

PENEGAKAN HUKUM ATAS LARANGAN MENGENDARAI SEPEDA MOTOR TIDAK LAIK JALAN PADA BECAK MOTOR DI KEPOLISIAN RESORT KOTA BESAR SURABAYA

Eko Andri Nugroho

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya) nugrohoekoandri@gmail.com

Pudji Astuti

(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya) toetche60@yahoo.co.id

Abstrak

Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur tentang larangan mengemudikan Sepeda Motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dalam hal ini terjadi pada becak motor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penegakan hukum dan hambatan yang dilakukan oleh Polrestabes Surabaya terhadap pengendara becak motor yang diatur dalam Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Polrestabes Surabaya melakukan penegakan terhadap pengendara becak motor dengan memberikan tilang serta penyitaan kendaraan berdasarkan Pasal 285 ayat (1) Jo 106, Pasal 48 ayat (2) dan (3) UU LLAJ, penyitaan becak motor dapat diambil ketika selesai persidangan dan apabila pengendara becak motor yang memiliki SIM dan STNK masih diperbolehkan beroperasi di Jalan. Penegakan yang dilakukan oleh Kepolisian kurang maksimal, sebab penegak hukum kurang tegas dalam melakukan penindakan dan kesadaran hukum masyarakat mengenai pentingnya keselamatan berkendara di jalan serta sarana penyitaan kendaraan masih kurang maksimal.

Kata Kunci: Pelanggaran Lalu Lintas, Mengendarai Becak Motor, Penegakan Hukum.

Abstract

Article 285 paragraph (1) number 22 year 2009 about traffic and road public transportation (UU LLAJ) arrange about prohibition driving Motorcycles that do not meet the technical requirements and road worthy, in this case happens to pedicab motor. This purpose observation for know law enforcement and the obstacle doing by Police Resort of Surabaya for driver pedicab motor set out in under article 285 paragraph (1) UU LLAJ. This research is descriptive qualitative research. Police resort of Surabaya enforcing for driver pedicab motor giving speeding ticket with machine acquisition to article 285 paragraph (1) Jo 106, article 48 paragraph (2) and (3) UU LLAJ, pedicab motor can be overtaken after finish session and the driver pedicab motor a have SIM and STNK give to operated in road. Enforcement doing by Police Department uncompleted, because law enviroentment less strict in conducting prosecution, covering legal awareness of the importance of road safety on the road, in addition for to confiscation of vehicles is still less than the maximum.

Keywords: Traffic Violation, Driving a Pedicab Motor, Law Enforcement

PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan adalah sarana yang dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia dalam berkehidupan sehari-hari. Transportasi tersebut sangat dibutuhkan masyarakat Indonesia karena banyak faktor diantaranya, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, perairan yang sebagian besar berupa lautan yang mendorong pengangkutan diperlukan melalui jalur darat, laut dan udara untuk menjangkau wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹ Semua itu juga demi keberlangsungan hidup bagi setiap masyarakat yang ada di Indonesia, sebab tanpa adanya transportasi akan mempersulit proses kehidupan yang ada.

Perkembangan teknologi dibidang transportasi yang semakin modern, menyebabkan masyarakat berinisiatif untuk membuat sebuah sarana transportasi yang lebih efisien dan hemat waktu untuk menggantikan sarana transportasi tradisional yang memakan waktu lebih lama. Salah satu jenis sarana transportasi tradisional yang terkena dampak perkembangan transportasi adalah becak kayuh. Perkembangan modernisasi mendorong becak kayuh dimodifikasi dengan penggerak mesin atau dikenal dengan sebutan Becak Motor yang selanjutnya disebut Bentor. Bentor adalah becak yang mesin penggerak berupa parutan kelapa atau mesin dari motor yang bagian mesin ke arah belakang sampai roda belakang tetap seperti semestinya tetapi satu roda depan dihilangkan kemudian diganti dengan kabin penumpang dan rumah-rumah.

Bentor telah banyak ditemui di beberapa wilayah di Indonesia antara lain kabupaten/kota di Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara dan lain sebagainya. Jawa Timur khususnya Surabaya telah banyak dijumpai bentor, para konsumen atau masyarakat juga banyak yang beralih ke bentor, selain lebih cepat menjangkau tujuan dari pada becak kayuh, bentor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkot.

Beroperasinya bentor di Kota Surabaya yang merupakan kota terbesar di Jawa Timur dan merupakan Kota metropolitan kedua di Indonesia, tentunya membawa banyak dampak negatif seperti halnya menambah volume kemacetan lalu lintas Kota Surabaya sebab lebar kendaraan dengan kecepatannya tidak seimbang, serta dapat pula mengakibatkan kecelakaan karena bentor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mempunyai standarisasi keamanan untuk beroperasi di Jalan Raya ditambah lagi kendaraan tersebut telah melanggar Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ dimana siapapun yang mengendarai sepeda motor tidak

memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama (1) satu bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Berdasarkan latar belakang tersebut maka permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah: Bagaimanakah penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya? Hambatan apakah yang dihadapi oleh polisi dalam penegakan 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya? tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui penegakan hukum 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya dan untuk mengetahui hambatan apa saja yang dihadapi oleh polisi dalam penegakan 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya.

METODE

Jenis penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologis yaitu penelitian yang berbasis pada ilmu hukum normatif (peraturan perundang-undangan), tetapi bukan mengkaji mengenai sistem norma dalam aturan perundangan, namun mengamati bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di dalam masyarakat.

Penelitian hukum empiris dengan tipe penelitian yuridis sosiologis mempunyai kajian mengenai perilaku masyarakat. Perilaku masyarakat dalam hal ini timbul akibat berinteraksi dengan sistem norma yang ada sehingga interaksi tersebut muncul sebagai bentuk reaksi masyarakat atas diterapkannya sebuah ketentuan perundang-undangan dan bisa juga dilihat perilaku masyarakat dalam mempengaruhi pembentukan sebuah ketentuan hukum positif.²

Penelitian tersebut kemudian dianalisis dengan cara deskriptif kualitatif, yaitu memaparkan dan menjelaskan data yang ditemukan dalam penelitian hingga disajikan kepada semua yang berkepentingan untuk menjelaskan Penegakan Hukum 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya yang menggunakan teorinya Miles dan Huberman.³

² Mukti Fajar. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Empiris dan Normatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. hal.51.

³ Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. hal.247.

¹ Abdulkadir Muhammad. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti. hal.7.

Jenis data dalam penelitian ini adalah data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari informan yang bersangkutan (polisi dan pengendara bentor), baik berupa data-data dari kepolisian maupun pernyataan-pernyataan yang diungkapkan secara langsung oleh informan yang penulis ambil dan data sekunder adalah data yang diperoleh dari literatur perundang-undangan, buku-buku yang ditulis para ahli hukum, jurnal hukum, kamus-kamus, artikel, internet dan sumber lainnya yang memiliki korelasi dengan permasalahan penelitian ini.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yakni ada tiga cara, dimana yang pertama adalah observasi yaitu tindakan atau proses pengambilan informasi melalui media pengamatan. Observasi ini, penulis menggunakan sarana utama indera penglihatan. Penulis diharuskan melakukan tindakan pengamatan terhadap tindakan dan perilaku masyarakat di lapangan dan kemudian mencatat atau merekamnya sebagai material utama untuk dianalisis.⁴

Cara kedua adalah dokumentasi yaitu cara yang penulis gunakan untuk memperoleh data tentang berbagai macam dokumen (arsip) yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dikaji. Dokumen tersebut ialah dokumen untuk mengetahui data pelanggaran lalu lintas di Surabaya, jumlah pengendara bentor yang ada di Surabaya dan jumlah personel polisi lalu lintas yang ada di Polrestabes Surabaya serta jumlah pengguna bentor yang pernah di razia oleh polisi lalu lintas Polrestabes Surabaya.

Cara yang terakhir adalah wawancara yaitu pertemuan langsung yang direncanakan antara pewawancara dan yang diwawancarai untuk memberikan atau menerima informasi tertentu.⁵ Teknik wawancara disini ada dua cara yaitu wawancara terstruktur dan wawancara bebas.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Satuan polisi lalu lintas Polrestabes Surabaya merupakan satu kesatuan di jajaran Polrestabes Surabaya yang mempunyai tugas dan wewenang di bidang ketertiban, keamanan dalam berlalu lintas. Gedung Polrestabes Surabaya berlokasi di Jl. Taman Sikatan 1 yang dibangun pada tahun 1850 dan dulunya gedung ini bernama *Hoofdbureau van Politie* yang mana dikenal oleh masyarakat dengan nama *Hobiro*. Pada Jaman Jepang dipakai sebagai markas pasukan Polisi Istimewa Kota Besar Surabaya dan saat ini juga dipakai sebagai markas Polrestabes Surabaya.⁶

⁴ Sukardi. 2006. *Penelitian Kualitatif-Naturalistik dalam Pendidikan*. Jogjakarta: Usaha Keluarga. hal.49.

⁵ *Ibid*, hal.53.

⁶ *Sejarah Polrestabes Surabaya*. Diakses dari website <http://halopolisi.com/> (3 Maret 2016 pukul 21.02)

Peresmian Polrestabes Surabaya secara simbolis dilakukan dalam dua hal, yaitu peresmian patung Kapolri Pertama Jenderal R. Soekanto dan di halaman depan Polrestabes Surabaya dan pembukaan selubung papan nama Polrestabes Surabaya di pintu utara, penandatanganan sekaligus peresmian dilakukan oleh Walikota Surabaya Bambang D.H dan Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Surabaya Wishnu Wardhana.

Wilayah hukum satuan Polisi Lalu Lintas Polrestabes Surabaya menaungi 23 (dua puluh tiga) Polsek yang ada di Surabaya, meliputi: Polsek Bubutan; Polsek Tandes; Polsek Pakal; Polsek Benowo; Polsek Sukomanunggal; Polsek Tambaksari; Polsek Simokerto; Polsek Tenggilis Mejoyo; Polsek Gubeng; Polsek Rungkut; Polsek Mulyorejo; Polsek Sukolilo; Polsek Tegalsari; Polsek Dukuh Pakis; Polsek Genteng; Polsek Sawahan; Polsek Wonokromo; Polsek Wonocolo; Polsek Gayungan; Polsek Lakarsantri; Polsek Wiyung; Polsek Karangpilang; Polsek Jambangan.

Satuan Lalu Lintas POLRESTABES Surabaya memiliki visi, misi, dan tugas utama sebagai berikut :

Visi:

Menyelenggarakan penegakan dan kepastian hukum yang bercirikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas.

Misi:

Mewujudkan masyarakat pemakai jalan supaya memahami, yakin, dan mempercayai kepada Polantas sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat dalam kegiatan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi, dan identifikasi kendaraan bermotor.

Tugas Pokok :

Satuan Polantas terdiri dari beberapa unit kesatuan yang memiliki tugas masing-masing dengan tujuan membantu tugas-tugas kepala satuan polantas.

Penulis fokus terhadap Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai Penegakan Hukum Mengenai Larangan Mengendarai Sepeda Motor Tidak Laik Jalan Yang Terjadi Pada Becak Motor yang dalam hal ini merupakan wewenang Kaur Bin Ops. Kaur Bin Ops membantu Kasat Lantas menyelenggarakan, membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, pengawalan, dan patrol, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi, dan identifikasi pengemudi, kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas, dan penegakan hukum di bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Penulis dalam menjawab rumusan masalah penelitian ini, melakukan wawancara kepada pihak Kepolisian yang diwakili oleh Bintara Administrasi

Tilang atas nama Bapak Maksu, selain itu penulis juga melakukan wawancara kepada tiga pengendara bentor, yakni Bapak Mail yang bertempat tinggal di Nginden Surabaya dan sudah dua setengah tahun menggunakan bentor, Bapak Sugito yang bertempat tinggal di Bendul Merisi Jaya Surabaya dan hampir satu tahun menggunakan bentor, serta Bapak Sujono yang bertempat tinggal di Jetis Kulon Surabaya dan sudah empat belas bulan menggunakan bentor.

Pembahasan

Penegakan Pasal 285 Ayat (1) UU LLAJ

Berdasarkan hasil wawancara pada pihak Kepolisian khususnya Bintara Administrasi (BAMIN) Tilang mengenai Penegakan hukum terhadap Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor di wilayah Surabaya dalam hal ini adalah AIPTU Maksu. Menurut Bapak Maksu semua jenis bentor itu dilarang untuk beroperasi di Kota Surabaya baik yang menggunakan mesin sepeda motor maupun yang menggunakan mesin parut dan lain sebagainya sebab kendaraan tersebut telah melanggar Undang-Undang jadi pihak Kepolisian hanya menjalankan amanat Undang-Undang saja.

Menurut Pak Maksu bentor juga dapat memperbesar angka kecelakaan karena bentor tidak dilengkapi alat bantu keamanan seperti yang telah dirinci dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, selain itu pengendara bentor juga didominasi oleh pensiunan becak manual yang mayoritas usianya di atas 60 tahun dan rata-rata tidak memiliki SIM serta tingkat pendidikan pengendara bentor juga rendah bahkan banyak yang tidak mengenyam bangku sekolah sehingga dikhawatirkan mereka tidak paham peraturan perundang-undangan yang ada serta rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan, tentunya dalam keadaan tersebut mengemudikan bentor sangat rawan sekali apalagi bentor dipergunakan untuk memuat barang-barang dari pasar hingga *over load*. Oleh karena itu bentor sangat rawan kecelakaan.

Selain mengakibatkan kecelakaan, bentor juga menyebabkan kemacetan di Jalan Raya sebab kecepatan bentor yang rendah namun dengan dimensi yang besar tentu tidak relevan jika dipergunakan di Jalanan Protokol di Surabaya. Hal-hal tersebut tidak diperhatikan oleh masyarakat sebab mereka beranggapan bahwa bentor itu lebih cepat dibandingkan becak manual dan mereka lebih mementingkan untuk cepat sampai pada tempat yang dituju tanpa memperhatikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan bagi diri mereka sendiri. Walaupun demikian, karena ini adalah amanat Undang-Undang maka akan tetap untuk dilakukan penegakan hukum oleh Polisi.

Beberapa pengendara sepeda motor yang beroperasi di Surabaya juga merasakan keresahan ketika banyak bentor yang beroperasi di Jalan Raya sebab rata-rata bentor yang beroperasi di Surabaya itu menggunakan mesin yang sudah tua dan tidak layak pakai dan tentunya itu akan memperlambat pengendara lain untuk sampai pada tempat tujuan sebab lebar bentor dengan kecepatannya itu tidak sesuai, apalagi barang yang dimuat oleh bentor itu melebihi kapasitasnya dan tentu dapat mengganggu pandangan pengendara lain yang beroperasi di Jalan Raya. Perlengkapan bentor juga tidak semua dipenuhi, salah satunya yakni *richting* dan tentunya itu akan berakibat kecelakaan bagi pengendara lain karena jika ingin berbelok tidak ada tanda untuk mengetahui bahwa kendaraan tersebut akan berbelok, serta sulitnya bentor untuk berbelok juga mengganggu pengendara lain yang ada di belakang bentor karena kendaraan yang terlalu lebar dan harus mengambil posisi yang pas untuk membelokkan kendaraannya terlebih dahulu.

Larangan adanya kendaraan bentor untuk beroperasi di Jalan Raya yang diuraikan oleh Pihak Kepolisian ternyata tidak sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan, sebab salah satu informan pengendara bentor atas nama Mail dengan gamblang menyatakan bahwa ketika bentor itu dilengkapi dengan Surat-Surat Kendaraan dan pengendaranya memiliki SIM maka diperbolehkan untuk beroperasi di Surabaya, tentu itu tidak sesuai dengan pernyataan pihak kepolisian yang menyatakan bahwa semua bentor dilarang untuk beroperasi di Surabaya sebab kendaraan tersebut telah melanggar Undang-Undang yang berlaku. Seharusnya pihak kepolisian dengan tegas memberikan penegakan hukum kepada para pengendara bentor, sebab bukan masalah memiliki SIM atau surat-suratnya lengkap tapi permasalahan ini pada kendaraannya yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Pihak Kepolisian sebelum melakukan penegakan hukum mengungkapkan bahwa pernah melakukan tindakan preventif berupa teguran simpatik dan publikasi melalui radio dan surat kabar terkait tidak diperbolehkannya bentor beroperasi di Surabaya. Hal tersebut tidak sesuai yang dialami para pengendara bentor dimana para pengendara bentor rata-rata mengetahui hal tersebut saat mereka semua mengetahui razia yang dilakukan oleh polisi terhadap pengendara bentor, jadi dalam hal ini ada ketidakcocokan informasi yang diberikan oleh Polisi dan pengendara bentor.

Polrestabes Surabaya dalam melakukan penegakkan hukum terhadap pengendara bentor mengacu pada Pasal 285 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (3), Pasal 48 ayat (2) UU LLAJ yang mana dalam acara pemeriksaan perkara pidana tersebut menggunakan proses acara cepat pemeriksaan acara pelanggaran lalu lintas (tilang) yang diatur dalam KUHAP (Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana) bagian keenam Bab XVI yaitu proses

sebab pasal yang digunakan itu termasuk dalam kategori pelanggaran lalu lintas.

Pengendara bentor yang terjaring razia dan selesai mengikuti persidangan maka dapat mengambil bentornya dengan catatan becak dipisahkan dari mesin sepeda motor yang menempel secara langsung di Gudang Sat Lantas Polrestabes Surabaya. Jadi, proses acara pidana yang digunakan dalam penegakkan hukum terhadap bentor selama ini menggunakan proses acara pemeriksaan cepat dimana pelanggar secara langsung di tempat kejadian diberikan surat tilang untuk mengikuti persidangan di pengadilan tanpa ada pemeriksaan lanjutan.

Penulis berpendapat, seharusnya Pihak Kepolisian dengan tegas menindak siapapun yang mengoperasikan bentor di Jalan Raya, sebab kendaraan tersebut tidak memenuhi kewajiban laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3).

Tabel Jumlah Pelanggaran Penggunaan Bentor yang telah penulis sajikan pada hasil penelitian sebelumnya, maka penulis menjabarkan datanya secara lebih lengkap dan jelas meliputi pada bulan Januari dan Februari tahun 2016.

Bintara Administrasi Tilang Polrestabes Surabaya menyebutkan ada 21 (dua puluh satu) pelanggaran penggunaan bentor di bulan Januari, diantaranya 7 (tujuh) orang ditindak dengan cara sita STNK, 1 (satu) orang ditindak dengan cara sita SIM C dan 13 (tiga belas) orang ditindak dengan cara sita ranmor R2 (kendaraan bermotor roda dua) serta semuanya tetap diberi surat tilang dan membayar denda tilang di pengadilan. Bentor yang telah disita bisa diambil kembali apabila becak dipisahkan dari mesin sepeda motor yang menempel secara langsung di kantor Polrestabes Surabaya. Pada Februari tahun 2016 pelanggaran tetap sama yakni sejumlah 21 (dua puluh satu) pelanggaran dan semuanya ditindak dengan cara yang sama yaitu sita Ranmor R2 (kendaraan bermotor roda dua).

Hambatan dalam Penegakan Pasal 285 Ayat (1) UU LLAJ

Penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mengenai larangan mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor terdapat beberapa hambatan yang dihadapi oleh pihak kepolisian. Sesuai dengan pendapat Soerjono Soekanto, faktor-faktor yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum yaitu meliputi faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan.⁷

Kelima faktor diatas, penulis menemukan bahwa hanya ada tiga (3) faktor yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor. Pertama yaitu faktor penegak hukumnya. Pihak kepolisian seharusnya dengan tegas menindak semua pengemudi bentor walaupun memiliki surat-surat dan SIM yang lengkap, sebab kendaraan tersebut dianggap tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Hambatan lain yang dihadapi oleh pihak kepolisian adalah faktor sarana atau fasilitas yakni dalam hal penyitaan kendaraan dimana pihak Kepolisian tidak dapat mengamankan bentor dengan jumlah yang banyak karena fasilitas yang digunakan untuk mengangkut bentor tidak memadai banyaknya bentor yang ada di Surabaya. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan oleh Bapak Maksud dimana Pihak Kepolisian kesulitan saat melakukan penyitaan terhadap bentor karena kendaraan yang dimiliki oleh Polisi tidak dapat mengangkut banyaknya bentor yang beroperasi di Surabaya.

Faktor terakhir yang ditemukan oleh penulis adalah faktor masyarakat dimana rendahnya kesadaran masyarakat terhadap berlakunya UU LLAJ akan menghambat penegakkan hukum yang dilakukan oleh Polisi, selain itu masyarakat juga kurang mengerti akibat yang akan diterima apabila mereka masih saja menggunakan bentor serta masyarakat juga merasa diuntungkan dengan hadirnya bentor sehingga minim masyarakat yang melaporkan kepada Polisi terkait adanya permasalahan tersebut.

Pengendara bentor juga banyak yang tidak faham terkait adanya larangan terhadap bentor, sebab rata-rata mereka mengetahui hal tersebut setelah Polisi melakukan razia terhadap para pengendara bentor, ditambah lagi para pengendara bentor menganggap jika memiliki surat kendaraan dan SIM yang lengkap dapat dengan leluasa menggunakan bentor. Tentu ini sangat menghambat proses penegakan hukum yang dilakukan oleh Polisi dalam menertibkan bentor.

Masyarakat juga kurang menyadari dampak buruk penggunaan bentor, dimana kita ketahui sendiri kendaraan tersebut tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan akan tetapi dengan tenangnya para penumpang lebih memilih bentor dari pada keselamatannya, selain itu para pengendara bentor rata-rata sudah tua dan tentunya cukup bahaya dalam mengoperasikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan dan laik jalan tanpa adanya penunjang keselamatan, kenyamanan dan keamanan baik bagi pengendara maupun bagi penumpangnya.

⁷ Soerjono Soekanto. 1983. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. hal.8.

PENUTUP

Kesimpulan berdasarkan hasil pembahasan terkait dengan masalah penegakan hukum Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor yaitu, Penegakan hukum yang dilakukan oleh Polisi Resort Kota Besar Surabaya mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor itu berjalan setengah atau bisa dikatakan kurang maksimal sebab pengendara bentor yang memiliki SIM dan STNK masih diperbolehkan untuk beroperasi di Surabaya dan itu bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang diatur dalam Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ.

Hambatan yang dihadapi dalam penegakkan hukum mengenai larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan yang terjadi pada becak motor yang pertama adalah faktor penegak hukumnya sendiri dimana Polisi tidak tegas dalam melakukan penegakan hukum terhadap pengendara bentor, hal ini dibuktikan dengan pengendara bentor yang memiliki SIM dan STNK yang lengkap masih boleh beroperasi padahal kendaraan tersebut tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang diatur dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) UU LLAJ. Faktor penghambat kedua dalam penegakan hukum terhadap pengendara bentor adalah faktor sarana atau fasilitas dimana dalam hal penyitaan kendaraan masih kurang maksimal sebab kendaraan pihak kepolisian tidak cukup untuk memuat bentor sehingga semua itu menghambat proses penegakkan hukum. Faktor terakhir yang menjadi penghambat yakni rendahnya kesadaran masyarakat terhadap berlakunya UU LLAJ, selain itu masyarakat juga kurang mengerti akibat yang akan diterima apabila mereka masih saja menggunakan bentor. Kesadaran hukum masyarakat mengenai pentingnya keselamatan berkendara di jalan masih sangat kurang sehingga mereka masih kerap melakukan pelanggaran.

Saran bagi pihak Satlantas Polrestabes Surabaya seharusnya lebih tegas dalam melakukan penegakan hukum terhadap para pengendara sepeda motor yang tidak laik jalan khususnya pengendara bentor, selain itu Polisi harus lebih intensif melakukan sosialisasi baik secara langsung kepada masyarakat maupun dengan memasang sepanduk-sepanduk himbauan terkait larangan mengoperasikan bentor serta memberikan sosialisasi kepada setiap bengkel yang ada di Surabaya untuk tidak menerima perakitan bentor.

Pemerintah seharusnya memperhatikan kebutuhan yang diperlukan oleh Penegak Hukum (Polisi) dalam hal melaksanakan tugas negara guna menjaga keamanan, kenyamanan dan keselamatan masyarakat. Sehingga penegakan hukum di Indonesia dapat berjalan lancar dan meminimalisir kejahatan-kejahatan atau pelanggaran-pelanggaran yang ada di negara Indonesia.

Masyarakat seharusnya memperhatikan dan memahami sosialisasi yang telah diberikan oleh Polisi

agar tidak menggunakan bentor sebab kendaraan tersebut telah melanggar ketentuan hukum positif yang berlaku, dan apabila masyarakat ingin berkendara gunakanlah kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Muhammad, Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mukti dan Yulianto. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Soekanto, Sorjono. 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi. 2006. *Penelitian Kualitatif-Naturalistik dalam Pendidikan*. Jogjakarta: Usaha Keluarga.

Peraturan Perundang-Undangan:

- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP)*. Lembaran Negara Republik Indonesia No. 76.1981 Kehakiman. Tindak Pidana. (Penjelasan dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209). Tambahan Lembaran Negara RI No. 3209 Kehakiman, Tindak Pidana. (Penjelasan atas Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 75).
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

Internet:

- Sejarah Polrestabes Surabaya*. Diakses dari website <http://halopolisi.com/> (3 Maret 2016 pukul 21.02)