksesuaian dengan hak asasi manusia dan kebebasan berpendapat. Contohnya di antara lain kewenangan untuk memblokir situs-situs yang dianggap tidak sesuai dengan norma-norma yang ada di Masyarakat.

2.3. Keselamatan Lalu Lintas

2.3.1. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009, lalu lintas adalah Gerak kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan menurut Pasal 1 ayat (31) UU No. 22 Tahun 2009 keselamatan lalu lintas adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Keselamatan lalu lintas tergantung pada interaksi ketiga komponen yakni pengguna jalan, kendaraan, jalan dan lingkungan. Dalam penanganan keselamatan lalu lintas diperlukan prinsip jalan berkeselamatan dalam satu ruas jalan.

2.3.2. Aspek dalam Keselamatan Lalu Lintas

Terdapat tiga aspek dalam penerapan keselamatan lalu lintas yakni self-explaining, self-enforcing, dan forgiving road. Self-explaining adalah aspek di mana setiap jalan yang digunakan wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan yang bertujuan untuk memandu pengguna jalan tanpa adanya komunikasi langsung dengan penyelenggara jalan dengan elemen jalan yang mudah dipahami sehingga membantu pengguna jalan dalam mengetahui situasi dan kondisi jalan berikutnya. Self-enforcing adalah penyelenggaraan jalan yang merupakan pengaturan, pembinaan, Pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan. Kegiatan ini diharapkan mampu menciptakan kepatuhan dari pengguna jalan tanpa adanya peringatan. Forgiving road adalah jalan yang memenuhi syarat kelayakan fungsi secara teknis maupun administrative. Hal ini bertujuan untuk meminimalisir kesalahan pengguna jalan sehingga dapat meminimalisir Tingkat keparahan korban kecelakaan.

2.3.3. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 ayat (24) UU No. 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di mana suatu kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan, kadang kecelakaan ini menyebabkan luka-luka atau kematian orang atau hewan. Terdapat beberapa jenis kecelakaan lalu lintas berdasarkan posisi kendaraan seperti tabrak depan-depan, tabrak depan-belakang, tabrak depan-samping, tabrak mundur, tabrak sudut, dan lepas kendali. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga dibagi atas jumlah kendaraan yang terlibat seperti kecelakaan Tunggal dan kecelakaan ganda. Terdapat pula beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang dibagi menjadi 4 yakni faktor manusia sebagai pengguna jalan, faktor kendaraan yang digunakan, faktor jalan yang tidak memadai, dan lingkungan sekitar jalan.

Faktor manusia merupakan bentuk kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh orang yang baik berada di dalam suatu kendaraan bermotor atau pejalan kaki yang berada di sekitar jalan. Beberapa contoh dalam faktor manusia dalam kecelakaan lalu lintas antara lain mengemudi dalam keadaan mabuk, mengantuk, atau stress.

Selain itu, ada faktor yang bersifat perbuatan melanggar hukum seperti melanggar rambu lalu lintas, menggunakan ponsel saat mengemudi, tidak mengenakan sabuk pengaman/helm, dan berkendara secara ugal-ugalan. Selain disebabkan oleh pengemudi, kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh pengguna jalan non pengemudi seperti pejalan kaki yang menyebrang sembarangan.

Faktor kendaraan merupakan bentuk kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kondisi teknis dan operasional kendaraan yang digunakan dalam lalu lintas, faktor kendaraan bisa terjadi akibat kerusakan atau kegagalan pada sistem yang krusial pada kendaraan seperti rem blong yang disebabkan karena kegagalan sistem pengereman, ban pecah karena kekurangan atau kelebihan tekanan angin, kendaraan tergelincir akibat ban yang sudah aus, lampu baik lampu isyarat atau lampu utama yang padam di malam hari, dan kegagalan pada mesin akibat minimnya perawatan berkala. Selain itu kendaraan yang melebihi dimensi atau bobot maksimum yang diperbolehkan karena muatan yang diangkut (kendaraan ODOL, *over dimension over load*) atau kendaraan yang dimodifikasi secara berlebihan seperti penambahan lampu sorot yang berlebihan dan menyilaukan, penambahan dimensi bak kendaraan agar dapat memuat beban yang melebihi batas yang diperbolehkan, dan modifikasi lainnya yang dapat menyulitkan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan ataupun mengganggu pengguna jalan lain.

Faktor jalan merupakan bentuk kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kondisi jalan di lalu lintas yang tidak memadai untuk dilalui atau memiliki serangkaian hambatan atau rintangan yang disebabkan oleh berbagai hal seperti kerusakan pada jalan, rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, sistem penerangan jalan dan marka jalan. contoh dari faktor jalan antara lain jalan yang berlubang, licin, dan memiliki aspal yang sudah tergerus, lampu lalu lintas dan lampu penerangan jalan yang padam, dan rambu lalu lintas rusak atau hilang.

Faktor lingkungan merupakan bentuk kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh keadaan lingkungan sekitar, baik karena kondisi geografis lingkungan atau cuaca di sekitar jalan. Contoh faktor lingkungan antara lain jalan sempit di daerah perkotaan,

jalan menanjak dan berliku di wilayah pegunungan, wilayah sekitar jalan yang dilanda hujan deras dan badai, serta kabut tebal yang menghalangi pandangan pengemudi.

2.3.4. Pengelolaan Arus Lalu Lintas

Dalam mewujudkan arus lalu lintas yang tertib, diperlukan pengelolaan arus yang sesuai dengan jalan tersebut, arus lalu lintas dianggap lancar apabila bebas dari hambatan dan ketidaktertiban. Menurut Pasal 1 ayat (29) UU No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah kegiatan yang dimulai dari perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan serta fasilitas perlengkapan jalan sehingga keamanan berlalu lintas dapat terwujud. Wujud dari keselamatan lalu lintas adalah terjaminnya kondisi aman, tertib, lancar, dan selamat selama beraktivitas di jalan.

Terdapat dua strategi pengelolaan arus lalu lintas, salah satunya adalah strategi *push*. Strategi *push* adalah strategi pengelolaan arus lalu lintas yang berfokus dengan pengurangan jumlah kendaraan bermotor pribadi yang menggunakan jalan. Biasanya strategi ini berfokus dengan hal-hal yang menyulitkan atau membuat pengguna kendaraan bermotor pribadi menjadi tidak nyaman atau merasa terbebani dalam menggunakan jalan atau yang juga sebut sebagai disinsentif bagi pengguna kendaraan bermotor. Contoh-contoh strategi *push* dalam pengelolaan arus lalu lintas antara lain

- a. Pembatasan kendaraan bermotor pribadi yang dilakukan dengan penerapan jalan berbayar seperti yang dilakukan pada jalan tol
- b. Penerapan pajak kemacetan
- c. Pengaturan pajak penjualan/pembelian/impor kendaraan
- d. Biaya pendaftaran kendaraan atau pajak jalan
- e. Sistem kuota kendaraan seperti program *3 in 1* di mana satu mobil harus diisi minimal 3 orang termasuk pengemudi
- f. Manajemen tarif parkir
- g. Manajemen ruang parkir

- h. Pembatasan plat nomor kendaraan bermotor seperti penerapan sistem ganjil genap di jalan tertentu
- i. Zona rendah emisi di mana jumlah kendaraan bermotor dibatasi
- j. Zona pembatasan kecepatan
- k. Pembatasan ruang parkir
- l. Modifikasi lalu lintas menerus seperti penutupan jalan arus balik yang lebih sepi untuk mengakomodasi arus yang lebih ramai dan berpotensi menimbulkan kemacetan (*contraflow*)
- m. Relokasi ruang jalan untuk penggunaan lain seperti tempat pejalan kaki, pesepeda, atau transportasi umum, seperti pada masa awal beroprasinya Transjakarta atau mengambil sebagian lajur kendaraan bermotor untuk membuat lajur pesepeda atau memperluas trotoar.

Kemudian strategi *pull* dalam pengelolaan arus lalu lintas merupakan strategi yang mendorong pengguna jalan untuk menggunakan jalan tanpa penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Strategi ini berfokus pada dukungan pada cara alternatif dalam memanfaatkan fasilitas jalan dengan mengakomodasi pesepeda, pejalan kaki, dan pengguna transportasi umum, atau juga disebut insentif bagi pengguna jalan alternatif seperti pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi umum. Contoh-contoh strategi *pull* dalam pengelolaan arus lalu lintas antara lain

- a. Peningkatan layanan transportasi umum dengan infrastruktur yang memadai dan sistem tarif yang terintegrasi, serta penerapan jaringan angkutan prioritas
- b. Insentif bagi komuter berupa *parking cashout* atau insentif lahan parkir bagi mereka yang tidak menggunakan kendaraan bermotor, pengurangan pajak tiket transportasi umum, dan pengurangan pajak untuk pesepeda dan pejalan kaki
- c. Peningkatan kualitas layanan transportasi umum berupa sistem *bus rapid transit* (BRT), jalur khusus bus, maupun transportasi umum berbasis rel seperti *mass rapid transit* dan kereta komuter
- d. Meningkatkan infrastruktur sepeda berupa pembuatan jalur khusus sepeda beserta tempat parkir
- e. Meningkatkan infrastruktur pejalan kaki dengan memperluas pejalan kaki dan membuat zona khusus pejalan kaki serta aksesibilitas penyandang disabilitas

- f. Opsi mobilitas yang lebih beragam seperti *car sharing*, taksi, *feeder transport*, dan jasa sewa sepeda
- g. Perencanaan jalan transportasi tidak bermotor seperti trotoar yang terintegrasi dan peta/penunjuk jalan
- h. Meningkatkan kesadaran masyarakat akan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor dengan edukasi tentang transportasi umum dan penerapan hari bebas kendaraan bermotor

Penerapan strategi *push* dan *pull* harus dilakukan secara bersamaan dan sistematis agar menciptakan keserasian dan keseimbangan antara insentif dan disinsentif. Penerapan yang terlalu berfokus pada strategi *pull* hanya akan berdampak kecil pada pengguna kendaraan bermotor sebab kurangnya kesadaran para pengguna kendaraan bermotor akan pentingnya pengelolaan arus lalu lintas. Sedangkan apabila penerapan hanya terfokus pada strategi *push* juga tidak akan berdampak baik bagi pihak yang menggunakan kendaraan bermotor maupun yang tidak menggunakan kendaraan bermotor. Bagi pengguna kendaraan bermotor, hal ini akan menyulitkan mereka dalam melakukan perjalanan. Sedangkan bagi masyarakat yang tidak menggunakan kendaraan bermotor, mereka akan dirugikan dengan kurangnya infrastruktur yang memadai dan terjangkau baik bagi mereka yang menggunakan transportasi umum, berjalan kaki, dan bersepeda, akibatnya terjadi kesenjangan aksesibilitas bagi kedua belah pihak tersebut.

Tujuan dari pengelolaan arus lalu lintas adalah untuk mengurangi ketergantungan pada penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan beralih ke moda transportasi yang lebih berkelanjutan seperti transportasi umum, berjalan kaki, dan bersepeda serta mendorong efisiensi penggunaan lahan sehingga menciptakan tata ruang kota yang dinamis dan efisien.

Pengelolaan arus lalu lintas telah terbukti dalam mengurangi angka kemacetan. Pada tahun 2007 di Stockholm, Swedia, telah diterapkan pajak kemacetan di pusat kota, terdapat banyak masyarakat yang menolak kebijakan tersebut, namun

pemerintah mampu menangani hal tersebut dengan meningkatkan layanan bus untuk mengakomodasi yang terkenda dampak dari pajak kemacetan tersebut. Padahal akhirnya jumlah pengguna bus di Stockholm meningkat sebesar 10-15 persen dan jumlah volume lalu lintas berkurang sebesar 20 persen. Sumber pendapatan yang bertambah berkat pajak dan bus tersebut digunakan pemerintah Swedia untuk meningkatkan infrastruktur transportasi Stockholm.

Di Indonesia, masalah seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang umum terjadi terutama di wilayah kota besar. Berkaca dari penerapan pengelolaan arus lalu lintas di Jakarta, kota-kota di Indonesia harus mengambil Langkah untuk mengakui bahwa penambahan lajur kendaraan bermotor dan Pembangunan jalan tol dalam kota bukanlah pendekatan yang efektif dalam mencegah atau mengurangi kemacetan lalu lintas serta mengurangi kerugian ekonomi, sosial, dan lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor yang berlebihan. Langkah-langkah yang dapat dilakukan kota-kota besar di Indonesia antara lain peningkatan infrastruktur transportasi umum baik yang menggunakan jalan maupun rel, memberikan lajur khusus pesepeda, memperbaiki dan menertibkan trotoar serta memberikan akomodasi lebih bagi pengguna penyandang disabilitas, menerapkan kebijakan ganjil genap atau satu kendaraan untuk 3 orang, dan menerapkan hari bebas kendaraan bermotor di jalan tertentu.

2.4. Standar Keselamatan

2.4.1. Pengertian standar

Menurut Pasal 8 Undang-undang No. 7 Tahun 2014, standar Adalah persyaratan teknis atau sesuatu yang dibakukan termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan consensus semua pihak, pemerintah, Keputusan internasional yang terkait dnegan memperhatikan syarat keselamatan, keamanan, Kesehatan, lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, pengalaman, serta perkembangan pada masa kini dan masa depan untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.

Sedangkan menurut ISO dan IEC, standar Adalah dokumen yang dibentuk menurut suatu konsensus/kesepakatan dan yang disetujui oleh badan yang berwenang yang menyediakan aturan, garis pedoman, atau karakteristik untuk hasil/aktivitas yang bertujuan untuk mencapai Tingkatan paling optimum dalam suatu konteks yang diberikan. Pada dasarnya standar Adalah hasil kesepakatan dari pihak yang memiliki kepentingan yang memiliki kepentingan terhadap berjalannya atau hasil dari suatu hal.

2.4.2. Jenis-jenis Standar

Standar dibagi atas dua jenis yakni standar secara *de facto* dan *de jure*. Standar secara *de facto* Adalah standar yang ditetapkan oleh pemain pasar dan bersifat alami dan terbentuk secara sendiri sebagai satu-satunya atau salah satu bagian dari standar yang lebih dominan tanpa pengaruh dari Lembaga standarisasi resmi. Sedangkan standar *de jure* sendiri Adalah standar standar yang dibentuk oleh Lembaga standarisasi resmi yang bersifat resmi.

Kedua jenis standar yakni standar *de facto* dan *de jure* digunakan secara Bersama-sama sesuai kesepakatan atau consensus dari para pemegang kepentingan standar yang berkaitan. Sedangkan proses penerapan standar pada suatu produk atau organisasi disebut standarisasi.

2.4.3. Pengertian Standarisasi

Standarisasi adalah Tindakan untuk mengontrol semua kepentingan standar secara tertib dengan menyertakan beberapa mitra, standarisasi juga terkait dengan pengembangan di bidang peningkatan standar mengenai partisipasi di wilayah lokal/Masyarakat yang luas. Terdapat empat tingkatan dari standarisasi, yakni standarisasi Tingkat Perusahaan di mana prinsip-prinsip direncanakan, diberikan, dan dilaksanakan pada organisasi atau industri yang merupakan kesepakatan dari berbagai pihak dalam organisasi Perusahaan sebagai acuan pelaksanaan pengadaan barang, penjualan, pengolahan, atau pelaksanaan tugas. Kedua yakni Tingkat nasional, dalam suatu negara memiliki suatu standar yang berlaku secara nasional, dalam kasus ini Indonesia memiliki SNI yang direncanakan berdasarkan

kepentingan Bersama dari negara dan ditetapkan oleh Lembaga standarisasi nasional (di Indonesia bernama BSN) yang sesuai peraturan yang berlaku. Ketiga Tingkat regional, saat ini beberapa negara telah bekerjasama untuk membentuk pasar Tunggal, untuk memperoleh keuntungan Bersama, negara-negara anggota bersepakat untuk membuat standarisasi sendiri. Sebagai contoh di Uni Eropa terdapat CEN, CENELEC, dan ETSI. Kemudian Tingkat internasional, terdapat beberapa Lembaga standar internasional seperti ISO, CAC, ITU, dan IEC. Setiap negara mengembangkan aturan standarnya sendiri untuk diberlakukan pada batas wilayah kedaulatan negara yang bersangkutan. Riset standar adalah salah satu tugas utama Lembaga standar nasional.

Di Indonesia, kendaraan bermotor yang diproduksi harus dilengkapi perlengkapan keselamatan seperti sabuk keselamatan, ban Cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, serta sistem pengaman lainnya. Sistem keselamatan dibagi menjadi dua yakni aktif dan pasif, sistem keselamatan aktif adalah fitur keselamatan yang mencegah kecelakaan sedangkan sistem pasif adalah fitur yang melindungi penumpang saat terjadi kecelakaan.

2.5. Kendaraan Bermotor

2.5.1. Pengertian Kendaraan Bermotor

Menurut Pasal 1 ayat (7 dan 8) UU No. 22 Tahun 2009, kendaraan adalah sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanis berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

Menurut PP No. 55 tahun 2012 tentang kendaraan, Kendaraan bermotor sendiri terbagi atas:

- a. Sepeda motor, sepeda motor Adalah kendaraan bermotor yang memiliki 2 roda dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan yang memiliki 3 roda tanpa rumah-rumah

- b. Mobil penumpang Adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.
- c. Mobil bus Adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut orang dan memiliki lebih dari 8 tempat duduk termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3500 kilogram.
- d. Mobil barang Adalah kendaraan bermotor yang dirancang Sebagian atau sepenuhnya untuk mengangkut barang. Mobil barang sendiri terdiri atas mobil bak muatan tertutup, mobil bak muatan terbuka, mobil tangka, dan mobil penarik

Kendaraan bermotor jenis mobil penumpang dibagi atas 3 jenis yakni:

- a. Mobil penumpang sedan yang memiliki 3 ruang yang terdiri atas ruang mesin, ruang pengemudi dan penumpang, dan ruang bagasi.
- b. Mobil penumpang bukan sedan yang memiliki 2 ruang terdiri atas ruang mesin dan ruang pengemudi dan penumpang dan/atau bagasi.
- c. Mobil penumpang lainnya yang dirancang untuk kebutuhan khusus

Mobil bus dibagi atas 3 jenis yakni mobil bus kecil dengan JBB 3.500 sampai dengan 5.000 kilogram, ukuran Panjang keseluruhan tidak melebihi 6.000 milimeter, dan lebarnya maksimal 2.100 milimeter dengan tinggi tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Bus sedang dengan JBB dari 5.000 sampai dengan 8.000 kilogram, Panjang kendaraan tidak melebihi 9.000 milimeter dan lebarnya maksimal 2.100 milimeter dengan tinggi tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Bus besar dengan JBB 8.000 sampai dengan 16.000 kilogram, Panjang maksimal 9.000 sampai 12.000 milimeter, lebar kendaraan 2.500 milimeter, dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Bus maxi dengan JBB 16.000 samapi dengan 24.000 kilogram, Panjang 12.000 sampai dengan 13.500 milimeter, lebar kendaraan 2.500 milimeter, dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Bus gandeng atau bus tempel dengan JBKB 22.000 sampai dengan 26.000 kilogram, Panjang kendaraan 13.500 sampai dengan 18.000 milimeter, lebar

kendaraan 2.500 milimeter, dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Bus tingkat dengan JBB 21.000 sampai dengan 24.000 kilogram, Panjang 9.000 sampai dengan 13.500 milimeter, lebar kendaraan 2.500 milimeter, dan tinggi kendaraan tidak lebih dari 4.200 milimeter.

Setiap kendaraan bermotor diwajibkan memenuhi persyaratan teknis yang terdiri atas susunan yang terdiri atas

- a. Rangka landasan, yang memenuhi persyaratan dengan konstruksi terpisah, menyatu, atau Sebagian menyatu Sebagian terpisah dengan badan kendaraan. Rangka landasan harus dapat menahan seluruh beban getaran dan guncangan kendaraan berikut dengan beban muatannya sebesar JBB atau JBKB. Rangka landasan harus tahan terhadap korosi, dan rangka landasan harus dilengkapi dengan alat pengait di bagian depan dan belakang kendaraan kecuali sepeda motor. Rangka landasan untuk kendaraan bermotor yang dirancang untuk menarik kereta gandengan atau kereta tempelan dilengkapi dengan peralatan penarik yang dirancang khusus. Rangka landasan juga harus dibubuhkan nomor rangka landasan. Nomor rangka harus ditempatkan secara permanen pada bagian tertentu rangka landasan, ditulis dengan bentuk embos ke dalam atau keluar dan mudah dilihat dan dibaca.
- b. Motor penggerak yang terdiri dari motor bakar, motor Listrik, dan kombinasi motor bakar dan motor Listrik (hybrid). Motor penggerak memiliki syarat mempunyai daya untuk dapat mendaki pada jalan tanjakan dengan sudut kemiringan minimum 8 derajat dengan kecepatan minimum 20 kilometer per jam pada segala kondisi jalan. Motor penggerak harus dapat dihidupkan dari tempat duduk pengemudi. Motor penggerak kendaraan bermotor tanpa gandengan atau kereta tempel selain sepeda motor harus memiliki perbandingan antara daya dan berat total kendaraan sebesar 4,50 kilowatt (6 daya kuda) setiap 1.000 kilogram dari JBB atau JBKB sedangkan motor penggerak pada kendaraan bermotor dengan gandengan atau kereta tempelan selain sepeda motor harus memiliki perbandingan antara daya dan berat total kendaraan sebesar 5,50 kilowatt (7,4 daya kuda) setiap 1.000 kilogram dari JBB atau JBKB. Motor penggerak harus dibubuhkan nomor motor penggerak yang ditempatkan

secara permanen pada bagian tertentu pada motor penggerak, ditulis dalam bentuk embos ke dalam atau keluar dan mudah dilihat dan dibaca.

- c. Sistem pembuangan harus memenuhi persyaratan berupa dirancang dan dibuat dari bahan yang cukup kuat, arah pipa pembuangan tidak mengganggu pengguna jalan lain, asap pembuangan tidak mengarah pada tangka bahan bakar atau roda sumbu belakang kendaraan bermotor, dan pipa pembuangan tidak melebihi sisi samping atau sisi belakang kendaraan bermotor. Pipa pembuangan harus diarahkan ke atas, belakang, atau sisi kanan sebelah belakang ruang penumpang dengan sudut kemiringan tertentu terhadap garis Tengah kendaraan bermotor. Khusus kendaraan pengangkut barang mudah terbakar, sistem pembuangan harus diarahkan ke arah kanan bagian depan ruang pengemudi dan pada mobil bus sistem pembuangan harus diarahkan ke arah belakang pada sisi kanan.
- d. Sistem penerus daya atau transmisi yang terdiri atas otomatis, manual, dan kombinasi otomatis dan manual. Sistem penerus daya harus memenuhi persyaratan berupa dapat dikendalikan dari tempat duduk pengemudi, memungkinkan kendaraan bermotor bergerak maju dengan satu atau lebih kecepatan, dan memiliki kemampuan bergerak mundur. Sistem penerus daya dengan kemampuan mundur tidak diperlukan untuk sepeda motor dan kendaraan roda tiga yang rodanya dipasang simetris terhadap bidang Tengah arah memanjang yang memiliki JBB maksimum 400 kilogram.
- e. Sistem roda-roda yang terdiri atas roda dan sumbu roda. Roda terdiri atas pelek dan ban bertekanan.
- f. Suspensi yang mampu menahan beban, getaran, dan kejutan kendaraan bermotor pada berat JBB atau JBKB
- g. Alat kemudi berupa roda kemudi, stang kemudi, atau batang kemudi yang dapat digerakkan dan tidak membahayakan pengemudi.
- h. Rem yang terdiri dari rem utama dan rem parkir. Rem utama harus bekerja pada semua roda sesuai dengan beban sumbu. Rem parkir harus mampu menahan kendaraan dalam keadaan berhenti pada jalan datar, menanjak, maupun turunan dan memiliki sistem penguncian mekanis atau sistem lain sesuai perkembangan teknologi. Sepeda motor dengan JBB 400 kilogram tidak diwajibkan memiliki rem parkir

- i. Sistem lampu dan alat pemantul Cahaya yang terdiri dari lampu utama dekat, lampu utama jauh lampu penunjuk arah, lampu rem, lampu posisi depan, lampu posisi belakang, lampu mundur, lampu penerangan tanda nomor kendaraan bermotor, lampu isyarat peringatan (lampu hazard), tanda batas dimensi untuk kendaraan bermotor yang lebarnya lebih dari 2.100 milimeter pada bagian depan dan belakang. Alat pemantul Cahaya dipasang secara berpasangan dan dapat dilihat oleh pengemudi, kendaraan lain dengan jarak paling sedikit 100 meter.
- j. Serta komponen pendukung lain seperti pengukur kecepatan, kaca spion, penghapus kaca kecuali untuk sepeda motor, klakson, spakbor, dan bumper kecuali untuk sepeda motor.

2.5.2. Peran Kendaraan Bermotor dalam Kehidupan Masyarakat

Kendaraan bermotor merupakan salah satu komponen sarana transportasi yang penting bagi social, budaya, dan perekonomian. Alasan mengapa kendaraan bermotor penting bagi perkembangan adalah kendaraan bermotor merupakan alat penggerak bagi orang dan/atau barang dari satu wilayah ke wilayah lain secara singkat, efektif, dan efisien. Secara sederhana, kendaraan bermotor merupakan hal terpenting dalam operasional distribusi dan pengisi kehidupan social budaya dan ekonomi.

Menurut BPS, di Indonesia sendiri terdapat 157.080.504 unit kendaraan bermotor. Jumlah tersebut terdiri dari 18.285.293 unit mobil penumpang, 269.710 unit bus, 6.091.822 unit truk, dan 132.433.679 unit sepeda motor. Jika dibandingkan dengan jumlah keseluruhan penduduk Indonesia sebesar 284 juta jiwa, maka rasio jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia Adalah 1,8:1. Yang berarti setiap 1,8 orang di Indonesia memiliki kendaraan bermotor.

Kendaraan bermotor memiliki peran yang signifikan terhadap perekonomian Indonesia. Kendaraan bermotor menjadi sarana angkut pilihan masyarakat baik orang maupun barang. Selain itu, menurut Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia, (GAIKINDO) industri kendaraan bermotor juga berperan sangat penting

terhadap perkembangan perekonomian Indonesia. Industri kendaraan bermotor di Indonesia telah berperan terhadap kurang lebih 1,6 juta lapangan kerja bagi orang yang bekerja di sektor industri. Selain memproduksi kendaraan bermotor untuk pasar local, industri kendaraan bermotor di Indonesia juga memproduksi kendaraan bermotor untuk diekspor. Selain itu, industri kendaraan bermotor yang sangat besar di Indonesia juga dapat menarik minat investor dari luar negeri untuk berinvestasi di Indonesia, khususnya dalam bidang otomotif. Kemudian industri kendaraan bermotor juga berpengaruh terhadap industri pertambangan dan pengolahan bahan baku logam seperti bijih nikel, fero nikel, nikel *matte* dan nikel *pig iron* karena semakin banyaknya kebutuhan bahan logam tersebut untuk persediaan bahan baku. Dan industri kendaraan bermotor berkontribusi pada 9,67 persen capaian industri pengolahan nonmigas.

Melihat seberapa pentingnya kendaraan bermotor, pemerintah harus menanta sistem transportasi nasional yang salah satunya adalah kendaraan bermotor. Pemerintah mengeluarkan UU No. 22 Tahun 2009 yang salah satu pelaksanaannya adalah pengujian kendaraan bermotor.

2.6. Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor yang Berlaku di Indonesia

2.6.1. Peraturan Perundang-undangan yang Mengatur Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia

Standar keselamatan kendaraan bermotor di Indonesia sendiri diatur dalam

- a. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48-59
- b. PP No. 30 Tahun 2021
- c. Permenhub No. 26 Tahun 2015
- d. Permenhub No. 54 Tahun 2019
- e. Permenhub No. 74 Tahun 2021 dan perubahannya yakni
- f. Permenhub No. 13 Tahun 2024.

2.6.2. Rincian Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia

Menurut Permenhub No. 74 Tahun 2021, perlengkapan keselamatan yang diperlukan dalam kendaraan bermotor antara lain

- a. Sabuk keselamatan (Pasal 4) yang harus dipasang di tempat duduk pengemudi dan penumpang dengan paling sedikit tiga jangkar untuk pengemudi dan penumpang depan samping pengemudi, tidak memiliki tepi tajam, dan mudah dioperasikan. Untuk penumpang belakang mendapatkan sabuk pengaman dengan paling sedikit dua jangkar.
- b. Ban Cadangan dengan ukuran yang sama dengan ban yang terpasang pada kendaraan bermotor. Ban Cadangan dapat diganti dengan teknologi lain yang menggantikan fungsi ban Cadangan seperti run flat tire (ban tahan kempes) dengan pengukur tekanan ban, tire repair kit (perlengkapan perbaikan ban), atau teknologi lain yang telah disetujui Menteri melalui Direktur Jenderal.
- c. Segitiga pengaman paling sedikit berjumlah dua buah, berwarna merah dan memantulkan Cahaya dan terpasang dengan kokoh pada bagian dalam kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tepi bagian dalam paling sedikit 25 dan paling banyak 50 milimeter untuk tipe I dan paling sedikit 50 dan paling banyak 85 milimeter untuk tipe II. Segitiga pengaman dipasang dengan jarak paling sedikit 30 meter dari belakang kendaraan bermotor.
- d. Dongkrak, digunakan untuk mengangkat kendaraan.
- e. Pembuka roda untuk membuka roda tanpa merusak komponen roda
- f. Helm dan rompi pemantul Cahaya.
- g. Kotak P3K yang berisi obat antiseptic, kain Kassa, kapas, dan plester, ditutup dengan wadah yang tidak mempercepat penurunan kualitas obat antiseptic.
- h. Perisai kolong belakang
- i. Perisai kolong samping
- j. Alat pemantul Cahaya tambahan
- k. Fasilitas tanggap darurat berupa alat pemadam api ringan, alat pemecah kaca, dan ganjal roda.
- l. Akses keluar darurat

Alat-alat tersebut di atas wajib dilengkapi pada suatu kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 38 sampai dengan 40.

Untuk standarisasi uji tabrak, Indonesia mengikuti standar yang dibuat oleh ASEAN NCAP (*New Car Assessment Programme for Southeast Asian Countries*) selaku lembaga pengujian keselamatan kendaraan bermotor yang menaungi negara-negara di Asia Tenggara. Akan tetapi hal tersebut tidak bersifat absolut sebab standar dari Lembaga lain juga digunakan, sebagai contoh, mobil-mobil dari pabrikan Eropa menggunakan standar dari Euro NCAP (*European New Car Assessment Programme*) atau untuk kendaraan yang diimpor dari India kebanyakan menggunakan standar dari Global NCAP¹⁹. Walaupun tidak disebutkan secara resmi dalam peraturan perundang-undangan, namun banyak kendaraan bermotor yang beredar di Indonesia memiliki hasil uji tabrak dari berbagai institusi tersebut.

2.6.3. Perbandingan Standar Keselamatan Kendaraan Bermotor di Indonesia dan Standar keselamatan Kendaraan Bermotor di Negara Lain

Dibandingkan dengan standar keselamatan di negara lain, terutama negara-negara maju, standar keselamatan kendaraan bermotor di Indonesia tergolong masih sangat tertinggal dan terbelakang mengingat latar belakang Indonesia sebagai sebuah negara berkembang.

Sebagai contoh, standar keselamatan yang berlaku di negara-negara Uni Eropa mengacu pada regulasi yang disebut “*Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users*”. Secara singkat peraturan ini merupakan peraturan yang sejenis dengan Permenhub No. 74 Tahun 2021, yakni peraturan yang membahas tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor. Berbagai contoh isi yang terdapat pada peraturan tersebut adalah sebagai berikut:

¹⁹ Speedwork,
https://www.speedwork.id/mengenal_uji_keselamatan_kendaraan_bermotor.html#:~:text=Bagi%20mobil%20yang%20dipasarkan%20di,fitur%20safety%20pada%20kendaraan%20bermotor,
 diakses pada 24 Februari 2024

- a. Setiap kendaraan bermotor yang diproduksi harus dilengkapi dengan monitor tekanan ban (*tyre pressure monitor*) yang mampu memberikan peringatan kepada pengemudi apabila terjadi kekurangan tekanan.
- b. Setiap kendaraan bermotor yang diproduksi harus dilengkapi dengan alat bantu berteknologi tinggi berupa pembatas kecepatan cerdas (*intelligent speed assistance*), perangkat yang dapat mendeteksi kadar alkohol pada pengemudi (*alcohol interlock*), sensor kantuk pengemudi yang mampu memperingatkan pengemudi (*driver drowsiness and warning system*), sensor kewaspadaan pengemudi yang dapat mendeteksi apabila pengemudi terfokus pada hal lain selain kondisi jalan (*advanced driver distraction warning*), lampu rem mendadak (*emergency stop signal*), sensor dan kamera mundur (*reversing detection*), dan perekam data kejadian yang mampu merekam apa yang terjadi dalam suatu kendaraan bermotor apabila terjadi suatu peristiwa (*event data recorder*)
- c. Ketentuan mengenai kendaraan yang dapat berjalan sendiri yakni kendaraan yang memiliki sistem yang dapat menggantikan peran pengemudi dalam menjalankan kendaraan seperti kendali setir, gas, dan rem.

Kemudian ada standarisasi yang dibuat oleh Euro NCAP (*European New Car Assesment Programme*), suatu lembaga independen yang berbasis di Leuven, Belgia. Euro NCAP menerapkan berbagai standar keselamatan khususnya dalam hal keselamatan pasif atau sistem keselamatan yang bekerja saat atau setelah kendaraan mengalami kecelakaan, keselamatan bagi penumpang anak dan balita terutama yang menggunakan kursi penopang khusus (*booster seat*) dan keselamatan pejalan kaki. Pengukuran data yang dilakukan Euro NCAP mengacu pada hasil uji tabrak dan pengujian alat keselamatan lainnya. Dalam melakukan pengujian, pihak Euro NCAP akan membeli beberapa unit kendaraan bermotor yang akan diuji, kendaraan uji merupakan model yang dijual secara umum dan diproduksi massal. Kemudian kendaraan akan didata berdasarkan jenis kendaraan, berat kotor kendaraan, sistem penggerak, dimensi kendaraan, jumlah tempat duduk, dan kelengkapan perangkat keselamatan. Kemudian dilakukan uji tabrak. Selain uji tabrak, Euro NCAP juga melakukan uji keselamatan pejalan kaki dengan menabrakkan alat uji yang menyerupai kaki dan kepala manusia dan mengukur

gaya yang diterima alat uji. Kendaraan yang dilengkapi rem darurat otomatis akan diuji keakuratannya dengan simulasi skenario pejalan kaki dan pengendara sepeda.

Selain wilayah Eropa, Amerika Serikat juga memiliki standar keselamatan kendaraan bermotor yang lebih baik ketimbang standar-standar dari negara lain. Di Amerika Serikat, standar keselamatan diatur oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), suatu lembaga yang berada di bawah pemerintah Amerika Serikat. NHTSA juga melakukan uji tabrak pada kendaraan bermotor yang akan dijual untuk pasar Amerika Serikat. Uji tabrak yang dilakukan NHTSA antara lain

- a. *Full Frontal Rigid Barrier Impact Test*, merupakan uji tabrak yang dilakukan dengan menabrakkan kendaran dengan dinding pembatas
- b. *Side Impact Rigid Pole Test*, merupakan uji menabrakkan bagian samping kendaraan pada sebuah struktur berbentuk tiang yang kokoh, hal ini untuk mensimulasikan tabrakan pada tiang yang kokoh seperti tiang listrik dan lampu penerangan jalan
- c. *Side Impact Moving Deformable Barrier Test*, merupakan uji tabrak di mana sebuah kereta dengan bagian depan yang dapat remuk ditabrakkan pada bagian samping kendaraan bermotor, hal ini untuk mensimulasikan tabrak samping oleh kendaraan bermotor
- d. *Dynamic Rollover Resistance (Fishhook Maneuver) Test*, merupakan uji kestabilan kendaraan bermotor pada saat menikung tajam dengan kecepatan tertentu
- e. *Static Stability Factor (SSF) Measurement Test*, merupakan uji kestabilan kendaraan bermotor dalam keadaan diam, dilakukan dengan meletakkan kendaraan pada suatu pijakan, kemudian pijakan tersebut dimiringkan

Untuk wilayah Australia dan Selandia Baru juga memiliki lembaga pengujian dan standarisasi keselamatan kendaraan bermotornya sendiri yang disebut ANCAP (*Australasian New Car Assessment Program*). Sama seperti kedua lembaga

standarisasi keselamatan kendaraan bermotor yang telah disebutkan di atas, ANCAP juga memfokuskan pengujian pada keselamatan penumpang dewasa dan anak-anak, keselamatan pejalan kaki dalam peristiwa kecelakaan, dan sistem keselamatan aktif berteknologi tinggi, serta melakukan uji tabrak pada kendaraan baru yang beredar untuk pasar Australia dan Selandia Baru.

Indonesia sendiri tidak memiliki organisasi maupun badan baik badan pemerintahan atau lembaga independen yang mengatur tentang standar keselamatan kendaraan bermotor. Namun banyak kendaraan bermotor khususnya kendaraan bermotor penumpang yang dijual di Indonesia menggunakan standar yang ditetapkan oleh ASEAN NCAP, ASEAN NCAP sendiri adalah organisasi yang dibentuk antara *Malaysian Institute of Road Safety Research* (MIROS), Lembaga standarisasi keselamatan kendaraan bermotor yang berasal dari Malaysia dan Global NCAP, organisasi standarisasi keselamatan kendaraan bermotor yang berbasis di Inggris dan menaungi berbagai lembaga standarisasi keselamatan kendaraan bermotor di dunia seperti di India dan negara-negara Amerika Latin. ASEAN NCAP sendiri bermarkas di Selangor Darul Ehsan, Malaysia. Kendati demikian, wilayah cakupan ASEAN NCAP adalah seluruh negara Asia Tenggara yang merupakan anggota dari ASEAN.

Standarisasi yang diterapkan oleh ASEAN NCAP berada di bawah Euro NCAP, NHTSA, dan ANCAP, di mana penggunaan perangkat keselamatan yang wajib ada pada kendaraan bermotor pasar negara maju seperti yang telah disebutkan di atas tidak diwajibkan dan hanya menjadi nilai tambah dari standarisasi, mengingat kendaraan bermotor yang diuji oleh ASEAN NCAP dirancang untuk pasar Asia Tenggara yang mana kebanyakan merupakan negara berkembang. Selain itu, kriteria potensi cedera pada pengujian yang dilakukan oleh ASEAN NCAP sedikit lebih longgar dan sederhana dibandingkan Euro NCAP, NHTSA, atau ANCAP yang mana kriterianya lebih ketat.

Jika dibandingkan dengan standarisasi di berbagai negara tersebut, standar keselamatan di Indonesia masih terbilang mengalami ketertinggalan dan keterbelakangan dalam berbagai aspek. Salah satunya adalah tidak adanya lembaga standarisasi kendaraan bermotor yang independen serta memiliki standar yang tinggi, selain itu banyak perangkat keselamatan yang menjadi kewajiban bagi setiap kendaraan bermotor di beberapa negara namun banyak yang tidak dilengkapi ataupun hanya menjadi pilihan opsional yang mana perangkat tersebut tidak dilengkapi pada semua tipe pada satu model tertentu, melainkan hanya pada model tertentu yang lebih mahal. Perangkat seperti AEB (*autonomous emergency braking*), *lane keeping assist*, *driver drowsiness warning system*, dan *tire pressure monitoring system*, dan bahkan untuk jenis kendaraan tertentu terutama kendaraan komersial angkut, kantong udara (*airbag*), sistem pencegah rem terkunci saat mengerem (ABS), dan sabuk pengaman dengan sistem penarik otomatis masih menjadi hal yang begitu asing bagi dunia otomotif di Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis dan Tipe Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metode yuridis normative-empiris. Penelitian yuridis normatif-empiris yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah *non-judicial case study* yakni penelitian terhadap suatu studi kasus yang tidak berkaitan dengan pihak pengadilan²⁰.

3.2. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif-empiris. Metode penelitian yuridis normatif-empiris adalah metode penelitian yang menggabungkan antara penelitian yuridis empiris, dan yuridis normatif dan digunakan untuk memastikan jika penerapan hukum pada suatu peristiwa sesuai atau tidak dengan ketentuan peraturan yang berlaku atau apakah ketentuan telah dilaksanakan sebagaimana mestinya. Penelitian dengan pendekatan normatif-empiris menekankan pada penelitian hukum yang tidak hanya mengkaji sistem norma dalam peraturan perundang-undangan namun juga mengamati interaksi dan penerapannya.

3.3. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini dilakukan dengan mempertimbangkan data primer dan data sekunder. Data primer adalah sumber yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan secara langsung. Contoh dari data primer antara lain laporan dari penelitian langsung yang dilakukan. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari data yang telah diolah sebelumnya dan mengikat secara yuridis seperti peraturan perundang-undangan, hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, buku, surat kabar, dan jurnal.

²⁰ Hukum Online, <https://www.hukumonline.com/berita/a/tiga-jenis-metodologi-untuk-penelitian-skripsi-jurusan-hukum-lt6458efc23524f/?page=2>, diakses pada 23 Februari 2024

Data dalam penelitian ini berasal dari berbagai sumber. Jenis data yang digunakan dalam data ini adalah data primer yaitu data yang bersumber dari hasil penelitian langsung berupa laporan dan hasil wawancara dengan narasumber berupa ahli atau orang yang berkaitan dengan penelitian, dan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber bacaan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas, kendaraan bermotor, dan standar keselamatan kendaraan bermotor. Menurut Amirudin dan Zainal Asikin, data sekunder dalam penelitian hukum terdiri atas bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier²¹.

a. Bahan hukum primer terdiri atas peraturan perundang-undangan yang terdiri atas undang-undang, ketetapan MPR, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Lembaga negara, Peraturan Menteri, Peraturan Daerah, Putusan pengadilan, dan kontrak. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah

1. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48-59
2. Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Peraturan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2019 tentang Tata Cara Uji Sampel Kendaraan Bermotor
4. Peraturan Menteri Perhubungan No. 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor
5. Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor

b. Bahan hukum sekunder terdiri atas naskah akademik rancangan undang-undang, buku, karya ilmiah, jurnal, artikel, dan tulisan yang berkaitan dengan permasalahan hukum.

c. Bahan hukum tersier terdiri atas kamus dan ensiklopedia.

²¹ Amirudin dan H. Zaenal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006, hlm. 118.

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode wawancara yang dilakukan di Unit Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor (UP PKB) Kedaung Angke yang berada di bawah naungan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi Pustaka dengan membaca, menelaah, dan mengutip peraturan perundang-undangan, buku, atau literatur yang berkaitan erat dengan keselamatan lalu lintas, kendaraan bermotor, dan standar keselamatan kendaraan bermotor.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis untuk menjawab pertanyaan yang terdapat pada rumusan masalah, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor yang beredar di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat dinilai cukup baik dengan persentase kendaraan yang lulus pengujian sebesar 97,3 persen, namun masih banyak ditemui kendaraan yang tidak lulus pengujian dan tetap beroperasi yang mana hal ini berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dikarenakan faktor kendaraan yang tidak layak beroperasi.
2. Hal-hal yang menjadi faktor penghambat dalam penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor yang beredar di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat antara lain kurangnya kesadaran Masyarakat mengenai pentingnya standar keselamatan kendaraan bermotor, kualitas kendaraan yang beredar di Indonesia masih terbilang kurang bila dibandingkan dengan kendaraan yang beredar di luar negeri, dan pengawasan dari pihak terkait yang kurang efektif.

5.2. Saran

Sebuah penelitian harus memberikan manfaat baik bagi peneliti atau perkembangan ilmu pengetahuan, instansi atau Lembaga, serta pihak-pihak yang terkait dalam bidang penelitian tersebut. Penelitian ini memiliki manfaat khususnya bagi pihak-pihak yang berada di Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat ataupun pemilik kendaraan bermotor di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat. Berdasarkan Kesimpulan di atas, terdapat beberapa saran yang dapat dilakukan oleh Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat untuk meningkatkan

kesadaran akan standar keselamatan kendaraan bermotor di wilayah Kota Administrasi Jakarta Barat antara lain:

1. Saran untuk Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Barat

- a. Mewajibkan pemeriksaan rutin pada kendaraan bermotor secara berkala dan merekomendasikan kepada pemilik kendaraan bermotor yang tidak lulus pengujian untuk melakukan perbaikan hingga lulus pengujian agar jumlah kendaraan bermotor yang tidak lulus pengujian dapat dikurangi.
- b. Mendorong agen tunggal kendaraan bermotor yang memproduksi, merakit, mengimpor, mengedarkan, dan memasarkan kendaraan bermotor di Indonesia untuk menguji setiap kendaraan yang diedarkan mereka agar sesuai dengan standar keselamatan kendaraan bermotor yang berlaku.
- c. Memberikan edukasi dan rekomendasi pengujian pada pemilik kendaraan bermotor akan pentingnya standar keselamatan pada kendaraan bermotor untuk meningkatkan kesadaran pemilik kendaraan bermotor akan pentingnya standar keselamatan kendaraan bermotor, baik bagi pemilik, pengemudi, maupun pengguna jalan lain.
- d. Menindak tegas kendaraan bermotor yang tidak sesuai standar keselamatan yang berlaku di Indonesia

2. Saran bagi Pemerintah Indonesia khususnya yang berada di Kementerian Perhubungan

- a. Meningkatkan standar keselamatan kendaraan bermotor di seluruh Indonesia agar dapat mengurangi angka terjadinya kecelakaan dan agar peraturan yang berlaku secara nasional bisa menjadi relevan bagi standar internasional yang berlaku di seluruh dunia.
- b. Menyetarakan sistem pemeriksaan kendaraan bermotor baik bagi kendaraan bermotor angkutan dan kendaraan bermotor pribadi yang sejenis untuk mengurangi kerumitan dalam penerapan standar keselamatan, idelanya penyetaraan dilakukan dengan memberikan wewenang melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor baik kendaraan bermotor pribadi maupun kendaraan bermotor angkutan kepada Dinas

Perhubungan selaku badan negara yang mengurus urusan lalu lintas dan angkutan jalan.

3. Saran bagi pemilik kendaraan bermotor khususnya pemilik armada kendaraan bermotor angkutan

a. Menyediakan dan hanya mengoperasikan armada kendaraan bermotor angkutan yang sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku di Indonesia.

b. Memeriksa dan mengawasi kelayakan pada seluruh armada kendaraan bermotor angkutan agar laik jalan dan bekerja secara optimal sehingga mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas.

c. Melakukan pemeriksaan kepada seluruh armada kendaraan bermotor angkutan secara berkala setidaknya setiap bulan dan segera memperbaiki armada kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan atau tanda-tanda keausan pada bagian-bagian yang krusial pada kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Amirudin dkk, 2006, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada

Anggriani, Jum, 2012, *Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, Graha Ilmu

Asmaeny dan Izlindawati, 2018, *Constitutional Complaint & Constitutional Question dalam Negara Hukum*, Jakarta, Republik Institute dan Kencana

Caroles, Lucky, 2023, *Keselamatan Transportasi*, Banyumas, Wawasan Ilmu

Agussalim Andi Gadong, 2007, *Pemerintahan Daerah Kajian Politik dan Hukum*, Bogor, Ghalia Indonesia

Hadjon, Philipus M. dkk, 2024, *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press

HR, Ridwan, 2024, *Hukum Administrasi Negara*, Depok, Rajawali Press

Indroharto, 1993, *Usaha memahami Undang-undang tentang peradilan Tata Usaha Negara Buku I*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan

Manan, Bagir, 2000, *Wewenang Provinsi, Kabupaten, dan Kota dalam rangka Otonomi Daerah*, Bandung, fakultas Hukum Unpad

Marbun, SF, 1997, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi Negara*, Yogyakarta, Liberty

Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram, Mataram University Press

Mustafa, Bachsan, 2020, *Sistem Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti

Nur, Raybian, 2024, *Regulasi Standar Transportasi*, Banjarmasin, Poliban Press

Prasetyanto, Dwi, 2020, *Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan*, Bandung, Itenas

Sadi, Muhamad, Budianto, Kun, 2021, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Kencana

Tjahyono, Tri, 2011, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*, Bandung, Lubuk Agung

Tjandra, Riawan, 2024, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Sinar Grafika

JURNAL

Abdullah, Dudung, Hubungan Pemerintah Pusat Dengan Pemerintah Daerah, *Jurnal Hukum Positum*, Vol 1 No 1, Desember 2016

Hakim, Lukman, 2011, Kewewenangan Organ Negara dalam Penyelenggaraan Pemerintahan, *Jurnal Konstitusi*, Vol IV No 1, Juni 2011

Hariyanto, 2020, Hubungan Kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Berdasarkan Negara Kesatuan Republik Indonesia, *Volksgeist*, Vol 3 No 2, Desember 2020

Permadhi, Putu Lantika Oka, 2017, Pengujian Kendaraan Bermotor untuk Mewujudkan Keselamatan Berlalu Lintas di Kota Denpasar, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Vol 6 No 3, September 2017

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2019 tentang Tata Cara Uji Sampel Kendaraan Bermotor

Peraturan Menteri Perhubungan No. 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor

Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

WEBSITE

Access to European Union Law: Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009 of the

European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 631/2009, (EU) No 406/2010, (EU) No 672/2010, (EU) No 1003/2010, (EU) No 1005/2010, (EU) No 1008/2010, (EU) No 1009/2010, (EU) No 19/2011, (EU) No 109/2011, (EU) No 458/2011, (EU) No 65/2012, (EU) No 130/2012, (EU) No 347/2012, (EU) No 351/2012, (EU) No 1230/2012 and (EU) 2015/166 <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/ALL/?uri=CELEX:32019R2144>. Diakses pada 1 Desember 2025 21:30

ANCAP, Assessment Protocov v9.1.1, <https://s3.amazonaws.com/cdn.ancap.com.au/app/public/assets/ca63510a339046f59e3f4e3c4bdbfdb53aa404c9/original.pdf?1646284698>, Maret 2022. Diakses pada 2 Desember 2025 22:30

ASEAN NCAP, ASEAN NCAP Protocol 2021-2025, https://www.aseancap.org/v4/wp-content/uploads/2022/10/ASEAN-NCAP-Guideline-for-Test-Model-Form-Version-2.0_2020_2-OCT-2020.pdf, Oktober 2020. Diakses pada 2 Desember 2025 23:00

Badan Pusat Statistik: Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis Unit. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis--unit-.html>. 29 Februari 2024. Diakses pada 5 Februari 2025 19:30

Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya: Pengujian Kendaraan Bermotor, <https://dishub.tasikmalayakota.go.id/p/pengujian-kendaraan-bermotor>. Diakses pada 04 September 2025 20:32

Euro NCAP, Assessment Protocol-Overall Rating Implementation 2023, <https://cdn.euroncap.com/media/67890/euro-ncap-assessment-protocol-overall-rating-v911.pdf>, Desember 2021. Diakses pada 2 Desember 2025 19:40

European Transport Safety Council, Comparative Overview EU-US Vehicle Standards, <https://etsc.eu/comparative-overview-eu-us-vehicle-standards/>, 20 November 2025. Diakses pada 2 Desember 2025 21:40

Hukum Online: Tiga Jenis Metodologi untuk Penelitian Skripsi Jurusan Hukum. <https://www.hukumonline.com/berita/a/tiga-jenis-metodologi-untuk-penelitian-skripsi-jurusan-hukum-lt6458efc23524f>. diakses pada 23 Februari 2024 18:45

ITDP Indonesia, Manajemen Pengendalian Lalu Lintas: Pendekatan Terpadu Mengatasi Kemacetan, [https://itdp-indonesia.org/2023/06/manajemen-pengendalian-lalu-lintas-pendekatan-terpadu-mengatasi-kemacetan/#:~:text=Belajar%20dari%20Jakarta%2C%20kota%2Dkota,dan%20pembangunan%20transportasi%20yang%20berkelanjutan.&text=Ibid.&text=Duranton%2C%20G.%2C%20&%20Turner,6\)%2C%202616%2D2652.&text=Hsu%2C%20W.%20T.%2C%20&%20Zhang%2C,%2C%2081%2C%2065%2D76.&text=Iacono%2C%20M.%2C%20Krizek%2C,multiple%20modes%20and%20different%20purposes.](https://itdp-indonesia.org/2023/06/manajemen-pengendalian-lalu-lintas-pendekatan-terpadu-mengatasi-kemacetan/#:~:text=Belajar%20dari%20Jakarta%2C%20kota%2Dkota,dan%20pembangunan%20transportasi%20yang%20berkelanjutan.&text=Ibid.&text=Duranton%2C%20G.%2C%20&%20Turner,6)%2C%202616%2D2652.&text=Hsu%2C%20W.%20T.%2C%20&%20Zhang%2C,%2C%2081%2C%2065%2D76.&text=Iacono%2C%20M.%2C%20Krizek%2C,multiple%20modes%20and%20different%20purposes.), 26 Juni 2023. Diakses pada 2 Desember 2025 22:00

Kompas: Ini Daftar Wilayah Paling Padat Kendaraan di Jakarta dan Sekitarnya. <https://otomotif.kompas.com/read/2023/02/11/170200215/ini-daftar-wilayah-paling-padat-kendaraan-di-jakarta-dan-sekitarnya?page=all>. Diakses pada 24 April 2025 23:37

Media Justitia: Memahami Penyalahgunaan Wewenang: Ancaman bagi Keadilan dan Demokrasi, <https://www.mediajustitia.com/tanyamedjus/apa-yang-harus-dilakukan-setelah-kesepakatan-perdamaian-dicapai-dalam-mediasi-3-2/#:~:text=Memahami%20Penyalahgunaan%20Wewenang:%20Ancaman%20bagi%20Keadilan%20dan%20Demokrasi%20%2D%20Media%20Justitia.> Diakses pada 9 Oktober 2025 09:00

NHTSA, Resources Related to NHTSA's New Car Assessment Program, <https://www.nhtsa.gov/ratings/resources-related-nhtsas-new-car-assessment-program>. Diakses pada 2 Desember 2025 19:35

Speedwork: Mengenal Uji Keselamatan Kendaraan Bermotor Bagi Mobil yang Dipasarkan: Fitur Safety Pada Kendaraan Bermotor, https://www.speedwork.id/mengenal_uji_keselamatan_kendaraan_bermotor.html#:~:text=Bagi%20mobil%20yang%20dipasarkan%20di,fitur%20safety%20pada%20kendaraan%20bermotor. Diakses pada 24 Februari 2025 16:26