

**EFEKTIFITAS PENERAPAN UU LALU LINTAS DI INDONESIA  
SEHUBUNGAN DENGAN TRAGEDI LAMBORGHINI MAUT  
DI SURABAYA**



Guna Memenuhi Tugas Mata Kuliah Pengantar Ilmu Hukum  
Dosen Pengampu: Dona Budi Kharisma S.H., M.H.

Disusun Oleh :

<b>Diah Rahma Kusumaningrum</b>	<b>(NIM: E0015109)</b>
<b>Rizka Okta Rubiyanto</b>	<b>(NIM: E0015356)</b>
<b>Rizky Fadlurrahman</b>	<b>(NIM: E0015358)</b>
<b>Syahrul Rahman Syah</b>	<b>(NIM: E0015395)</b>
<b>Wahyu Satrio Aji</b>	<b>(NIM: E0015419)</b>

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS SEBELAS MARET  
SURAKARTA**

**2015**

## PRAKATA

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas selesainya penulisan makalah yang berjudul “EFEKTIFITAS PENERAPAN UU LALU LINTAS DI INDONESIA SEHUBUNGAN DENGAN TRAGEDI LAMBORGHINI MAUT DI SURABAYA” guna memenuhi tugas akhir semester pada mata kuliah Pengantar Ilmu Hukum. Atas dukungan moral dan materi yang diberikan dalam proses penyusunan makalah ini maka penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah mendukung dan berkontribusi terhadap terselesaikannya makalah ini, terutama kepada Bapak Dona Budi Kharisma S.H., M.H., selaku dosen pengampu mata kuliah Pengantar Ilmu Hukum yang telah memberikan tugas pembuatan makalah ini sehubungan dengan pemberian tugas akhir semester satu.

Kami menyadari bahwa dalam penulisan makalah ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun dari rekan-rekan sangat dibutuhkan untuk penyempurnaan makalah ini.

Surakarta, 12 Desember 2015

Tim Penulis

## DAFTAR ISI

HalamanJudul .....	i
Prakata.....	ii
Daftar Isi .....	iii
BAB I Pendahuluan	
<b>1.1. Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Rumusan Masalah .....</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Tujuan.....</b>	<b>5</b>
BAB II Pembahasan	
<b>2.1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3. Jerat Hukum Kasus Lamborghini Maut Surabaya.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4. Peraturan Batas Kecepatan di Indonesia .....</b>	<b>12</b>
<b>2.5. Proses Kepemilikan dan Perpajakan Mobil Mewah Menurut Perundangan di Indonesia .....</b>	<b>19</b>
<b>2.6. Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (PKB dan BBN-KB).....</b>	<b>22</b>
<b>2.7. Keefektifan Hukum Melalui Keberadaan UU Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia .....</b>	<b>27</b>
BAB III Penutup	
<b>3.1. Kesimpulan.....</b>	<b>36</b>
<b>3.2. Rekomendasi .....</b>	<b>37</b>
<b>Daftar Referensi.....</b>	<b>39</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Berbagai kasus kecelakaan yang melibatkan mobil-mobil mewah atau *supercar* dewasa ini cukup mengundang perhatian masyarakat luas. Tentu saja ada sebuah keprihatinan yang cukup mendalam bagaimana kecelakaan yang banyak diakibatkan oleh aksi ugal-ugalan para pengendara mobil *sport* ini cukup banyak dan sering memakan korban luka bahkan jiwa. Berbagai stigma negatif dari masyarakat luas mengenai para pengendara mobil *sport* bermunculan. Dan barang tentu ini menjadi sebuah catatan fenomena aktual yang layak ditinjau dari segi hukum yang mengatur lalu lintas jalan raya khususnya menyikapi maraknya aksi ugal-ugalan mobil *supercar* yang semakin menjamur peminatnya di Indonesia.

Kasus terbaru dari rentetan kasus kecelakaan mobil *sport* yang disinyalir karena sifat ugal-ugalan ini adalah kasus Lamborghini maut yang terjadi di Surabaya. Kejadian naas itu dialami oleh Wiyang Lautner (24 tahun). Mobil super Lamborghininya menghantam sebuah pohon di Jalan Manyar Kertoarjo, Surabaya, Jawa Timur, pada Minggu pagi, 29 November 2015. Sebelum menabrak pohon, mobil itu menerjang gerobak susu milik Mujiyanto (44 tahun), warga Jalan Pakis.<sup>1</sup> Berbagai spekulasi mengenai kasus kecelakaan yang menimbulkan korban tewas bernama Kuswanto (51 tahun) dan beberapa luka-luka ini merebak. Ada keterangan dari beberapa saksi di lapangan bahwa mobil Lamborghini ini sedang terlibat balapan dengan mobil Ferrari didepannya. Namun

---

<sup>1</sup> Mohammad Arief, "Empat Fakta Ganjil Tentang Lamborghini Maut Surabaya", viva NEWS, diakses dari <http://m.news.viva.co.id/news/read/706388-empat-fakta-ganjil-tentang-lamborghini-maut-surabaya>, pada tanggal 6 Desember 2015 pukul 10.13.

saat dimintai keterangan, pengendara mobil Ferrari didepan lamborghini naas itu mengaku hanya berkendara searah dengan mobil lamborghini naas itu untuk berkumpul di daerah Pakuwon Surabaya.

Setelah mengamati data-data di lapangan dan berbagai kesaksian banyak pihak, tentu menimbulkan sebuah pertanyaan besar apakah yang bisa dilakukan para penegak hukum menyikapi kasus yang baru terjadi ini? Mengingat dalam medio 5 tahun ini saja ada puluhan mobil *sport* yang mengalami kasus serupa dan hampir semua juga disebabkan oleh kelalaian pengendara mobil *sport* tersebut.

Sekedar mengingat bahwa kasus ini bukanlah yang pertama terjadi. Sebut saja kasus kecelakaan pengacara Hotman Paris dengan Gallardo LP 570-4 miliknya yang mengalami kecelakaan dengan mobil box dan bus pariwisata yang mengakibatkan satu orang tewas di TKP. Masih segar juga diingatan kita kasus kecelakaan yang melibatkan mobil Lancer EX milik Abdul Qodir Jaelani (dul) anak dari musisi ternama Ahmad Dhani yang menewaskan 5 nyawa pada kecelakaan di KM 8 Tol Jagorawi pada 8 September 2014.

Menjadi sebuah keprihatinan bahwa kasus semacam ini tidak jelas penyelesaiannya di dalam peraturan perundangan di Indonesia. Kasus semacam ini banyak yang terhenti dan mungkin saja sengaja dihentikan oleh pihak yang berwenang dikarenakan oleh banyak hal. Padahal kepastian hukum mengenai kasus ini sudah jelas tertuang dalam UU no 22 tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 310. Bahkan dalam kasus Dul diatas, Dul dibebaskan dengan pertimbangan bahwa terdakwa masih dibawah umur. Tentu hal ini cukup menciderai kepastian hukum yang ada di Indonesia.

Kasus semacam ini juga sering meluas dengan kasus bahwa mayoritas mobil mewah atau *sportcar* di Indonesia tidak disertai dengan surat-surat dan dokumen mengenai identitas kendaraan bermotor pada umumnya. Berbagai alasan dan sanggahan muncul dikemukakan mengenai ketidaklengkapan surat-surat dan dokumen mobil mewah tersebut. Alasan yang sangat klasik adalah birokrasi yang sangat bertele-tele di ranah kepabeanan dan bea cukai yang mengurus impor ekspor barang. Alasan lainnya adalah tingginya tingkat pajak bagi mobil mewah di Indonesia, sehingga banyak pemilik mobil mewah tidak mendaftarkan kendaraan bermotor tersebut kedalam catatan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Mengacu pada beberapa hal yang kami coba jabarkan diatas, maka menjadi sangat penting bagi kami mengkaji seberapa efektif hukum yang mengatur tentang kejadian-kejadian diatas dalam hal ini UU no 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan juga perlu sekiranya kita kaji UU no 17 tahun 2006 mengenai kepabeanan yang mengatur mengenai produk impor dalam hal ini mobil mewah di Indonesia yang tentu saja mempunyai tujuan untuk mengetahui bagaimana sebenarnya hukum di Indonesia mengatur barang-barang mewah dalam hal ini mobil mewah dan implikasinya terkait banyaknya mobil mewah di Indonesia yang tidak mempunyai surat-surat lengkap dan sering ugalkan yang pada akhirnya menjadi mesin pembunuh yang cukup meresahkan.

Tibalah pada sebuah rencana awal bahwa yang akan kami bicarakan disini adalah bagaimana sebuah kepemilikan mobil mewah di Indonesia diatur dan bagaimana prosedurnya. Mengingat inilah latar belakang mobil-mobil mewah yang bertebaran di Indonesia yang mungkin saja tidak sesuai dengan keadaan jalan di Indonesia dan banyak disalah gunakan oleh pemiliknya untuk ugalkan. Tentu untuk melengkapi kajian itu, juga akan kita bahas mengenai studi kasus kecelakaan Lamborghini maut di Surabaya yang baru saja terjadi dan jerat

hukum apa saja yang mungkin bisa digunakan dalam kasus ini. Dan pada akhirnya perlulah jawaban dari pertanyaan bahwa seberapa efektifkah peraturan perundangan dalam hal ini khususnya UU no 22 tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur kelalaian pengemudi di jalan raya khususnya pengemudi mobil mewah yang menjadi sorotan utama dalam makalah ini.

## 1.2. Rumusan Masalah

Dengan latar belakang di atas maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Apa saja jerat hukum yang sesuai untuk menangani kasus Lamborghini maut di Surabaya (29 November 2015)?
2. Bagaimana prosedur kepemilikan dan perpajakan mobil mewah/*sportcar* (*Completely Built Up* (CBU)) di Indonesia menurut UU no. 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan?
3. Seberapa efektifkah penegakan hukum melalui UU Lalu Lintas dalam menyikapi kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia?

## 1.3. Tujuan

Adapun tujuan dan kegunaan studi kasus dalam penulisan ini adalah:

1. Untuk mengetahui tentang pengertian dari kecelakaan kaitannya dengan pemahaman lebih lanjut terhadap kasus kecelakaan “Lamborghini Maut” di Surabaya;
2. Untuk mengetahui pertimbangan pengambilan kebijakan dalam menanggapi kasus tersebut;
3. Untuk mengetahui tingkat efektifitas penegakan hukum di Indonesia ditinjau dari penerapan UU Lalu Lintas terhadap kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia.



## BAB II PEMBAHASAN

### 2.1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam melakukan suatu studi mengenai kecelakaan lalu lintas diperlukan pengetahuan mengenai definisi kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi atau reaksi suatu obyek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera (Heinrich, 1980). Menurut Frank Bird, kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada properti, dan hilang atau terganggunya proses (Heinrich, 1996).

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 1984). Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat, dan luka ringan, dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.<sup>2</sup>

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan secara fisik, tetapi juga mampu mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit untuk diminimalisasi dan cenderung meningkat

---

<sup>2</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, pasal 93 ayat 1.

seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya perferakan dari kendaraan (Hobbs, 1995).

Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia, dan kerugian harta benda.

## **2.2. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas**

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

(Hubdat, 2006)

Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat menimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Berikut beberapa kondisi yang digunakan untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas, yaitu:

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan terjadi.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit kurang dari 30 hari.<sup>3</sup>

### **2.3. Jerat Hukum Kasus Lamborghini Maut Surabaya**

Pro dan kontra mengenai stigma masyarakat yang menganggap bahwa kecelakaan Lamborghini maut di Surabaya apakah sebuah kecelakaan murni ataukah ada unsur kelalaian pengendara masih saja terus bergulir. Media massa dan masyarakat masih mengamati proses hukum yang sedang terjadi di instansi Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Kejaksaan Negeri Surabaya. Berbagai pandangan para ahli hukum dan pengamat banyak bergulir dan terus berusaha mencermati tragedi ini.

Mengingat bahwa kasus ini sudah menjadi kasus nasional dan menjadi keprihatinan yang cukup mendapat atensi dari masyarakat luas, tentunya pihak kepolisian dan Kejaksaan Negeri Surabaya cukup berhati-hati dalam mengawal kasus ini. Tak perlu lagi kita menafikkan bahwa kasus semacam ini juga sangat

---

<sup>3</sup> *Ibid*, pasal 93 ayat (2), (3), (4), (5).

mengundang atensi dari masyarakat mengenai jaminan tetap tegaknya hukum didepan siapapun juga. Stigma negatif bagaimana hukum selalu bertekuk lutut saat akan mengadili para tersangka kecelakaan *supercar* yang notabene tentu seorang yang “berduit” menjadi sebuah catatan khusus. Banyak sekali perkumpulan dan organisasi yang memberikan banyak sekali atensi dan bahkan gerakan-gerakan untuk ikut mengawal kasus ini.

Melihat fenomena yang cukup menarik namun juga banyak sekali resiko itu, sudah sepantasnya aparat penegak hukum tetap berintegritas dalam menegakkan hukum yang dimungkinkan menjerat para pelanggar dalam kasus Lamborghini maut di Surabaya ini. Pihak yang berwajib dituntut untuk memperhatikan nilai-nilai hukum material tertinggi guna memenuhi rasa keadilan masyarakat luas. Oleh karena itu, dibutuhkan sebuah penyelidikan yang cepat namun juga tetap berdasar pada pertimbangan-pertimbangan yang memang sangat sulit untuk dielakkan.

Dengan sedikit pemaparan dari kami diatas, kami mencoba menelisik apa saja yang bisa menjadi jerat hukum mengenai kasus Lamborghini maut di Surabaya dalam hal ini yang akan didakwakan kepada pengendara Lamborghini yaitu Wiyang Lautner (24 tahun). Tentu saja kami tidak hanya memakai Undang-undang tertentu, melainkan juga peraturan-peraturan lain yang sekiranya komprehensif untuk mengadili kasus tersebut.

**Pasal 310 (3) dan (4) UU Nomor 22 Tahun 2009  
tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:**

*(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana*

*penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).*

*(4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggaldunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).*

Sudah jelas bahwasannya dalam hal kelalaian pengendara yang mengemudikan kendaraan bermotor yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain sudah tertuang dengan jelas peraturannya dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini tentu harus dipertimbangkan dalam perkembangan kesaksian tersangka bahwasannya apakah korban merasa kecelakaan itu diluar kemampuannya ataukah memang kelalaian korban. Maksud dari penyebab kecelakaan tersebut apakah diluar kemampuannya adalah adanya kemungkinan bahwa kecelakaan itu disebabkan oleh hal-hal teknis dari mobil tersebut yang tidak diketahui oleh pengendara. Hal senada pernah disampaikan oleh pengendara Lamborghini tersebut bahwa saat kejadian, pengendara merasa bahwa roda *supercar* tersebut terkunci dan berbelok ke kiri secara otomatis. Dan bahwa setelah itu mobil diluar kendali pengendara dan dikarenakan kepanikan pengendara, maka mobil menabrak warung jamu di pinggir jalan. Tentu apabila hal ini menjadi bukti kuat, dimungkinkan bahwa pengendara tidak dikenai pidana seberat apabila kecelakaan tersebut karena kelalaian (*human error*) si pengendara itu sendiri.

Namun fakta di lapangan berkembang dan kepolisian terus mencari bukti dari kasus tersebut. Dari bukti terbaru yang didapat oleh pihak Kepolisian Surabaya dari saksi ahli yang berasal dari teknisi dealer resmi Lamborghini di Jakarta menuturkan bahwa pengakuan pengendara mengenai roda terkunci ke kiri

sepenuhnya tidak benar. Menurut Andrys Ronaldi, teknisi dari dealer Lamborghini Jakarta bahwa roda Lamborghini Wiyang Lautner tidak terkunci sama sekali. Hal ini menjadi data baru bagi pihak kepolisian untuk dikonfrontir dengan kesaksian tersangka Wiyang Lautner.

Lebih jauh lagi bahwa teknisi Lamborghini, Andrys Ronaldi menyampaikan bahwa roda Lamborghini itu mengalami penyesuaian dari keadaan basah ke keadaan kering. Menurut Andrys, hal ini sangat jarang diketahui oleh para pemilik *supercar* sekelas Lamborghini. Penyesuaian kering ke basah inilah yang disinyalir menyebabkan keolengan dari roda Lamborghini Wiyang Lautner dan penyebab kecelakaan naas tersebut. Apabila memang data ini benar adanya, maka penyebab kecelakaan ini bisa dikategorikan sebagai sebuah kelalaian pengemudi. Seharusnya, pemilik dan pengemudi *supercar* sekelas Lamborghini harus benar-benar mengetahui seluk beluk teknis dari mobil ini. Sifat reaktif dan bertenaga besar dari *supercar* ini harus diwaspadai dan dipahami secara mendalam oleh para pemilik dan pengemudi mobil ini. Tak heran bahwa sebelum seseorang dinyatakan bisa mengendarai *supercar* sekelas Lamborghini harus menempuh sebuah kursus untuk mengenali tipikal mobil bertenaga besar semacam Lamborghini ini. Dan ironisnya bahwa sebenarnya, Wiyang Lautner sebenarnya telah menempuh kursus tersebut. Seharusnya beliau tahu apa konsekuensi menyeluruh dari dikendarainya mobil tenaga besar tersebut.

Masih menurut teknisi ahli Lamborghini, Ronaldi menambahkan bahwa pada saat kejadian, Wiyang Lautner memacu Lamborghininya dalam kecepatan kurang lebih 70 km/jam. Hal ini menjadi sebuah catatan yang cukup memberatkan posisi Wiyang Lautner dikarenakan tentu dalam perundang-undangan batas kecepatan di dalam jalan perkotaan tidak mencapai 70 km/jam. Untuk menjelaskan tentang batas kecepatan ini, mari kita kaji beberapa peraturan perundangan di Indonesia yang mengatur tentang batas kecepatan.

## 2.4. Peraturan Batas Kecepatan di Indonesia

1. Peraturan perundangan mengenai batas kecepatan di Indonesia berpangkal sejak zaman Kolonial Belanda. Dalam *STAATSBLAAD 1899 No 303* yang disahkan pada 1 Januari 1900 mengatur batas kecepatan maksimal kendaraan adalah 45 km/jam. Belanda sudah mengatur batas kecepatan jalan sejak 115 tahun yang lalu. Seiring derasnya pertumbuhan teknologi kendaraan dan teknologi pembangunan jalan yang berkeselamatan, lalu batas kecepatan juga meningkat. Jika merujuk angka 45 km/jam pada tahun 1900 dan angka 100 km/jam pada 2015, artinya naik sekitar 122%.
2. Aturan era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menentukan batas maksimal kecepatan kendaraan diatur dalam Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang diterbitkan pada 22 Juni 2009.<sup>4</sup>
3. Masih di era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, lahir Inpres Nomor 4 Tahun 2013 tertanggal 11 April 2013 tentang “Program Keselamatan Jalan Presiden Rrepublik Indonesia”. Pada pilar ketiga dalam Inpres itu ditegaskan bahwa Kementerian Perhubungan bertanggung jawab atas “Kendaraan yang Berkeselamatan”. Ada lima aspek terkait hal ini yang mencakup pertama, penyelenggaraan dan perbaikan Prosedur Uji Berkala dan Uji Tipe. Kedua, Pembatasan Kecepatan pada Kendaraan. Ketiga, Penanganan Muatan Lebih (Overloading). Keempat, Penghapusan Kendaraan (Scrapping) dan kelima, Penetapan Standar Keselamatan Kendaraan Angkutan Umum.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 21 dan pasal 115, dalam paragraf 5 tentang Kecepatan.

<sup>5</sup> Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

4. Untuk turunan dari UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) lahir PP No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada 10 Desember 2013. PP ini mengatur batas kecepatan maksimal. PP tersebut menegaskan bahwa setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional kemudian diatur untuk empat jenis jalan. Yang pertama adalah Jalan Bebas Hambatan. Kedua adalah Jalan Antar Kota. Ketiga adalah Jalan pada kawasan perkotaan. Yang keempat adalah jalan di kawasan permukiman. Untuk dijalan bebas hambatan, diatur pula batas kecepatan paling rendah yakni 60 km/jam. Sedangkan batas paling tinggi adalah 100 km/jam. Untuk jalan antar kota batas kecepatan paling tinggi adalah 80 km/jam. Untuk jalan di kawasan perkotaan, kecepatan maksimal adalah 50km/jam. Sedangkan di kawasan permukiman, kecepatan paling tinggi adalah 30 km/jam.<sup>6</sup>
  
5. Di era Presiden Joko Widodo, lahir Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No 11 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Permenhub tersebut ditandatangani pada 29 Juli 2015. Permenhub ini mengatur lebih rinci apa yang tertuang dalam PP No 79 Tahun 2013. Contohnya, kecepatan paling tinggi untuk kendaraan bermotor, yakni roda empat atau lebih adalah 80 km/jam, sedangkan untuk sepeda motor yaitu 60 km/jam. Aturan ini untuk jalan arteri primer yang memiliki jalur cepat dan jalur lambat terpisah. Contoh lain adalah, pada jalur lambat di kawasan dengan kegiatan yang padat, kecepatan maksimal adalah 30 km/jam. Sedangkan untuk di kawasa kegiatan yang tidak padat adalah 50 km/jam.
  
6. Lebih jauh lagi, sebelum era SBY dan Jokowi, Presiden Soeharto saat berkuasa sudah lebih dulu mengatur batas kecepatan maksimum di jalan raya. Saat itu

---

<sup>6</sup> Tambahan Lembaran Negara RI No. 5468 TRANSPORTASI. Perhubungan. Lalu Lintas. Angkutan Jalan. Jaringan. (Penjelasan Atas Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193) Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



regulasinya terdapat dalam Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu diatur lebih rinci dalam PP No 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Berdasarkan pemaparan tadi dengan jelas kita bisa menyimpulkan bahwa, dalam kasus Lamborghini maut di Surabaya dengan pengendara Wiyang Lautner perlu ditelusuri mengenai kecepatan *supercar* tersebut pada saat mengalami kecelakaan. Apabila menurut saksi ahli bahwa saat terjadinya kecelakaan tersebut Wiyang Lautner memacu *supercar* nya dalam kecepatan diatas 50 km/jam, tentu hal ini menjadi sebuah pelanggaran terhadap Peraturan Pemerintah (PP) No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini dikarenakan bahwa jalan atau lokasi tempat dimana Lamborghini maut di Surabaya mengalami kecelakaan termasuk dalam kategori jalanan perkotaan. Sedang menurut PP No 79 Tahun 2013 tersebut mengatur batas kecepatan maksimal kendaraan bermotor dalam wilayah kategori jalan perkotaan adalah hanya 50 km/jam. Tentu fakta ini harus menjadi acuan yang cukup dipertimbangkan dengan matang oleh penyidik.

Apabila kita menarik masalah ini lebih jauh lagi, pada dasarnya mobil bersilinder besar sekelas Lamborghini memang tidak terlalu cocok dengan kondisi jalanan di Indonesia. Keadaan jalan di Indonesia yang cenderung berbadan jalan sempit tentu tidak bisa dikatakan kompatibel dengan mobil berkekuatan tinggi seperti Lamborghini. Tingkat akselerasi yang sangat luar biasa yang dimiliki *supercar* akan menjadi bahaya yang cukup meresahkan pengguna lain apabila pengendara *supercar* tidak bisa menguasai keadaan mobil dengan baik. Mobil ini didaerah asal pabrikannya, yaitu Italy memang sering dipacu di lintasan balap atau minimal *highway* atau jalan bebas hambatan. Mengingat bahwa jumlah jalan bebas hambatan di Indonesia tidaklah banyak dan tidak setiap kota mempunyainya, maka fenomena banyaknya pengguna *supercar* sekelas Lamborghini ini menjadi sebuah fakta yang cukup menarik perhatian dan menimbulkan banyak pertanyaan. Pertanyaan yang sangat santer terdengar adalah bagaimana sebenarnya peraturan perundangan mengenai jalan raya memandang

hadirnya mobil-mobil super mewah dan bertenaga besar ini yang banyak menghiasi jalanan-jalanan kota besar di Indonesia.

Menurut banyak sumber yang mengulas dari sisi teknis mobil-mobil bersilinder besar ini, *supercar* semacam ini memang tidak didesain berpacu di dalam jalanan perkotaan yang pendek dan sempit. Secara khusus kita bisa menyebut bahwa Lamborghini tidak bisa dipacu dengan baik dalam kecepatan dibawah 60 km/jam. Sifat yang sangat reaktif ini menimbulkan konsekuensinya sebagai mobil berkekuatan besar inilah yang apabila tidak bisa dikendalikan justru menjadi ancaman yang sangat perlu untuk dicegah dan diantisipasi. Tentu saja apabila mobil-mobil ini tidak bisa dikendalikan dengan baik dibawah kecepatan 60 km/jam, maka sangat mungkin menemui banyaknya kesalahan atau kelalaian para penggunanya dalam berkendara di jalanan perkotaan yang notabene sangat ramai oleh aktivitas warga.

Masih menurut teknisi-teknisi otomotif, bahwasannya mobil *supercar* ini tidak bisa melakukan pengereman dengan cepat dan konstan apabila berada pada kecepatan diatas 60 km/jam. Jadi pengereman yang baik baru akan bekerja dalam posisi kecepatan dibawah 60 km/jam. Tentu hal ini menjadi sebuah ancaman bahaya tersendiri dari sisi keselamatan pengguna jalan lain. Perlu jarak sekitar 200 m untuk usaha pengereman dalam kecepatan diatas 200 km/jam. Tentu hal ini menjadi sebuah perhatian khusus bagaimana seperti kita ketahui, jarak 200 m di jalan perkotaan sangatlah sempit dan pasti akan berbenturan dengan kendaraan lain. Di sisi lain, apabila mobil bersilinder besar terbiasa dipacu dalam kecepatan rendah seperti mobil-mobil yang berada di kota besar, bukan tidak mungkin mesin *supercar* tersebut malah justru akan bermasalah karena tidak dipergunakan sebagaimana kemampuannya.

Hal yang perlu diperhatikan lagi adalah, khususnya dalam hal ini kembali pada studi kasus kita mengenai Lamborghini maut di Surabaya adalah keadaan roda. Banyak pemilik dan pengendara *supercar* tidak memahami secara

mendalam seluk beluk roda dari sebuah mobil *supercar*. Seperti halnya mobil balap dan motor balap, *supercar* didesain juga untuk menyesuaikan tingkat kelembaban dari masing-masing rodanya untuk memastikan laju mesin mereka tidak terhambat. Di dalam mobil sekelas Lamborghini seharusnya sudah ditanam sebuah sistem yang memuat data keadaan tekanan dan kelembaban roda setiap mobil itu akan melakukan perjalanan. Dalam kasus Lamborghini maut Surabaya, mungkin Wiyang Lautner tidak bisa membaca dengan baik informasi itu sehingga terjadilah kecelakaan yang disebabkan selipnya roda Lamborghininya karena sedang menyesuaikan keadaan basah menuju keadaan kering. Sangat disayangkan apabila mobil seanggih Lamborghini ternyata belum dibekali sebuah sistem pemantau keadaan tekanan roda. Tentu saja hal ini tidak baik dikarenakan mobil berkekuatan besar sangat sensitif dengan keadaan roda.

Disini kita bisa melihat bahwa pemahaman si pengendara terhadap kendaraannya sangat diperlukan untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan yang timbul dari kesalahan teknis mesin tersebut. Perlunya sebuah pemahaman komprehensif untuk menangani mesin berkekuatan 5000 cc ini sangat diperlukan. Tentu menjadi sebuah keprihatinan bahwa munculnya mobil-mobil berkekuatan tinggi dan banyak menjadi simbol kelas sosial masyarakat ini pada akhirnya malah menjadi mesin pembunuh yang mengerikan bagi pengendaranya maupun pengguna jalan lainnya.

### **Pasal 288 ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)**

Berdasar pemeriksaan Kepolisian Kota Surabaya, saat Wiyang Lautner mengalami kecelakaan, yang bersangkutan ditemukan tidak membawa Surat Tanda Naik Kendaraan (STNK). Walaupun sebenarnya Wiyang mempunyai STNK tersebut dan terbukti bahwa mobilnya telah memenuhi kelengkapan dokumen seperti SIM dan STNK, namun saat kejadian polisi menemukan bahwa Wiyang tidak membawa STNK tersebut saat berkendara. Hal ini cukup bisa

menjadi perhatian penyidik untuk memperberat hukuman yang mungkin bisa untuk ditambahkan dalam surat dakwaan.

Menurut peraturan didalam pasal 288 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah secara tegas tertulis bahwa:

*“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi Surat Tanda Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”*.

### **Pasal 359 KUHP**

Peraturan selanjutnya yang dapat digunakan untuk menjerat pelaku juga terdapat dalam salah satu sumber utama hukum pidana Indonesia, yaitu pasal 359 KUHP yang menyatakan:

*“Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya 5 tahun atau kurungan selama-lamanya 1 tahun”*.

Keluarga korban juga bias mengajukan gugatan perdata melalui tanggung renteng. Tanggung renteng, yaitu konsep hukum perdata yang menekankan tanggung jawab atas suatu kerugian berada di pundak beberapa orang sekaligus. Saat ini pelaku dikenai pasal 310 ayat 4 UU Lalu Lintas tahun 2009 dengan ancaman 6 tahun penjara. Pelaku juga bisa dijerat pasal 311 UU Lalu Lintas tahun 2009 jika terbukti mengemudi dengan ugal-ugalan atau membahayakan orang.

### **Permenhub Nomor 111 Tahun 2015**

Peraturan Pembatasan Kecepatan PM NO 111 tahun 2015 kementerian perhubungan “untuk jalan antar kota kecepatan maksimal 80 km per jam dan sepeda motor 60 km per jam, untuk jalan protokol atau perkotaan kecepatan maksimal yakni 50 km per jam bagi mobil dan untuk sepeda motor 40 km per jam, untuk jalan pemukiman maksimal 30 km per jam untuk setiap kendaraan baik mobil atau motor, dan untuk jalan bebas hambatan batas kecepatan yang diatur yakni 100 km per jam.

Menilik dari hasil pemeriksaan polisi di TKP dan pengakuan dari pengendara Lamborghini Maut di Surabaya, Wiyang Lautner, bahwa saat itu ia tidak membawa STNK, maka dengan jelas bahwa pengendara Lamborghini maut tersebut telah melanggar pasal 288 (1) UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tentu fakta ini semakin memperberat posisi Wiyang Lautner.

Walaupun secara lebih jauh, pihak Kepolisian Surabaya menyatakan bahwa mobil Lamborghini milik Wiyang Lautner tersebut sah dan tidak menyalahi aturan-aturan kepemilikan mobil mewah, namun kenyataan bahwa Wiyang tidak membawa STNK cukup bisa untuk dibawa ke ranah hukum.

Namun sejauh ini pihak Kepolisian Kota Surabaya masih belum jelas akan menuntut tersangka dengan pasal ini. Sejangkau ini Kepolisian Surabaya hanya akan memakai pasal 310 (4) UU LLAJ yang berisikan tentang kelalaian pengendara yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain. Kepastian hukum akan UU Lalu Lintas ini harus ditegakkan guna menghargai supremasi hukum didalam kasus ini. Masyarakat luas berharap bahwa setitik saja kesalahan harus mendapat balasan yang setimpal menurut hukum yang berlaku.

## 2.5. Proses Kepemilikan dan Perpajakan Mobil Mewah Menurut Perundangan di Indonesia

Impor kendaraan bermotor dalam keadaan *Completely Built Up (CBU)* dapat dilakukan oleh Importir Umum yang berstatus badan hukum Indonesia dan memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dan Angka Pengenal Impor (API). Dengan demikian, impor mobil tidak lagi dimonopoli oleh Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM). Disamping dapat dilakukan oleh Importir Umum, impor mobil juga tidak terkena ketentuan larangan dan pembatasan. Artinya mobil impor tidak memerlukan perijinan dari Kementerian terkait. Namun demikian, atas mobil impor wajib didaftarkan tipenya di Kementerian Perindustrian. Dalam pelaksanaan impornya, pada dokumen pelengkap pabean disertakan juga Tanda Pendaftaran Tipe (TPT).<sup>7</sup>

Setiap kendaraan bermotor dalam keadaan utuh yang akan diimpor wajib didaftarkan tipenya pada Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin Elektronika, dan Aneka (Dirjen ILMEA), Kementerian Perindustrian.<sup>8</sup> Pendaftaran tipe adalah pendaftaran spesifikasi teknis dari tipe kendaraan bermotor tertentu yang akan diproduksi, atau akan diimpor. Tanda Pendaftaran Tipe diterbitkan berdasarkan atas kelengkapan dan kebenaran dokumen, tanpa melihat fisik kendaraan yang bersangkutan, dan bukan merupakan izin impor.

Persyaratan Pendaftaran Tipe (TPT atas kendaraan CBU) dikecualikan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dan/atau dipergunakan untuk keperluan:

---

<sup>7</sup> Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 290/MPP/Kp/6/1999 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 439/MPP/Kep/9/1998

<sup>8</sup> Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 49/MPP/Kep/2/2000 tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh (CBU)

- a. Hibah dari pemerintahan/ negara asing atau lembaga swasta di luar negeri, untuk pemerintahan RI
- b. Khusus untuk ketenteraan/kepolisian negara dan/atau protokoler kenegaraan
- c. Bantuan teknis dari pemerintah/negara asing atau bantuan lainnya untuk pemerintah RI berdasar PP Nomor 19 Tahun 1955
- d. Mantan Duta Besar RI yang telah habis masa tugasnya, sebagai barang pindahan, maksimum hanya 1 (satu) unit kendaraan bermotor jenis penumpang kurang dari 10 (sepuluh) orang.
- e. Kedutaan Besar/Perwakilan Negara Asing atau Badan Internasional berdasarkan PP Nomor 8 Tahun 1957
- f. Impor sementara yang akan diekspor kembali setelah masa impor sementara tersebut berakhir.
- g. Replika (produk contoh) yang tidak diperjualbelikan.
- h. Kendaraan berat (*Heavy Duty Truck*) dengan *Gross Vehicle Weight (GVW)* lebih dari 24 ton dan tidak dipergunakan di jalan umum serta tidak memerlukan STNK sebagaimana dinyatakan dalam pernyataan perusahaan.

Pengecualian Pendaftaran Tipe tersebut dinyatakan dalam surat Dirjen ILMEA. Pengecualian atas TPT tersebut tidak berlaku jika kendaraan bermotor yang diimpor dipindahtangankan dan/atau diperjualbelikan di dalam negeri. Terhadap kendaraan berat pengecualian tidak berlaku jika digunakan di jalan raya.

Dalam rangka penyelesaian kewajiban pabean, pihak importir wajib memenuhi ketentuan impor atas barang yang diimpornya, yang menyampaikan PIB dan dokumen pelengkap pabeannya ke Kantor Pabean. Atas impor mobil pada masa ini tidak diatur tataniaga impornya, namun semua kegiatan impor dilakukan oleh importir yang telah memperoleh API dari Kementerian Perdagangan. Impor mobil tetap harus memenuhi ketentuan dari instansi terkait seperti Tanda Pendaftaran Tipe (TPT) mobil yang akan diimpor, serta ketentuan impor mobil bekas atas impor mobil bekas.

Mobil bekas dilarang diimpor, kecuali atas jenis/tipe tertentu, dengan izin Kementerian Perdagangan (PerMenDag No.06/M-Dag/PER/12/2005 tentang Ketentuan Impor Kendaraan Bermotor Bukan Baru). Kendaraan bermotor/mobil impor dikategorikan sebagai bekas apabila tahun pembuatan produksi lebih dari 2 tahun, atau kendaraan pernah didaftarkan di negara lain, atau telah digunakan hingga 1000 km.

Jadi secara singkat bisa kita simpulkan bahwa, untuk menyelesaikan kewajiban pabean, pihak importir wajib memenuhi ketentuan impor atas barang yang diimpornya, menyampaikan PIB dan dokumen pelengkap pabeannya ke Kantor Pabean. Walaupun impor mobil tidak diatur tataniaga impor lagi, namun demikian impor mobil sebagai barang dagangan harus terlebih dahulu memenuhi syarat yang telah ditentukan oleh Kementerian Perindustrian seperti pengurusan Tanda Pendaftaran Tipe dan *Vehicle Identification Number Decoder*. Untuk persyaratan impor di Kantor Pabean tidak memerlukan izin dari Kementerian Perdagangan, karena impor mobil tidak diatur tata niaga impornya.

Pihak Pabean akan melanjutkan penelitian dokumen dan pemeriksaan fisik atas kendaraan yang diimpor. Selanjutnya pihak Pabean menerbitkan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) untuk pengeluaran barang dari pelabuhan. Atas penyelesaian kewajiban pabean tersebut pihak pabean akan menerbitkan surat keterangan impor berupa Form A, B, atau C. Surat keterangan tersebut oleh pihak pabean disampaikan ke pihak kepolisian untuk penerbitan surat-surat kendaraan.



## **2.6. Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (PKB dan BBN-KB)**

Terkait dengan dasar pengenaan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan bermotor khususnya mobil impor (CBU) atau lebih dikenal dengan mobil *off road* atau mobil harga kosong telah lebih lanjut diatur dalam Permendagri Nomor 29 Tahun 2012 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dalam pasal 13 (1) huruf a dengan jelas disebutkan bahwa:

*“dalam hal diperoleh harga kosong (off the road), nilai jualnya ditetapkan dengan pengurangan sebesar 10% (sepuluh persen) dari harga kosong (off the road)”*

Jadi, secara singkat bisa kita simpulkan bahwa pajak PKB dan BBN-KB adalah 10% dari harga kosong sebuah kendaraan bermotor. Dasar penghitungan pajak inilah yang pada akhirnya banyak menjadi alasan para pemilik *supercar* untuk tidak mendaftarkan atau mendaftarkan pajak kendaraan bermotor mereka dan bea balik nama kendaraan mereka. Secara sederhana, *supercar* sekelas Lamborghini Aventador terbaru dibanderol harga kosongnya (*off-road*) sebesar 9,5 miliar rupiah. Bisa dihitung bahwa untuk perhitungan pajak mobil tersebut saja perlu mengeluarkan biaya hampir 1 miliar. Tentu estimasi itu belum ditambah biaya administrasi lain dan sumbangan wajib asuransi lain-lain.

Barang tentu hal diatas menjadi salah satu faktor yang paling banyak diajukan menjadi dalih bagaimana para pemilik mobil mewah/ *supercar* yang sengaja tidak mendaftarkan pajak kendaraan bermotor mereka untuk menghindari biaya yang selangit tersebut. Konsekuensinya, tentu banyak sekali berkeliaran mobil mewah atau *supercar* yang berkeliaran tanpa surat kelengkapan kendaraan bermotor dan ini menimbulkan masalah saat benar-benar dihadapkan dalam keadaan didepan hukum karena sesuatu hal termasuk banyaknya kecelakaan yang melibatkan *supercar* dewasa ini.

Menanggapi banyaknya mobil sport/*supercar* yang banyak berkeliaran tanpa ada dokumen resmi seperti STNK adalah sebuah kesalahan fatal dan tidak ada pembenaran dari tindakan itu. Banyak dalih bahwa *supercar* tersebut hanya membawa Surat Pendaftaran dan Pendataan Kendaraan Bermotor (SPPKB) dan mengira bahwa surat tersebut dinilai legal dan mempunyai kekuatan hukum apabila ditilang kepolisian. Namun dengan jelas bahwa hal ini tidak dibenarkan dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada dasarnya, setiap kendaraan bermotor **wajib** diregistrasikan, termasuk bagi kendaraan bermotor baru, sebagaimana diatur dalam pasal 64 ayat (2) huruf a UU Lalu Lintas. Berkaitan dengan registrasi kendaraan bermotor baru, pasal 65 ayat (1) UU Lalu Lintas mengatur bahwa:

*“Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan :*

1. *Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemiliknya;*
2. *Penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan*
3. *Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor*

Sehingga, berdasarkan ketentuan diatas, bukti bahwa sebuah kendaraan bermotor baru telah diregistrasi adalah pemilik diberikan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

Terkait dengan pengoperasian kendaraan bermotor di jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan STNK dan TNKB, sebagaimana diatur dalam Pasal 68 ayat (1) UU Lalu Lintas.

UU Lalu Lintas juga mengatur mengenai ancaman hukum apabila seseorang mengendarai kendaraan bermotor tanpa STNK dan TNKB, yang diatur dalam Pasal 288 ayat (1) UU Lalu Lintas, yang selengkapnya berbunyi:

*“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi Surat Tanda Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”*

Ketentuan tersebut mengatur bahwa mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi STNK adalah tindak pidana lalu lintas. Oleh karena itu, **untuk mengoperasikan kendaraan bermotor baru, diwajibkan adanya kelengkapan STNK**. Mengenai kedudukan dari surat pernyataan pendaftaran dan pendataan kendaraan bermotor, yang mana tata cara registrasi kendaraan bermotor diatur dalam Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Perkap Regident Ranmor)

Pelaksanaan regident ranmor dilaksanakan melalui tahapan regident kepemilikan dan regident pengoperasian ranmor, yang terdiri dari beberapa kegiatan yang diatur dalam pasal 30 Perkap Regident Ranmor, yang selengkapnya mengatur ;

*“Pelaksanaan regident ranmot sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29, meliputi :*

1. *Identifikasi dan verifikasi;*
2. *Pembayaran PNPB;*
3. **Pendaftaran** ;
4. *Penerbitan dan pemberian bukti regident; dan*
5. *Pengarsipan*

Dalam hal ini, pendaftaran dibagi menjadi 2 (dua) kegiatan, yang diatur dalam pasal 33 ayat (1) Perkap Regident Ranmor, yang selengkapnya menyatakan :

*“Kegiatan pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 30 huruf C meliputi:*

1. **Pencatatan dan pendataan**; dan
2. **Pemberian nomor registrasi**

Berkaitan dengan SPPKB tersebut diatas, SPPKB merupakan tanda bukti bahwa telah melakukan pendaftaran dan pendataan terhadap mobil baru, namun Anda belum menyelesaikan tahapan Regident Ranmor sampai ke tahap penerbitan bukti regident dan pengarsipan. Jadi berdasar ketentuan diatas, SPPKB merupakan permohonan untuk mengajukan penerbitan STNK, sehingga **SPPKB tidak dapat disamakan dengan STNK. Sehingga dapat dilihat disini bahwa fungsi SPPKB yang dikeluarkan tersebut seharusnya tidak dapat disubstitusikan sebagai pengganti STNK sementara.**

Sehingga, seharusnya berdasar hukum terkait dengan plat motor hitam yang diberikan pihak Kepolisian, hal tersebut bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku karena seharusnya STNK dan plat nomor diterbitkan dalam waktu yang bersamaan. Hal tersebut menjadi pertanyaan besar dan disarankan untuk tidak mengendarai mobil tersebut sampai diterbitkannya STNK, serta melakukan kroscek terhadap pihak yang memberikan plat nomor tersebut.

Tentu saja hal ini menjadi sebuah hal yang mengganjal dan cukup mengganggu dalam proses penegakan dan penjaminan kepastian hukum mengenai surat-surat kendaraan bermotor. Adanya sebuah tindakan blunder dari pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia yang memberikan plat nomor hitam sebelum STNK terbit memunculkan kecenderungan dan isyarat kepada masyarakat bahwa sah-sah saja mengendarai kendaraan bermotor sebelum STNK dan plat nomor kendaraan bermotor yang asli terbit. Tentu ini menjadi sebuah koreksi kepada pihak Kepolisian dan perlunya meluruskan kembali kepastian

hukum atas kejadian itu. Perlu pula pengajaran dan sosialisasi di masyarakat mengenai hal ini agar ke depan hal-hal semacam ini tidak terjadi lagi dan munculnya sebuah budaya hukum yang konsisten dan berkesinambungan.

Peran aktif dari masyarakat dalam hal ini juga sangat diperlukan. Kesadaran yang tinggi mengenai proses administrasi dalam berkendara harus ditingkatkan. Karena sesungguhnya, dalam berkendara, kita akan terlibat dalam berbagai kepentingan manusia lain. Apabila kepastian hukum tersebut tidak ditegakkan, maka tentu tidak jarang hal-hal yang tidak diinginkan banyak terjadi dan memakan banyak kerugian.

Perlunya para pemangku jabatan (*stakeholder*) dalam bekerjasama memberi pendidikan kepada masyarakat untuk menjadi masyarakat yang patuh hukum harus diwujudkan dengan usaha-usaha yang nyata. Disini, para *stakeholder* dalam hal ini khususnya pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Kementerian Keuangan dalam pemungutan pajak harus dilakukan dengan pembagian tupoksi yang baik dan bisa dipertanggungjawabkan didepan hukum. Dan pengelolaan pajak yang transparan dan dapat memberi alasan yang jelas kepada masyarakat juga harus diberikan kepada masyarakat. Hal ini menjadi sebuah awal yang baik dalam menghimbau masyarakat untuk patuh dalam membayar administrasi dan perpajakan kendaraan bermotor, tentu diharapkan supaya pada akhirnya dapat mencegah kasus-kasus kendaraan bermotor yang *bodong* dan tidak jelas surat-surat dan dokumennya. Jika hal ini sudah ditekan, diharapkan kasus-kasus serupa bisa terhindarkan dengan baik dan jauh dari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan.

Dan salah satu hal yang paling mendasar yang harus diperhatikan para penyelenggara pemerintahan adalah bagaimana untuk menghadirkan sebuah sistem yang mudah, cepat, ringan, dan aman. Tentu menjadi sebuah keharusan bagi para *stakeholder* untuk berkewajiban menumbuhkan sebuah iklim kesadaran perpajakan yang baik dan kondusif di Indonesia. Sebuah reformasi birokrasi

diharapkan mampu dihadirkan oleh pihak-pihak yang berwenang mengurus surat dan dokumen kendaraan bermotor serta pejabat perpajakan. Tingginya tingkat pajak tentu harus diimbangi dengan kemudahan birokrasi yang bisa diakses masyarakat luas.

Salah satu hal yang harus diperhatikan pula adalah bagaimana sebuah konsistensi dari para penegak hukum dalam menjamin berjalannya pelaksanaan penarikan pajak menurut undang-undang yang berkekuatan hukum. Perlunya sebuah pengawasan terhadap para pejabat pajak yang sangat rentan dalam memonopoli penarikan pajak sangat diperlukan. Tindakan-tindakan yang tidak berintegritas dan merendahkan martabat lembaga penarik pajak harus segera diminimalisir guna menyelamatkan citra lembaga penarik pajak. Hal ini menjadi salah satu faktor vital untuk tetap menarik minat masyarakat dalam membayar pajak. Oknum-oknum penarik pajak juga harus diaudit dan dimonitor pergerakannya agar tidak terjadi sebuah praktek mafia pajak yang kerap terjadi dewasa ini. Tentulah pada akhirnya, tiba pada sebuah kesimpulan bahwa perlunya sebuah sinergi yang nyata dari para pejabat penarik pajak dengan para wajib pajak. Jika kedua pihak bersinergi dan saling menjaga integritas masing-masing pihak, dipastikan akan ada sebuah *feedback* yang baik dari kedua pihak.

## **2.7. Keefektifan Hukum Melalui Keberadaan UU Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia**

Saat kita membicarakan kasus kecelakaan di jalanan dewasa ini tentu kita tidak bisa lepas daripada pandangan kita dalam mengkaji UU Lalu lintas yang sudah ada. Benarkah UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah bekerja secara optimal dan cukup mengurangi angka pelanggaran dan kecelakaan di jalan. Pertanyaan- pertanyaan mengenai hal ini cukup menarik perhatian untuk dicari jawaban dan faktanya. Tentu saja dalam menjawab hal ini kita bisa memakai studi kasus awal kami yaitu Lamborghini maut di Surabaya.

Sebelum lebih jauh lagi membicarakan Lamborghini maut di Surabaya yang menabrak satu orang hingga tewas di tempat, perlu kita mengkaji terlebih dahulu mengapa sebuah hukum itu tidak selalu berhasil dalam menangkal apa-apa saja yang dikehendaki hukum itu tidak terjadi. Seperti contohnya bahwa UU No 22 Tahun 2009 ini tentu mempunyai tujuan walau tidak tertuang secara langsung, adalah untuk mengurangi pelanggaran dan bahaya kecelakaan di jalan bagi para pengguna jalan. Lantas apa yang kita temukan di lapangan adalah bahwa kehadiran UU ini tidak terlalu berdampak signifikan terhadap apa yang dicita-citakan.

Berbicara mengenai pelanggaran di jalanan, tentu bisa kita simpulkan tidak akan ada habisnya. Sedari mengawali hari tentu kita sudah pasti akan melewati jalanan guna menuju tempat kerja, sekolah, ataupun tempat-tempat penting yang akan kita tuju. Hal ini menjadi sebuah fakta yang tidak terelakkan lagi bahwa sesungguhnya peraturan perundangan mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini mempunyai implikasi yang sangat luas untuk menjamin berjalannya kepentingan-kepentingan masyarakat setiap harinya.

Lantas apa sejatinya penyebab kesan kurang efektifnya UU Lalu Lintas ini dalam menekan angka kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan hingga membahayakan pengguna jalan lain. Adakah sebuah kelemahan didalam hukum itu sendiri, ataukah penegak hukumnya, ataukah para pengendara dan pengguna jalan lah yang kurang tertib dan tidak mempunyai budaya hukum yang tinggi. Aspek-aspek inilah yang akan kami bahas. Namun bukan saja didalam UU Lalu lintas dan Angkutan Jalan saja yang akan kami bahas, lebih luas lagi kami juga akan membahas hukum secara umum dan luas. Juga menyangkut aspek-aspek dan faktor mengapa hukum itu selalu ada sisi ketidakefektifan di dalamnya.

Dalam realita kehidupan bermasyarakat, sering kita jumpai penerapan hukum yang tidak efektif. Pada hakikatnya dalam sosiologis hukum, persoalan

efektifitas hukum mempunyai hubungan yang sangat erat dalam persoalan penerapan, pelaksanaan serta penegakan hukum dalam masyarakat demi tercapainya tujuan hukum.

Menurut **Soerjono Soekanto** faktor yang mempengaruhi ketidak efektifan hukum ada 5:

1. Hukumnya itu sendiri
2. Penegak hukum
3. Sarana dan prasarana dalam penegakan hukum
4. Masyarakat itu sendiri
5. Budaya hukum

#### **A. Faktor Hukum**

Dalam praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak karena hal tersebut hanyalah teori, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup rendahnya penegakan saja, namun juga pemeliharaan kedamaian, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyelarasan antara nilai kaedah dengan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian yang dikehendaki oleh masyarakat secara luas. Dengan demikian, tidak berarti setiap permasalahan sosial hanya dapat diselesaikan dengan hukum yang tertulis, karena tidak mungkin ada peraturan perundang-undangan yang dapat mengatur seluruh tingkah laku manusia, yang



isinya jelas bagi setiap warga masyarakat yang diaturnya dan serasi antara kebutuhan untuk menerapkan peraturan dengan fasilitas yang mendukungnya.

Penerbitan suatu peraturan – peraturan tertentu juga harus di tinjau berdasarkan landasan yuridis, sosiologi dan filosofis. Keberlakuan Undang-Undang sebagai suatu norma hukum dianggap sah dan sangat mengikat untuk umum karena dianggap berlaku oleh para subjek hukum yang diikatnya. Pandangan sosilogis mengenai keberlakuan undang-undang cenderung lebih mengutamakan pendekatan yang empiris dengan mengutamakan beberapa pilihan kriteria, yaitu kriteria pengakuan, kriteria penerimaan. Berdasarkan kriteria tersebut, menyangkut sejauh mana subjek hukum yang diatur memang menghendaki keberadaan dan daya ikat serta kewajibannya untuk menundukan diri terhadap norma hukum yang bersangkutan. Jika subjek hukum yang bersangkutan tidak merasa terikat, maka secara sosiologis norma hukum yang bersangkutan tidak dapat berlaku baginya serta Suatu norma hukum dikatakan berlaku secara filosofis apabila norma hukum itu memang bersesuaian dengan nilai-nilai filosofis yang dianut oleh suatu Negara tersebut.

Pada hakikatnya, hukum itu mempunyai unsur-unsur antara lain hukum perundang-undangan, hukum traktat, hukum yurisprudensi, hukum adat, dan hukum doktrin atau pendapat para ilmuwan. Secara ideal unsur-unsur itu harus harmonis, artinya tidak saling bertentangan baik secara vertikal maupun secara horizontal antara hukum yang satu dengan yang lainnya, bahasa yang dipergunakan harus jelas, sederhana, dan tepat karena isinya merupakan pesan kepada warga masyarakat yang terkena hukum itu sendiri. Oleh karena itu faktor hukum itu sendiri merupakan esensi dari penegakan hukum dan juga merupakan tolak ukur efektifitas bagi para penegakan hukum. serta saling berkaitan dengan elemen yang lainnya.

## **B. Faktor Penegakan Hukum**

Dalam berfungsinya hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas aparaturnya kurang baik, itu juga merupakan permasalahan. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau karakterpara penegak hukum dengan mengutip pendapat J. E. Sahetapy yang mengatakan :

“Dalam rangka penegakan hukum dan implementasi penegakan hukum bahwa penegakan keadilan tanpa kebenaran adalah suatu kebijakan. Penegakan kebenaran tanpa kejujuran adalah suatu kemunafikan. Dalam kerangka penegakan hukum oleh setiap lembaga penegakan hukum keadilan dan kebenaran harus dinyatakan, harus terasa dan terlihat, harus diaktualisasikan”.

Di dalam konteks di atas menyangkut karakter dan mentalitas penegak hukum, bahwa selama ini ada kecenderungan yang kuat di kalangan masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas atau penegak hukum, artinya hukum diidentikkan dengan tingkah laku nyata petugas atau penegak hukum. Sayangnya dalam melaksanakan wewenangnya sering timbul persoalan karena sikap atau perlakuan yang dipandang melampaui wewenang yang dianggap melunturkan citra dan wibawa penegak hukum, hal ini disebabkan oleh kualitas yang rendah dari aparaturnya tersebut.

Hal ini dapat berakibat tidak memahami batas-batas kewenangan, karena kurang pemahaman terhadap hukum, sehingga terjadi penyalahgunaan wewenang dalam melakukan tugasnya. Masalah peningkatan kualitas ini merupakan salah satu kendala yang dialami diberbagai instansi, tetapi khusus bagi aparat yang melaksanakan tugas wewenangnya menyangkut hak asasi manusia masyarakat. Dalam hal ini aparat penegak hukum seharusnya mengutamakan apa yang seharusnya menjadi hak rakyat dan menjadikan hak asasi rakyat sebagai prioritas. Perlu disadari bahwa dalam hal peningkatan mutu berkaitan erat dengan anggaran

lainnya yang selama ini bagi Polri selalu kurang dan sangat minim. Hal tersebut jelas merugikan masyarakat umum begitu pula dengan pihak kepolisian sendiri.

### **C. Faktor Sarana dan Prasarana Dalam Penegakan Hukum**

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap.

Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus dilaksanakan oleh polisi begitu luas dan banyak. Masalah perangkat keras dalam hal ini adalah sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Sebab apabila sarana fisik seperti kertas tidak ada dan karbon kurang cukup dan mesin ketik yang kurang baik, bagaimana petugas dapat membuat berita acara mengenai suatu kejahatan.

Menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah pernah mengemukakan bahwa bagaimana polisi dapat bekerja dengan baik, apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional. Oleh karena itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

### **D. Faktor Masyarakat**

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya

mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

Sikap masyarakat yang kurang menyadari tugas polisi, tidak mendukung, dan justru kebanyakan bersikap apatis serta menganggap tugas penegakan hukum semata-mata urusan polisi, serta tidak ingin terlibat sebagai saksi dan sebagainya. Hal ini menjadi salah satu faktor penghambat dalam penegakan hukum.

Oleh karena itu faktor di atas memberikan pemahaman bahwa disiplin dan kepatuhan masyarakat tergantung kemunculan dari diri sendiri. Oleh karena itu pendekatan yang paling tepat adalah disiplin. dalam hal ini kepatuhan hukum dalam suatu masyarakat dapat di jadikan parameter tentang efektif atau tidaknya hukum yang mengikat masyarakat tersebut. pada takaran umum, keharusan masyarakat untuk tunduk dan menaati hukum disebabkan karena adanya sanksi atau hukuman yang menimbulkan adanya rasa takut atau tidak nyaman sehingga lebih memilih menaati hukum daripada melakukan pelanggaran yang pada akhirnya dapat menyusahkan mereka sendiri.

Dalam kaitannya dengan hal ini, tentu saja dalam masalah Lamborghini maut di Surabaya, dikarenakan kesadaran masyarakat sendiri dalam hal ini pengendara Lamborghini maut, Wiyang Lautner dalam memahami peraturan daerah yang mengatur batas kecepatan di jalan tersebut menjadi salah satu ketidakefektifan hukum. Kurangnya masyarakat dalam memahami hukum dan peraturan yang berlaku akan menimbulkan kebiasaan hukum.

### **E. Faktor Budaya Hukum**

Dalam kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang

sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, karena menjadi hal pokok dalam penegakan hukum, serta sebagai tolok ukur dari efektifitas penegakan hukum. Dari lima faktor penegakan hukum tersebut faktor penegakan hukumnya sendiri merupakan titik sentralnya. Hal ini disebabkan oleh baik undang-undangnya disusun oleh penegak hukum, penerapannya pun dilaksanakan oleh penegak hukum dan penegakan hukumnya sendiri juga merupakan panutan oleh masyarakat luas.<sup>9</sup>

Berdasarkan lima faktor yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut, tidaklah disebutkan faktor mana yang sangat dominan berpengaruh atau mutlaklah semua faktor tersebut harus mendukung untuk membentuk efektifitas hukum. Namun sistematika dari kelima faktor ini jika bisa optimal, setidaknya hukum dinilai dapat efektif.

Sistematika tersebut artinya untuk membangun efektifitas hukum harus diawali untuk mempertanyakan bagaimana bunyi pada tiap – tiap hukum yang mengikat masyarakat, sebagaimana yang telah dilakukan oleh presiden soeharto dimana apabila terbentuknya suatu hukum yang baru maka hal tersebut disampaikan kepada susunan rumah tangga melalui ketua rumah tangga dalam lingkungan mereka masing – masing. sehingga rakyat dapat memahami bagaimana hukum tersebut, kemudian disusul bagaimana penegak hukumnya dengan meningkatkan kualitas para aparatur hukum yang lebih berkarakter, lalu bagaimana sarana dan fasilitas yang menunjang selama pelaksanaan mulai dari penyidikan hingga upaya hukum, kemudian dengan terlaksananya keempat faktor

---

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2008).

tersebut maka masyarakat akan merespon serta terciptalah suatu kebudayaan efektifitas hukum.

## BAB III

### PENUTUP

#### 3.1. Kesimpulan

Dari hasil kajian yang telah diuraikan pada pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pada prinsipnya hukum di Indonesia telah banyak mengatur tentang norma berlalulintas dengan peraturan-peraturan tertulis yang berlaku sebagai hukum positif di Indonesia. Jerat hukum yang dimungkinkan dalam kasus ini, antara lain Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang di dalamnya melalui pasal 68 ayat (1) dilanjutkan pasal 310 ayat (3) dan (4) yang memuat aturan dan sanksi atas pelanggaran yang dilakukan terhadap aturan berlalulintas yang termuat di dalamnya ditambah lagi dengan keberadaan pasal 288 ayat (1) yang mengatur mengenai keberadaan surat-surat berharga kendaraan bermotor; Peraturan Pemerintah nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memuat aturan tentang batas kecepatan maksimal kendaraan bermotor; Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang mengatur tentang kesalahan yang menyebabkan korban jiwa; serta adanya probabilitas pengenaan atas pelanggaran pasal 311 Undang-Undang Lalu Lintas tahun 2009 terbukti adanya unsur kesengajaan pengemudi yang membahayakan nyawa atau barang.

Aturan tentang prosedur kepemilikan dan perpajakan mobil mewah atau *sport car* dalam keadaan utuh atau *completely built up* di Indonesia seperti yang telah dimuat dalam UU nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan memang tidak sederhana dan harus melalui berbagai tahapan. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga keamanan dan stabilitas impor serta pencegahan terhadap terjadinya instabilitas nasional baik dalam hal ekonomi maupun sosial. Keberadaan mobil mewah di Indonesia yang berasal dari luar negeri mampu memberikan dana melalui pengenaan pajak masuk Indonesia, dalam hal ini tentunya regulasi

pendaftaran barang sangat penting demi terlaksananya hal tersebut. Penarikan pajak atas barang mewah antara lain bertujuan untuk pemerataan pendapatan masyarakat dan pembangunan infrastruktur dalam negeri.

Penerapan hukum dalam suatu negara pasti memiliki kelemahan. Namun seberapa banyak celah atau seberapa efektifnya hukum tentu berbeda antara negara satu dengan lainnya. Efektifitas hukum di Indonesia ditinjau dari penerapan Undang-Undang nomor 22 tahun 2009, tidak dapat dipungkiri, juga memiliki celah. Hal tersebut dibuktikan dengan masih adanya kasus pelanggaran dalam aspek berlalulintas akibat kurang berhasilnya peraturan tersebut dalam memberikan efek jera bagi para pelanggarnya. Selain itu, sependapat dengan Soerjono Soekanto yang mengemukakan 5 faktor efektifitas hukum, seperti itu pula keadaan efektifitas hukum di Indonesia, terutama, seperti telah diungkapkan bahwa UU nomor 22 tahun 2009 gagal memberikan efek jera, selain itu subyektifitas para penegak hukum, dalam hal ini mengenai status tersangka yang merupakan orang "*berduit*" turut menjadi hambatan dalam penanganan kasus Lamborghini maut di Surabaya.

### **3.2. Saran**

Berkaitan dengan tingkat efektifitas hukum, kami berpendapat bahwa salah satu faktor penting dalam penegakan hukum dalam suatu masyarakat adalah keberadaan efek jera yang mampu memunculkan kepatuhan masyarakat akan hukum dengan atau tanpa adanya "*dikte*" yang berlebihan dari para penegak hukum.

Untuk memunculkan efek jera dari suatu peraturan diperlukan sarana dan prasarana yang memadai untuk mendukung keberadaan suatu peraturan. Dalam



kaitannya dengan kasus kecelakaan lalu lintas Lamborghini maut di Surabaya yang menyangkut pelanggaran dalam berkendara di jalan umum, salah satunya diperlukan pengadaan alat pengukur kecepatan berkendara bagi para pengguna kendaraan bermotor. Meniru sistem lalu lintas di Amerika dimana pada ruas jalan tertentu dilengkapi dengan rambu batas kecepatan serta alat pengukur kecepatan terutama di lingkungan sekolah. Dengan adanya peralatan tersebut terbukti mampu meningkatkan ketaatan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas yang ada. Para pengendara di Amerika telah terbiasa mematuhi rambu batas kecepatan yang ada karena alat tersebut mampu merekam serta mengukur kecepatan dari kendaraan bermotor, selanjutnya bukti tersebut dijadikan barang bukti untuk menindak para pelanggar. Para pelaku tidak dapat mengelak karena bukti tersebut sangat kuat dimana memuat keterangan-keterangan seperti kecepatannya yang dilanggar, foto dari plat nomor kendaraan, serta data lainnya.

Dengan adanya kepatuhan tersebut maka diharapkan terciptanya perubahan budaya hukum di masyarakat, namun perubahan hanya akan tercapai apabila seluruh pihak baik masyarakat maupun penegak hukum, saling bekerja sama dan saling menjaga satu sama lain demi tercapainya tujuan keberadaan hukum yang sesungguhnya, yaitu menjadi pelindung dan memberikan rasa aman bagi masyarakat.

## Daftar Referensi

Anonim. 2014. *Radar Kecepatan*. [https://id.wikipedia.org/wiki/Radar\\_kecepatan](https://id.wikipedia.org/wiki/Radar_kecepatan), diakses pada 8 Desember 2015.

Mahendra, Yhony. 2014. *Catatan Kaki (Footnote) Dalam Karya Ilmiah*. <http://ycgroup.blogspot.co.id/2014/01/catatan-kaki-footnote-dalam-karya-ilmiah.html#axzz3uC4xfgED>, diakses pada 9 Desember 2015.

Mufrod. 2015. *Penyebab Kecelakaan Lamborghini di Surabaya Menurut Ahli Safety Driving*. <http://news.okezone.com/read/2015/11/30/15/1258148/penyebab-kecelakaan-lamborghini-di-surabaya-menurut-ahli-safety-driving>, diakses pada 7 Desember 2015.

Saptohutomo, Aryo Putranto. 2015. *Fakta-Fakta Kecelakaan Lamborghini Maut di Surabaya*. <http://www.merdeka.com/peristiwa/fakta-fakta-kecelakaan-lamborghini-maut-di-surabaya.html>, diakses pada 5 Desember 2015.

Soekanto, Soerjono. 2008. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.

Syaifudien, Ahmad. 2015. *Cara Menulis Daftar Pustaka Yang Baik dan Benar 2015*. <http://www.tipspendidikan.site/2015/04/cara-menulis-daftar-pustaka-yang-baik.html>, diakses pada 9 Desember 2015.

Peraturan Nasional:

Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 2009. Sekretariat Negara. Jakarta.

Republik Indonesia. 2006. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan*. Lembaran Negara RI Tahun 2006. Sekretariat Negara. Jakarta.

Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*.

Republik Indonesia. 2013. *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Republik Indonesia. 2013. *Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan*. Sekretariat Negara. Jakarta.