

**PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK
MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI REKTORAT
LALU LINTAS POLDA SUMUT**

TESIS

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Magister Hukum (M.H)
Dalam Bidang Ilmu Hukum Pidana*

Oleh :

MARIO CARDEN YUNIOR SIHALOHO
NPM : 2020010052



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**

PENGESAHAN TESIS

Nama : **MARIO CARDEN YUNIOR SIHALOHO**
NPM : **2020010052**
Program Studi : **Magister Ilmu Hukum**
Konsentrasi : **Hukum Pidana**
Judul Tesis : **PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN
BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI
REKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMUT**



Pengesahan Tesis
Medan, 8 September 2022

Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

Assoc. Prof. Dr. AHMAD FAUZI, S.H., M.Kn.

Dr. ALPI SAHARI, S.H., M.Hum

Diketahui

Direktur

Ketua Program Studi

Prof. Dr. H. TRIONO EDDY, S.H., M.Hum

Dr. ALPI SAHARI, S.H., M.Hum

Unggul Cerdas | Terpercaya

PENGESAHAN

PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK
MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI REKTORAT
LALU LINTAS POLDA SUMUT

MARIO CARDEN YUNIOR SIHALOHO

NPM : 2020010052

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

“Tesis ini telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji, yang dibentuk oleh Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dinyatakan Lulus dalam Ujian Tesis dan berhak menyanggah Gelar Magister Hukum (M.H) Pada Hari Kamis, Tanggal 8 September 2022”

Panitia Penguji

1. Assoc.Prof.Dr.H. SURYA PERDANA,S.H., M.Hum. 1.
Ketua

2. Prof. Dr. H. TRIONO EDDY, S.H., M.Hum 2.
Sekretaris

3. Dr. SANDI NUGROHO, S.H., S.IK., M.Hum. 3.
Anggota

Unggul | Cerdas | Terpercaya

SURAT PERNYATAAN

PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI REKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMUT

Dengan ini peneliti menyatakan bahwa:

1. Tesis ini disusun sebagai syarat untuk memperoleh Gelar Magister Pada Program Magister Ilmu Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara merupakan hasil karya peneliti sendiri.
2. Tesis ini adalah asli belum pernah diajukan untuk mendapatkan Gelar Akademik(Sarjana, Magister, dan/atau Doktor), baik di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara maupun di perguruan lain.
3. Tesis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Komite Pembimbing dan masukan Tim Penguji
4. Dalam Karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya. Apabila di kemudian hari ternyata ditemukan seluruh atau sebagian tesis ini bukan hasil karya peneliti sendiri atau adanya plagiat dalam bagian-bagian tertentu, peneliti bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang peneliti sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Medan, 8 September 2022

Penulis



MARIO CARDEN YUNIOR SIHALOHO

NPM : 2020010052

ABSTRAK

PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMUT

Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) memegang peran yang sangat penting didalam registrasi/ pendaftaran kendaraan bermotor, karena dari nomer rangka mesin inilah suatu kendaraan dapat diketahui sejarahnya dengan adanya nomer rangka atau Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor dapat diketahui dari negara mana asal Kendaraan bermotor tersebut di buat/di rakit, dari pabrik mana kendaraan tersebut dibuat, tipe body kendaraan tersebut, tipe motor penggerak, tahun pembuatan kendaraan tersebut dan lokasi pembuatan/ perakitan kendaraan bermotor serta jumlah atau nomer urut produksi kendaraan yang kita miliki atau yang akan dibeli. Penerapan NIK pada Regident Lantas ditujukan untuk mengantisipasi duplikasi yang timbul dari perbuatan penyamarkan, menyembunyikan dan/atau mengalihkan dokumen kendaraan bermotor yang mengharuskan pembuat/perakit kendaraan bermotor harus mencetak NIK dengan salah satu cara sebagai berikut *Pertama*, langsung dicetak pada bagian integral kendaraan bermotor (rangka atau bagian body yang tidak mudah diganti). *Kedua*, Dicetak pada pelat NIK, yang kemudian ditempelkan/dipasangkan secara permanen pada bagian integral kendaraan bermotor.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian tesis ini bersifat deskriptif analitis dengan jenis penelitian hukum normatif. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan teknik studi pustaka (*library research*) sebagai instrumen dari studi dokumen. Di samping itu dilakukan juga wawancara dengan informan. Analisis data menggunakan analisis secara kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor yang berakibat pada duplikasi bukan hanya diartikan pemalsuan dokumen kendaraan bermotor, namun juga peruntukan penggunaan kendaraan bermotor sebagaimana dirumuskan oleh peraturan perundang-undangan antara lain Peraturan Menteri Perindustrian dan Perdagangan terkait Standar Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana tertuang di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang menunjukkan lokasi wilayah pembuat karoseri/modifikasi berdomisili. Kendaraan bermotor yang mensyaratkan bahwa setiap perusahaan industri komponen harus memenuhi syarat-syarat SNI sebagai berikut: *Pertama*, Industri Perakitan kendaraan bermotor dalam kegiatan produksinya dapat menggunakan kendaraan bermotor yang diimpor dalam keadaan terurai sama sekali (CKD) atau kendaraan dalam keadaan terurai tidak lengkap (IKD). *Kedua*, setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib didaftarkan tipenya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Kata Kunci: Nomor Induk Kendaraan, Duplikasi, Direktorat Lalu Lintas

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF MOTOR VEHICLE KEY NUMBER TO ANTICIPATE DUPLICATION AT THE TRAFFIC DIRECTORATE OF POLDA SUMUT

The Motor Vehicle Identification Number (NIK) plays a very important role in the registration of motorized vehicles, because from this engine frame number a vehicle can be known its history by the presence of a frame number or Motor Vehicle Identification Number can be known from which country the motor vehicle was made. / in the assembly, from which factory the vehicle is made, the type of body of the vehicle, the type of motor, the year of manufacture of the vehicle and the location of the manufacture/assembly of the motor vehicle as well as the number or serial number of the production of the vehicle that we have or will buy. The application of the NIK on the Regident then is intended to anticipate duplication arising from the act of disguise, hiding and/or diverting motorized vehicle documents which require motor vehicle manufacturers/assemblies to print the NIK in one of the following ways. or body parts that are not easily replaced). Second, printed on the NIK plate, which is then permanently affixed to the integral part of the motor vehicle.

The research method used in this thesis research is descriptive analytical with the type of normative legal research. The data collection technique in this study uses library research as an instrument of document study. In addition, interviews with informants were also conducted. Data analysis used qualitative analysis.

Based on the results of the study, it was found that the misuse of motorized vehicle documents which resulted in duplication was not only interpreted as falsification of motorized vehicle documents, but also the designation for the use of motorized vehicles as formulated by laws and regulations, including the Regulation of the Minister of Industry and Trade related to the Indonesian National Standard (SNI) as stated in in the Motor Vehicle Identification Number indicating the location of the domiciled area of the body maker/modification. Motor vehicles which require that every component industrial company must meet the following SNI requirements: First, the motor vehicle assembly industry in its production activities can use imported motor vehicles in a completely decomposed state (CKD) or vehicles in an incompletely decomposed state (IKD).). Second, every motor vehicle to be produced or imported must be registered according to the applicable regulations.

Keywords: Vehicle Registration Number, Duplication, Traffic Directorate

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas kesehatan dan kesempatan yang diberikan kepada saya sehingga dapat menyelesaikan tesis ini. Adapun judul tesis yang saya teliti yakni **“PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI DI DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMUT”**. Penyelesaian tesis ini tidak akan rampung tanpa bantuan, saran maupun petunjuk yang diberikan kepada penulis oleh pembimbing maupun penguji baik pada saat pengajuan judul sampai penyusunan tesis ini.

Terima kasih yang tidak terhingga saya ucapkan pada Dosen Pembimbing dan Dosen Penguji yang telah banyak membantu penulis dengan memberi bimbingan, petunjuk, dan dorongan semangat serta motivasi untuk kesempurnaan hingga terselesaikannya penulisan ini. Atas segala bantuan tersebut penulis berdoa semoga para pembimbing senantiasa mendapat perlindungan, rahmat, hidayah dan kasih dari Tuhan Yang Maha Esa dalam menjalani kehidupan serta pengabdian tugasnya kepada Nusa dan Bangsa.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada pihak-pihak yang telah banyak berkorban dan bersabar dengan selalu memberikan semangat kepada penulis untuk tetap belajar dan menyelesaikan studi ini. Kepada seluruh saudara, sahabat dan kerabat yang telah mendukung dan memotivasi, penulis ucapkan terima banyak terima kasih atas segala bantuan dan perhatiannya.

Penulis juga berharap bahwa tesis ini dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi semua pihak yang berkepentingan, namun penulis menyadari

bahwa tulisan ini masih banyak kekurangan, untuk itu penulis memohon saran dan masukan kepada kalangan-kalangan peneliti selanjutnya agar penelitian ini menjadi sempurna dan bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya tentang Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor Untuk Mengantisipasi Duplikasi Di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut.

Penulis telah berusaha untuk menyelesaikan Tesis ini dengan sebaik-baiknya namun sebagai manusia penulis menyadari adanya kekurangan dan ketidak sempurnaan Tesis ini. Oleh karena itu penulis mengharap adanya kritik dan saran yang produktif dari semua pihak.

Medan, Agustus 2022
Penulis

MARIO CARDEN YUNIOR SIHALOHO
NPM : 2020010052

DAFTAR ISI

| | |
|--|------------|
| ABSTRAK | i |
| ABSTRACT | ii |
| KATA PENGANTAR..... | iii |
| DAFTAR ISI..... | v |
| BAB I : PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Perumusan Masalah | 12 |
| C. Tujuan Penelitian | 12 |
| D. Kegunaan Penelitian..... | 13 |
| E. Keaslian Penelitian..... | 13 |
| F. Kerangka Teori dan Konsep..... | 14 |
| 1. Kerangka Teori..... | 14 |
| 2. Kerangka Konsep | 25 |
| G. Metode Penelitian..... | 27 |
| 1. Spesifikasi Penelitian | 27 |
| 2. Sumber Data Penelitian..... | 29 |
| 3. Teknik Pengumpulan Data..... | 29 |
| 4. Analisis Data | 31 |
| BAB II : PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI..... | 32 |

| | |
|--|-----------|
| A. Tindak Pidana Duplikasi Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor | 32 |
| B. Antispasi Duplikasi Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor melalui Penerapan Nomor Induk Kendaraan (NIK) | 40 |
| BAB III : HAMBATAN DALAM PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI..... | 52 |
| A. Hambatan Internal dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk Mengantisipasi Duplikasi | 52 |
| B. Hambatan Eksternal dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk Mengantisipasi Duplikasi | 67 |
| BAB IV : UPAYA UNTUK MENGATASI HAMBATAN DALAM PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI | 74 |
| A. Pengawasan Kode Wiayah Kendaraan Bermotor Dalam Mengantisipasi Penyalahgunaan Dokumen | 74 |
| B. Sinergitas Dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor Untuk Mengantisipasi Duplikasi..... | 89 |
| BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN..... | 95 |
| A. Kesimpulan | 100 |
| B. Saran..... | 103 |

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masyarakat merupakan suatu komponen penting dalam suatu negara, karena salah satu syarat agar suatu negara dapat dibilang negara adalah dengan terdapatnya masyarakat di dalamnya. Suatu negara dapat dibilang maju apabila masyarakat di dalamnya hidup dengan tenteram dan sejahtera. Oleh karena itu, untuk mewujudkan masyarakat yang demikian diperlukan sistem pemerintahan yang dapat memberikan pelayanan publik yang baik kepada masyarakatnya. Pelayanan publik kepada masyarakat merupakan salah satu tugas dan fungsi penting pemerintah dalam menyelenggarakan tugas-tugas pemerintahannya untuk menuju pemerintahan yang baik (*good governance*).¹ Pelayanan publik merupakan unsur yang penting dalam penyelenggaraan pemerintahan karena menyangkut aspek kehidupan yang sangat luas.

Pelayanan publik atau pelayanan umum dapat didefinisikan sebagai segala bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang publik maupun jasa publik yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh Instansi Pemerintah di Pusat, di Daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundangundangan. Pemerintah pada hakekatnya adalah pelayan masyarakat. Dalam kehidupan bernegara, pemerintah mempunyai fungsi memberikan

¹ Mochtar Kusumaatmaja, *Konsep-konsep Hukum dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2006, hlm.112

pelayanan publik yang diperlukan oleh masyarakat terutama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek kehidupan.²

Kendaraan bermotor merupakan kebutuhan yang mungkin harus dipenuhi bagi masyarakat dalam melakukan aktivitas kehidupan sehari-hari. Menurut data Korps Lalu Lintas Kepolisian Tahun 2021 bahwa kendaraan bermotor yang masuk ke Indonesia mencapai 104.211 juta unit. Dengan banyaknya populasi unit kendaraan bermotor yang masuk ke Indonesia, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor sangat perlu dilakukan untuk memberi asal usul kendaraan bermotor. Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Kendaraan Bermotor, bahwa Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut *regident ranmor* adalah fungsi Kepolisian untuk memberikan legitimasi asal usul dan kelaikan, kepemilikan serta pengoperasian *ranmor*, fungsi kontrol, forensik kepolisian dan pelayanan kepada masyarakat melalui verifikasi, pencatatan dan pendataan, penomoran, penerbitan dan pemberian bukti registrasi dan identifikasi *Ranmor*, pengarsipan serta pemberian informasi.

Samsat merupakan suatu sistem kerjasama terpadu antara Polri, Dinas Pendapatan Provinsi, dan PT Jasa Raharja (Persero). Dalam hal ini, Polri memiliki fungsi penerbitan STNK, Dinas Pendapatan Provinsi menetapkan besarnya Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), sedangkan PT Jasa Raharja mengelola Sumbangan Wajib Dana

² Rangkuti, *Jasa Pelayanan*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2008, hlm.72

Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ). Lokasi Kantor Bersama Samsat umumnya berada di lingkungan Kantor Polri setempat, atau di lingkungan Satlantas/Ditlantas Polda setempat. Samsat ada di masing-masing provinsi, serta memiliki unit pelayanan di setiap kabupaten/kota yang dalam pelaksanaan tugas diwajibkan untuk menerapkan reformasi birokrasi.

Reformasi Birokrasi yang dilakukan Polri bertujuan untuk mewujudkan berbagai harapan masyarakat yang menghendaki agar Polri dalam melaksanakan tugas pokoknya sebagai penegak hukum, pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat serta pemelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, benar-benar dapat bekerja secara profesional sesuai dengan fungsi dan tugasnya. Oleh karena itu perubahan yang telah dilaksanakan oleh Polri tersebut, merupakan salah satu langkah menuju Polri yang dipercaya masyarakat, dalam pelaksanaan tugasnya sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat dengan keluaran (*out put*) yakni dapat mendukung pembangunan dan integritas nasional,³ sebagai perwujudan kewibawaan negara sebagaimana digariskan oleh Presiden RI. Ir. Joko Widodo yang tercantum dalam agenda prioritas “*Nawacita*”. Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat, rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas serta penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (*kamtibcarlantas*).

³ Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Dalam lalu lintas banyak masalah atau gangguan yang dapat menghambat dan mematikan proses produktivitas masyarakat seperti kecelakaan lalu lintas,⁴ kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor antara lain penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor. Kemajuan sektor transportasi, dengan segala sarana dan prasarana teknologi pendukung yang ada, merupakan sarana sangat vital dalam kehidupan modern yang semakin mengglobal ini, untuk memudahkan kita akses ke berbagai sumberdaya yang ada. Salah satu wujud pelayanan yang diberikan Polri kepada masyarakat adalah pelayanan dibidang lalu lintas untuk terwujudnya kamtibcarlantas dengan tujuan menciptakan situasi yang aman dan tertib serta lancar dalam mengemudikan kendaraannya di jalan sehingga diharapkan dapat mengakselerasi pencapaian program *Decade Of Action For Road Safety* 2011-2020 sebagaimana digariskan didalam Rencana strategi Polri tahun 2015-2019.

⁴ Korban kecelakaan lalu-lintas yang merupakan aset bangsa sudah menjadi kewajiban aparat penegak hukum untuk memberikan perlindungan melalui kegiatan baik edukatif, preventif dan represif sebagai strategi penanggulangan, sehingga kondisi keselamatan lalu-lintas dapat ditingkatkan dengan makin berkurangnya jumlah kecelakaan lalu-lintas yang terjadi sekaligus berkurangnya kerugian maupun penderitaan bagi korban maupun keluarganya. Dalam upaya menekan jumlah kecelakaan lalu-lintas, ***dilakukan langkah-langkah yang salah satunya mengurangi jumlah maupun volume kendaraan bermotor.***Berdasarkan data yang diperoleh di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara bahwa tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya didominasi pengguna kendaraan bermotor roda 2 (dua). Pada tahun 2021 sejak bulan Januari s/d bulan Desember telah terjadi 6.232 kasus kecelakaan lalu lintas di Sumut yang mengakibatkan 1.895 orang meninggal dunia, 2.761 orang luka berat, 6.652 orang luka ringan dengan kerugian materil atau harta benda sebesar Rp. 6,75 Milyar, jika dihitung perhari korban meninggal dunia di jalan akibat kecelakaan lalu lintas ± 4 sampai dengan 5 orang setiap harinya terjadi di Provinsi Sumatera Utara.

Situasi dan kondisi lalu lintas dewasa ini cukup meningkat, sejalan dengan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan perkembangan kehidupan manusia dalam beraktifitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Tentunya aktifitas yang dilakukan tidak terlepas dari penggunaan alat transportasi sebagai sarana mobilisasi untuk mencapai tujuan hidup yang diinginkan. Dengan demikian tidak bisa dipungkiri telah terjadi perkembangan dibidang lalu lintas sebagai dampak dari perkembangan transportasi dengan segala permasalahannya dengan tingkat kesibukan lalu lintas yang sangat tinggi dan permintaan kendaraan bermotor yang cukup tinggi (*market*) dengan tidak diimbangi sarana dan prasarana jalan yang memadai. Hal ini tentunya mengandung kerawanan sosial termasuk gangguan Kamtibmas khususnya di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamtibcarlantas). Di samping itu dapat mengakibatkan timbulnya dimensi kejahatan penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor baik yang dilakukan oleh produsen maupun pendistribusi kendaraan bermotor.

Penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor yang berakibat pada duplikasi bukan hanya diartikan pemalsuan dokumen kendaraan bermotor, namun juga peruntukan penggunaan kendaraan bermotor sebagaimana dirumuskan oleh peraturan perundang-undangan antara lain Peraturan Menteri Perindustrian dan Perdagangan terkait Standar Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana tertuang di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang menunjukkan lokasi wilayah pembuat karoseri/modifikasi berdomisili. Adapun keputusan dimaksud tertuang pada Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Republik Indonesia

Nomor:275/MPP/Kep/6/1999 Tentang Industri Kendaraan Bermotor yang mensyaratkan bahwa setiap perusahaan industri komponen harus memenuhi syarat-syarat SNI sebagai berikut: *Pertama*, Industri Perakitan kendaraan bermotor dalam kegiatan produksinya dapat menggunakan kendaraan bermotor yang diimpor dalam keadaan terurai sama sekali (CKD) atau kendaraan dalam keadaan terurai tidak lengkap (IKD). *Kedua*, setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib didaftarkan tipenya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. *Ketiga*, Setiap komponen yang diproduksi di dalam negeri atau diimpor harus memenuhi mutu sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar lainnya yang berlaku. *Keempat*, Setiap kendaraan bermotor yang dirakit di Indonesia diwajibkan untuk menerapkan Standar Nasional Indonesia Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (SNI.09-1411-1989 atau revisinya) sebagai dokumen kendaraan bermotor.

Pangaturan menyangkut NIK di atur pada peraturan Menperindag Nomor 275/MPP/KEP/6/1999 yang menjelaskan bahwa penerbitan Surat Tanda Kendaraan Bermotor diberikan terhadap kendaraan yang telah didaftarkan tipenya dan memiliki VIN atau Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK). Dalam pasal 2 angka (2) nomor 276/MPP/KEP/6/1999 dijelaskan bahwa; Setiap Kendaraan Bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib mengikuti system penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK)/ Vehicle Identification Number (VIN) sesuai Standar Nasional Indonesia tentang Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (SNI.09-1411-1989 atau revisinya). Hal ini dapat dideskripsikan pada gambar di bawah ini:

Gambar 1
System penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK)/ Vehicle Identification Number (VIN) sesuai Standar Nasional Indonesia tentang Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (SNI.09-1411-1989 atau revisinya)



Dalam SK Penetapan SNI Nomor 1705.A/BSN-I/HK.24/06/2000 tanggal 30 Juni 2000, SNI Nomor 09-1411-2000 (revisi SNI.09-1411-1989) dijelaskan bahwa syarat penulisan NIK yaitu harus terdiri dari 3 kelompok yaitu: kelompok pertama Identifikasi Pembuat/ Perakit Kendaraan Bermotor Dunia (IBKD); Kelompok kedua Penjelasan Kendaraan Bermotor (KJK); Kelompok ketiga Penunjuk Kendaraan Bermotor (KTK), dan dapat memiliki NIK tambahan. Acuan normatif dari SNI adalah *ISO 3779 - 1977, Road Vehicles - Vehicle Identification Number (VIN)-Content and Structure*, *ISO 3780 - 1983, Road Vehicles - World Manufacturer Identifier (WMI) Code*, *ISO 4030 - 1983, Road Vehicles - Vehicle Identification Number (VIN) -Location and Attachment*.

Arti pentingnya Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor melalui nomor rangka kendaraan adalah agar suatu kendaraan dapat diketahui sejarahnya, dengan adanya nomor rangka atau Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor dapat diketahui dari negara mana asal Kendaraan bermotor tersebut di buat/dirakit, dari

instansi mana kendaraan tersebut dibuat, tipe *body* kendaraan tersebut, tipe motor penggerak, tahun pembuatan kendaraan tersebut dan lokasi pembuatan/ perakitan kendaraan bermotor serta jumlah atau nomor urut produksi kendaraan. Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) adalah kombinasi karakter berupa huruf dan atau angka yang dipasang atau dicetak pada kendaraan bermotor oleh pembuat /perakit kendaraan untuk tujuan identifikasi. Adapun pembuat/perakit kendaraan bermotor di wilayah Republik Indonesia untuk ATPM/APM dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1
Daftar ATPM/APM Ranmor

| NO | NAMA PERUSAHAAN | ALAMAT |
|----|--|---|
| 1 | GEELY MOBIL INDONESIA. PT | Jl. Jenderal Sudirman Kav. 79 Jakarta 12910 Telp. 021-57957147,57957148 Fax : 57957149 |
| 2 | ASTRA MULTI TRUCKS INDONESIA. PT | Jl. Danau Sunter Selatan Blok O/5, Sunter Jaya Jakarta 14350 Telp. 6507150 Fax : 6507151, 6508006 |
| 3 | MERCEDES BENZ INDONESIA (SMART). PT | Desa Wanaherang Gunung Putri Bogor 16965, Jl. Imam Bonjol 80 Jakarta Po BoX 2182 Telp. 30003666, 30003660 |
| 4 | SUZUKI MOTOR INDONESIA. PT | Jl. Let. Jend. MT. Haryono Kav. 8 Jakarta 13330 Telp. 8506886, 8564530, 8564540, 8564550, 8564650 Fax : 8506886, 8564813, 85905374, 8564820 |
| 5 | TOYOTA ASTRA MOTOR. PT | Jalan Jendral Sudirman No. 5 Jakarta Telp. 6521738,6512004 Fax : 6521802 |
| 6 | NISSAN MOTOR INDONESIA. PT | Jl. MT. Haryono Kav. 10 Jakarta 13330 Telp. : 8582323 Fax : 8584927, 8584928 |
| 7 | KRAMA YUDHA TIGA BERLIAN MOTORS. PT | Jl. Jend. A. Yani Proyek Pulomas Jakarta 13210 P.O. Box 1482/Jkt Telp. 021-4891608 Fax : 021-4759000 |
| 8 | MERCEDES BENZ INDONESIA. PT | Deutsche Bank Building 18th Floor, Jl. Imam Bonjol 80 Jakarta 10310 Telp. 30003666 Fax 30003660-1 |
| 9 | ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA. PT | Jl. Danau Sunter Utara Blok O-3 Kav. 30 Sunter Jakarta 143330 Telp. 6501000 Fax 6517777 |
| 10 | SUMINDO PERKASA MAJU BERSAMA. PT | Kokan Permata Kelapa Gading Blok D/28, Jl. Boulevard Bukit Ading Raya Telp. : 45857945, 45857946 Fax : 4517904 |
| 11 | HYUNDAI INDONESIA MOTOR. PT | Gedung Promotor Lt. 2, Jl. Teuku Nyak Arif No. 14 Simpruk Jaksel 12220 Telp. 7293338-39 Fax: 7293268-69 |
| 12 | ASTRA DAIHATSU MOTOR. PT | Head Office , Jl. Gaya Motor III/5, Sunter II Jakarta 14330 Telp. 6510300 Fax 6510916 |
| 13 | FORD MOTOR INDONESIA. PT | Suite 1601-2, Wisma Pondok Indah 2, Jl. Sultan Iskandar Muda Kav. V-TA Pondok Indah Jakarta 12310 Telp. |

| NO | NAMA PERUSAHAAN | ALAMAT |
|----|---|--|
| | | 27588300 Fax 75922977 |
| 14 | GM AUTOWORLD INDONESIA. PT | Jl. Raya Bekasi Km. 27 Bekasi 17132 Telp. 3040680 Fax : 8849311 |
| 15 | KELAPA GADING SUKSES. PT | Jl. Enggano 15 Blok B-4 Tanjung Priok Jakut Telp. 71463216 Fax :43937914 |
| 16 | FOTON MOBILINDO. PT | Jl. Letjend. S. Parman Kav. 37 Slipi Jakbar 11480 Telp. 53675705/5805 Fax : 53674529 |
| 17 | GARUDA MATARAM MOTOR. PT | Jl. Pantai Indah Selatan I STA Jakarta Utara T elp. : 8584950 Fax : 8571158 |
| 18 | KELAPA GADING SUKSES. PT | Jl. Enggano 15 Blok B-4 Tanjung Priok Jakut Telp. 71463216 Fax :43937914 |
| 19 | MAZDA MOTOR INDONESIA. PT | Menara Standart Chartered 17 Floor, Jl. Prof. Dr. Satrio Kav. 164 Jakarta 12930 Phone : 25532800 Fax : 25537700 |
| 20 | HONDA PROSPECT MOTOR. PT | Jl. Gaya Motor I , Sunter II Jakarta 14330 Telp. : 6510403 |
| 21 | KIA INDONESIA MOTOR. PT | Jl. Sunter Garden Blok D8 No. 1 Sunter Agung Podomoro Jakarta 14350 Phone : 6508088 Fax : 6505088 |
| 22 | PT.HINO MOTORS MANUFACTURING INDONESIA | Wisma Indomobil II Jl. MT Haryono kav 9 Jakarta 13330 Telp : 8564570 Fax : 8564835 |
| 23 | PT.VOLVO INDONESIA | Sentral Senayan 3,12th Floor Jl. Asia Afrika 168 Gelora Bung Karno Jakarta Pusat Telp : 29039216, 29354200 Fax : 2903925 |
| 24 | PT.KIA MOBIL INDONESIA | Plaza Mutiara Lt 7 R701 Jl. Lingkar Mega Kuningan Kav. E1 2 No. 1-2 Kawasan Mega kuningan Jakarta 12950 |

Sumber: Korlantas Mabes Polri 2022

Kelompok Identifikasi Pembuat/Perakit Kendaraan Bermotor Dunia (IBKD) adalah kelompok pertama dari NIK yang menunjukkan asal pembuatan atau perakitan kendaraan bermotor. Kelompok IBKD terdiri dari 3 (tiga) karakter yang menjelaskan kode bagian/wilayah dunia, kode negara dan kode perusahaan pembuat kendaraan tersebut. Ditetapkan oleh instansi yang berwenang. Kelompok penjelasan kendaraan bermotor (KJK) adalah kelompok kedua dari NIK yang berisi informasi tentang sifat-sifat umum kendaraan bermotor. Kelompok KJK terdiri dari 6 (enam) karakter yang merupakan sifat-sifat umum atau spesifikasi kendaraan bermotor yang menjelaskan seri kendaraan, body kendaraan dan type

motor penggerak kendaraan bermotor tersebut. Dipilih oleh pembuat/perakit kendaraan

Penggunaan dokumen tentunya berimplikasi pada pendistribusian kendaraan bermotor terutama menyangkut kode wilayah kendaraan bermotor yang terdapat di dalam NIK (Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor) sehingga memerlukan tindakan pengawasan yang dilakukan baik oleh lembaga terkait (Kementrian/Dinas Perindustrian Perdagangan), maupun Kepolisian yang menjalankan tugas di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang selaras dengan prinsip akuntabilitas di bidang pelayanan dalam kerangka pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri. Hal ini sebagaimana digariskan pada kebijakan Kapolri di bidang pelayanan lalu lintas, sebagai berikut:

“Salah satu program quick wins Polri yakni polisi sebagai penggerak revolusi mental dan pelopor tertib sosial di ruang publik (program 6) serta crash program pelayanan masyarakat: pelayanan bersih dari percaloan (program 8)”

Arti pentingnya dari kegiatan pengawasan yang dilakukan menyangkut Nomor Identifikasi Kendaraan bermotorkhususnya terkait kode wilayah kendaraan bermotor untuk mengantisipasi duplikasi yakni: *Pertama*, melalui Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) berupa kombinasi karakter berupa huruf dan atau angka yang dipasang atau dicetak pada kendaraan bermotor oleh pembuat/perakit kendaraan untuk mengetahui kode provinsi pendistribusian kendaraan bermotor oleh pihak ATPM/APM. Tujuanidentifikasi akan menghindari terjadinya pemalsuan dan penipuan peruntukan kendaraan bermotor dengan kode propinsi yang tidak sesuai dengan plat kendaraan bermotor, misalnya untuk mengidentifikasi dalam setiap penawaran spesifikasi kendaraan bermotor

yang terdapat pada brosur penawaran kendaraan bermotor tidak sesuai dengan spesifikasi kendaraan sebenarnya (yang ingin dijual) khususnya kode wilayah. *Kedua*, untuk memudahkan pembatasan kendaraan bermotor agar intensifnya strategi Polri dalam mengatasi permasalahan terkait kemacetan lalu lintas, hal ini didasarkan pertimbangan bahwa sampai dengan saat ini belum adanya pembatasan produksi kendaraan sehingga berimplikasi terhadap wilayah pendistribusian kendaraan bermotor. Melalui indikator ini dimaksudkan untuk menghindari kejahatan penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor.

Kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor agar berjalan secara optimal tentunya harus didukung dengan kemampuan sumber daya organisasi di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, antara lain kemampuan personel di dalam menjalankan tugas di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor sehingga berpengaruh pada aspek keterampilan personel. Kondisi faktual menggambarkan dari jumlah personel yang ada di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara masih ditemukan personel yang belum pernah mengikuti pendidikan kejuruan lalu lintas. Hal ini, apabila dikaitkan dengan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor tentunya sangat berpengaruh dalam mengantisipasi penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor, misalnya lemahnya keterampilan personel pada proses *cross check* keabsahan faktur kendaraan baru terkait Nomor Identifikasi Kendaraan bermotordengan pihak pemohon registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Lemahnya keterampilan ini dapat dilihat masih banyaknya personel yang tidak mengerti dan

membaca Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor berupa angka dan huruf yang menunjukkan kode wilayah kendaraan bermotor.

B. Perumusan Masalah

Adapun perumusan masalah diuraikan sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk mengantisipasi duplikasi?
2. Bagaimana hambatan dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk mengantisipasi duplikasi?
3. Bagaimana upaya untuk mengatasi hambatan dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk mengantisipasi duplikasi?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk mengantisipasi duplikasi.
2. Untuk menganalisis hambatan dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk mengantisipasi duplikasi.
3. Untuk menemukan upaya mengatasi hambatan dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor agar duplikasi dapat diantisipasi.

D. Kegunaan penelitian

Dari penelitian yang dilakukan penulis, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Secara teoritis, penelitian ini akan memberikan informasi yang jelas tentang pelaksanaan sistem *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara di lihat dari perspektif hukum sehingga tentunya akan memperkaya khasanah dan kemajuan bagi kepentingan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum dan lebih khusus lagi ilmu hukum di bidang lalu lintas;
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi para akademisi, praktisi perbankan, pasar modal, praktisi hukum dan instansi pemerintah dalam menentukan langkah dan kebijakan hukum khususnya terhadap pelaksanaan sistem *Regional Traffic Management Centre* Ditlantas Polda Sumatera Utara.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran terhadap hasil-hasil penelitian di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perpustakaan Pasacasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, judul tesis menyangkut “ Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor Untuk Mengantisipasi Duplikasi Di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut”, belum pernah diteliti oleh peneliti lain selain penulis sendiri. Penelitian menyangkut lalu lintas dan pelaksanaan *Regional Traffic Management Center* telah ada, namun pendekatan yang dilakukan jelas berbeda

baik analisis dan penggunaan sumber data baik itu data primer maupun data sekunder. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa penelitian ini baru pertama kali dilakukan dan dikaji dari sudut pandang ilmiah dan dinyatakan asli.

F. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jelas oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofinya yang tertinggi.⁵ Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidaknya-tidaknya dalam urutan demikian kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.⁶ Kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat. Teori mengenai suatu kasus atau permasalahan menjadi bahan perbandingan penulis di bidang hukum.⁷ Suatu kerangka teori bertujuan untuk menyajikan cara-cara untuk mengorganisasikan dan menginterpretasikan hasil-hasil penelitian dan menghubungkannya dengan hasil-hasil penelitian terdahulu. Kata lain dari kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat teoritis mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi bahan perbandingan atau pegangan teoritis dalam penelitian.⁸ Fred N. Kerlinger dalam bukunya *Foundation of Behavioral Research* menjelaskan teori adalah seperangkat konsep, batasan dan proposisi yang menyajikan suatu pandangan sistematis tentang fenomena dengan merinci hubungan antar variabel dengan

⁵ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hlm. 254

⁶ *Ibid*, hlm. 253

⁷ M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm. 27

⁸ *Ibid*, hlm. 23

tujuan menjelaskan dan memprediksi gejala tersebut.⁹ Sedangkan Gorys Keraf berpendapat bahwa teori merupakan asas-asas umum dan abstrak yang diterima secara ilmiah dan sekurang-kurangnya dapat dipercaya untuk menerangkan fenomena-fenomena yang ada.¹⁰

Penerapan aturan hukum yang berdaya guna tidak dapat dipisahkan dari kerangka pembentukan hukum di dalam pembangunan sistem hukum di Indonesia yang menyelaraskan dan memperhatikan hukum yang hidup dalam masyarakat. Dengan perkataan lain hukum yang dibuat haruslah disesuaikan dengan perkembangan dinamika masyarakat dan memperhatikan aspek keadilan¹¹ dan memberikan perlindungan untuk menciptakan tertib hukum, di sinilah fungsi hukum sebagai aturan. Hal ini sesuai dengan landasan teori *sociological jurisfrudence* dari Roscoe Pound yang menekankan bahwa hukum merupakan alat untuk membangun masyarakat (*law as a tool of social engineering*). Hal ini sejalan dengan pandangan Mochtar Kusumaatmadja tentang fungsi dan peranan hukum dalam pembangunan nasional, kemudian dikenal sebagai Teori Hukum Pembangunan, diletakkan di atas premis yang merupakan inti ajaran atau prinsip sebagai berikut:¹²

1. Semua masyarakat yang sedang membangun selalu dicirikan oleh perubahan dan hukum berfungsi agar dapat menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur. Perubahan yang teratur

⁹ Fred N. Kerlinger, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2004, hlm. 14

¹⁰ Gorys Keraf, *Argumentasi dan Narasi*, Gramedia, Jakarta, 2001, hlm. 47

¹¹ Lihat, John Rawls, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006, hlm. 3, bahwa keadilan adalah kebajikan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Suatu teori betapapun elegan dan ekonomisnya harus ditolak atau direvisi jika ia tidak benar, demikian juga hukum dan institusi tidak peduli betapapun efisien dan rapinya harus direformasi atau dihapuskan jika tidak adil.

¹² Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, *Op.cit.*, hlm. 65-66

menurut Mochtar dapat dibantu oleh perundang-undangan atau keputusan pengadilan atau kombinasi keduanya. Beliau menolak perubahan yang tidak teratur dengan menggunakan kekerasan semata-mata.

2. Baik perubahan maupun ketertiban (atau keteraturan) merupakan tujuan awal dari masyarakat yang sedang membangun, maka hukum menjadi suatu sarana (bukan alat) yang tidak dapat dibaikan dalam proses pembangunan.
3. Fungsi hukum dalam masyarakat adalah mempertahankan ketertiban melalui kepastian hukum dan juga hukum (sebagai kaidah sosial) harus dapat mengatur (membantu) proses perubahan dalam masyarakat.
4. Hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan hukum yang hidup (*the living law*) dalam masyarakat, yang tentunya sesuai pula atau merupakan pencerminan dari nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat itu.
5. Implementasi fungsi hukum tersebut di atas hanya dapat diwujudkan jika hukum dijalankan oleh suatu kekuasaan, akan tetapi kekuasaan itu sendiri harus berjalan dalam batas rambu-rambu yang ditentukan di dalam hukum itu.

Berdasarkan pendapat Mochtar Kusumaatmadja ini menunjukkan bahwa hukum diperlukan dalam pembangunan untuk menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur,¹³ bukan hanya sebagai alat *social engineering*, karena terdapat masalah yang dihadapi dalam memperkembangkan hukum sebagai suatu alat pembaharuan masyarakat (*social engineering*), antara lain karena hukum itu tidak dapat dipisahkan dari sistem nilai-nilai yang dianut oleh suatu masyarakat.¹⁴ Hal tersebut sesuai dengan pendapat Roscoe Pound yang menyatakan: “*For present purposes I am content to see in legal history the record of a continually wider recognizing and satisfying of human wants or claims or desires through social control; a more embracing and more effective securing of social interests; a continually more complete and effective elimination of waste*

¹³ *Ibid*, hlm. 19.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 23

and precluding of friction in human enjoyment of the goods of existence – in short, a continually more efficacious social engineering.”¹⁵

Selanjutnya, penerapan aturan hukum di dalam suatu kebijakan yang berdaya guna dan memberikan kemanfaatan tidak dapat dipisahkan dari kerangka pembentukan hukum di dalam pembangunan sistem hukum di Indonesia yang berorientasi pada keadilan dan kemanfaatan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat.¹⁶ Perkataan lain hukum yang dibuat haruslah disesuaikan dengan perkembangan dinamika dan memperhatikan aspek keadilan¹⁷ dan memberikan perlindungan untuk menciptakan tertib hukum, di sinilah fungsi hukum sebagai aturan. Penerapan suatu kebijakan hukum tentunya tidak dapat dipisahkan dari efektivitas suatu kaedah hukum. Menurut Soerjono Soekanto bahwa untuk melihat suatu efektivitas kaedah hukum sebagai suatu proses yang pada hakekatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang secara ketat tidak diatur oleh kaedah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi dan pada hakekatnya direksi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), hal ini sebagaimana pendapat Roscoe Pound.¹⁸ Hukum dapat

¹⁵Roscoe Pound, *An Introduction to the Philosophy of Law*, Yale University Press, New Haven and London, 1982, hlm. 47.

¹⁶ Sunaryati Hartono, *Beberapa Pemikiran Tentang Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 92 bahwa konsep hukum pembangunan yang menempatkan peranan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat. Dalam konsep yang demikian, pelaksanaan pembangunan hukum mempunyai fungsi sebagai pemelihara dalam ketertiban dan keamanan, sebagai sarana pembangunan, sarana penegak keadilan, dan sarana pendidikan masyarakat.

¹⁷ John Rawls, *Op.cit*, hlm. 3, bahwa keadilan adalah kebajikan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Suatu teori betapapun elegan dan ekonomisnya harus ditolak atau direvisi jika ia tidak benar, demikian juga hukum dan institusi tidak peduli betapapun efisien dan rapinya harus direformasi atau dihapuskan jika tidak adil.

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 7

dikatakan sebagai *rules of conduct for men behavior in a society*¹⁹ dan hukum menghilangkan ketidakpastian, hukum memberikan jaminan bagi terjadinya perubahan sosial. Berkaitan dengan hal ini maka Dardji Darmodihardjo dan Sidharta²⁰ mengatakan bahwa sebagai suatu sistem hukum mempunyai berbagai fungsi yakni fungsi hukum sebagai kontrol sosial, disini hukum membuat norma-norma yang mengontrol perilaku individu dalam berhadapan dengan kepentingan-kepentingan individu dan fungsi hukum sebagai sarana penyelesaian konflik (*dispute settlement*) serta berfungsi untuk memperbaharui masyarakat. Hukum menjadi berarti apabila perilaku manusia dipengaruhi oleh hukum dan apabila masyarakat menggunakan hukum menuruti perilakunya, sedangkan di lain pihak efektivitas hukum berkaitan erat dengan masalah kepatuhan hukum sebagai norma. Hal ini berbeda dengan kebijakan dasar yang relatif netral dan bergantung pada nilai universal dari tujuan dan alasan pembentukan undang-undang yang melandasi suatu kebijakan.²¹

Indonesia adalah negara hukum (*rechstaat*), maka negara hukum akan menciptakan dan menegakkan hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku, negara sebagai pencipta dan penegak hukum di dalam setiap kegiatannya harus tunduk pada aturan hukum yang berlaku. Konsep ini memberikan pemahaman bahwa hukum lahir dan bersumber dari kesadaran masyarakat akan hukum,

¹⁹ Dimiyati Hartono, Ketidak Mandiri Hukum Mempengaruhi Reformasi di Bidang Hukum, dalam Edi Setiadi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004, hlm. 7.

²⁰ Dardji Darmodihardjo, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996, hlm. 159-161.

²¹ Hikmahanto Juwana, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia*: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52, Medan, 2004.

sehingga dengan demikian hukum akan memiliki wibawa.²² Indonesia sebagai negara hukum bukan atas dasar kekuasaan (*machstaat*) tercermin dalam konstitusi Negara Kesatuan Republik Indonesia yakni Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 dan perubahannya setelah reformasi tetap dinyatakan sebagai negara hukum. Hukum adalah karya manusia yang berupa norma yang berisi petunjuk-petunjuk tingkah laku, hukum merupakan cerminan dari kehendak manusia tentang bagaimana seharusnya masyarakat itu dibina dan bagaimana harus diarahkan. Oleh karena itu pertama-tama hukum itu rekaman ide-ide dan gagasan yang dipilih masyarakat tempat hukum itu diciptakan, ide dan gagasan ini adalah mengenai keadilan.²³ Di samping itu hukum menurut Kansil yaitu peraturan hidup kemasyarakatan yang bersifat mengatur dan memaksa untuk menjamin tertib dalam masyarakat.²⁴

Pada abad 19, aliran positivisme yang telah dirintis pada zaman modern dan dengan berkembangnya empirisisme, maka factor sejarah termasuk dunia hukum menjadi pusat perhatian para filsuf seperti Von Savigny (mazhab sejarah) Hegel, dll. Menurut Savigny, hukum tidak dibuat tetapi hukum tumbuh bersama dengan perkembangan masyarakat (*Das recht Wird nicht Gemacht, est ist wird mit dem volke*). Pendapat ini mengandung makna bahwa tiap-tiap suatu bangsa memiliki dan berhak menentukan corak dan sistem hukumnya tersendiri yang sesuai dengan jiwa bangsa atau jiwa rakyat (*volksgeist*) tersebut, makna lain adalah konsep

²² Usep Ranawijaya, *Hukum Tata Negara dan Dasar-dasarnya*, Ghalia, Jakarta, 1983, hlm. 181

²³ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, Cetakan ke III, 1991, hlm. 18

²⁴ Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, Cetakan ke III, 1980, hlm. 32

hukum menjadi relative dalam arti tidak terkait kepada ruang, waktu dan tempat. Bahkan hukum tidak dapat disamakan maknanya secara univivesal. Namun pandangan hukum dari mazhab sejarah ini berlawanan dengan paham positivisme sebagaimana menurut pandangan Austin terhadap hukum meliputi 3 (tiga) hal yakni: *Pertama*, hukum merupakan perintah penguasa atau pemegang kekuasaan tertinggi. *Kedua*, hukum merupakan sistem logika yang bersifat tetap dan tertutup. *Ketiga*, hukum positif harus memenuhi beberapa unsur yaitu unsur perintah, saksi kewajiban dan kedaulatan. Di luar itu bukanlah hukum melainkan moral positif. Selanjutnya pandangan Kelsen terhadap hukum meliputi 3 (tiga) hal yakni: *Pertama*, hukum sebagai sistem tertutup atau sistem hukum murni yaitu sistem norma murni yang harus dipisahkan dari anasir-anasir lain yang bukan hukum. *Kedua*, hukum sebagai *Sollens* katagori (hukum sebagai Keharusan) bukan seinskatagori (hukum sebagai kenyataan). *Ketiga*, hukum sebagai kesatuan sistem peringkat (*Stufentheorie*) yang sistematis menurut keharusan tertentu.

Terjadinya perubahan hukum melalui dua bentuk yakni masyarakat berubah terlebih dahulu baru hukum datang mengesahkan perubahan itu, di sini perubahan yang terjadi bersifat pasif, hukum selalu datang setelah perubahan terjadi.²⁵ Sedangkan bentuk yang lain adalah hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat ke arah yang lebih baik. Dalam bentuk ini, perubahan hukum itu harus dikehendaki dan harus direncanakan sedemikian rupa sesuai dengan yang diharapkan. Perubahan dalam model ini sifatnya aktif, artinya pihak yang

²⁵ Abdul Manan, *Aspek-Aspek Pengubah Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2009, hlm. 10-11

berwenang aktif merencanakan dan mengarahkan agar konsep pembaruan hukum dapat berjalan dengan baik.

Kerangka teori yang digunakan dalam penelitian tesis ini menyangkut aktualisasi ditujukan untuk efektivitas kaedah hukum. Penerapan aturan hukum di dalam suatu kebijakan yang berdaya guna dan memberikan kemanfaatan tidak dapat dipisahkan dari kerangka pembentukan hukum di dalam pembangunan sistem hukum di Indonesia yang berorientasi pada keadilan dan kemanfaatan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat.²⁶ Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Sunaryati Hartono sebagai berikut:

“Konsep hukum pembangunan yang menempatkan peranan hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat. Dalam konsep yang demikian, pelaksanaan pembangunan hukum mempunyai fungsi sebagai pemelihara dalam ketertiban dan keamanan, sebagai sarana pembangunan, sarana penegak keadilan, dan sarana pendidikan masyarakat.

Hukum yang dibuat haruslah disesuaikan dengan perkembangan dinamika dan memperhatikan aspek keadilan²⁷ dan memberikan perlindungan untuk menciptakan tertib hukum, di sinilah fungsi hukum sebagai aturan. Penerapan suatu kebijakan hukum tentunya tidak dapat dipisahkan dari efektivitas suatu kaedah hukum. Menurut John Rawls keadilan adalah kebajikan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Suatu teori betapapun elegan dan ekonomisnya harus ditolak atau direvisi jika ia tidak benar,

²⁶ Sunaryati Hartono, *Beberapa Pemikiran Tentang Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 92

²⁷ John Rawls, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006 hlm. 3

demikian juga hukum dan institusi tidak peduli betapapun efisien dan rapinya harus direformasi atau dihapuskan jika tidak adil.²⁸

Menurut Soerjono Soekanto bahwa untuk melihat suatu efektivitas kaedah hukum sebagai suatu proses yang pada hakekatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang secara ketat tidak diatur oleh kaedah hukum, akantetapi mempunyai unsur penilaian pribadi dan pada hakekatnya direksi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), hal ini sebagaimana pendapat Roscoe Pound.²⁹ Hukum dapat dikatakan sebagai *rules of conduct for men behavior in a society*³⁰ dan hukum menghilangkan ketidakpastian, hukum memberikan jaminan bagi terjadinya perubahan sosial. Berkaitan dengan hal ini maka Dardji Darmodihardjo dan Sidharta³¹ mengatakan bahwa sebagai suatu sistem hukum mempunyai berbagai fungsi yakni fungsi hukum sebagai kontrol sosial, disini hukum membuat norma-norma yang mengontrol perilaku individu dalam berhadapan dengan kepentingan-kepentingan individu dan fungsi hukum sebagai sarana penyelesaian konflik (*dispute settlement*) serta berfungsi untuk memperbaharui masyarakat. Hukum menjadi berarti apabila perilaku manusia dipengaruhi oleh hukum dan apabila masyarakat menggunakan hukum menurut perilakunya, sedangkan di lain pihak efektivitas hukum berkaitan erat dengan masalah kepatuhan hukum sebagai norma. Hal ini

²⁸ *Ibid*

²⁹ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 7

³⁰ Dimiyati Hartono, Ketidak Mandirian Hukum Mempengaruhi Reformasi di Bidang Hukum, dalam Edi Setiadi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004, hal. 7.

³¹ Dardji Darmodihardjo, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996, hal. 159-161.

berbeda dengan kebijakan dasar yang relatif netral dan bergantung pada nilai universal dari tujuan dan alasan pembentukan undang-undang yang melandasi suatu kebijakan.³²

Pemerintah termasuk institusi Kepolisian sebagai pelaksana amanah dari rakyat untuk menjalankan tugas-tugas negara melaksanakan fungsi pada dasarnya berorientasi pada kemandirian. Teori kemanfaatan (*utilitarianisme*) dari Jeremy Bentham menyatakan bahwa negara didirikan atas kehendak rakyat.³³ Berdasarkan teori ini Bentham menganjurkan campur tangan pemerintah untuk mencapai kesejahteraan rakyat. Filsafat utilitarianisme menyatakan bahwa semua peraturan atau kebijakan adalah ditujukan untuk "*the greatest happiness for the greatest number*", yaitu untuk kebahagiaan bagi jumlah masyarakat yang terbanyak.³⁴ Dalam hal ini Bentham menyatakan bahwa:

“By the principle of utility is meant that principle which approves or disapproves of every action whatsoever according to the tendency it appears to have to augment or diminish the happiness of the party whose interest is in question: or, what is the same thing in other words to promote or to oppose that happiness. I say of every action whatsoever, and therefore not only of every action of a private individual, but of every measure of government.”³⁵

(“Yang dimaksud dengan prinsip kemanfaatan adalah berarti prinsip yang menerima atau menolak setiap tindakan apapun yang berdasarkan kecenderungan bahwa tindakan itu akan memberikan atau menghilangkan kebahagiaan bagi pihak yang kepentingannya berkaitan: atau dengan pengertian yang sama dalam perkataan lain untuk mendorong atau menentang

³² Hikmahanto Juwana, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia*: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52, Medan, 2004.

³³W. Friedman, *Legal Theory*, 4th Edition, Steven & Sons Limited, London, 1996, hlm. 268.

³⁴http://en.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

³⁵Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008, hlm. 14

kebahagiaan. Saya katakan setiap tindakan apapun, oleh karena itu bukan hanya tindakan individu secara pribadi, tetapi juga setiap tindakan pemerintah”).

Prinsip kemanfaatan adalah suatu prinsip yang mendukung atau menolak segala tindakan sesuai dengan kecenderungan yang timbul untuk memperoleh atau menghilangkan kebahagiaan atas pihak yang berkepentingan, atau dengan perkataan lain untuk menciptakan atau untuk meniadakan kebahagiaan itu. Bentham menyatakan bahwa yang dimaksudkannya adalah setiap tindakan apapun, dan oleh karena itu bukan hanya setiap tindakan seseorang secara individu, tetapi setiap tindakan yang dilakukan oleh pemerintah.

Lawrence M. Friedman yang mengkaji sistem hukum (*legal system*) menyatakan bahwa ada tiga komponen yang ikut menentukan berfungsinya suatu hukum (dalam hal ini hukum pidana), yaitu substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukumnya. Dari ketiga komponen inilah menurut Friedman dapat dilakukan analisis terhadap bekerjanya hukum sebagai suatu sistem.³⁶ Substansi hukum adalah segala aturan atau norma-norma maupun pola perilaku dari manusia yang ada atau diatur dalam substansi hukum yang ada tersebut, substansi hukum merupakan produk dari hasil sebuah keputusan dan aturan-aturan yang ada baik yang sedang dalam proses pembuatan maupun yang sudah ditertibkan, aturan-aturan tidak tertulis yang hidup dan berjalan di dalam masyarakat juga dapat dikategorikan sebagai substansi hukum. Struktur hukum adalah sebuah institusi atau lembaga yang melaksanakan atau menjalankan proses penegakan hukum itu

³⁶ Lawrence Friedmen, *America Law An Introduction*, sebagaimana diterjemahkan oleh Wisnu Basuki, PT. Tatanusa, Jakarta, 1984, hlm. 6-7.

sendiri termasuk proses-proses penegakan hukum yang ada didalamnya. Budaya hukum dianggap sebagai suatu sikap manusia dan masyarakat umum terhadap hukum itu sendiri, mulai dari pemahaman hukum hingga sikap dari masyarakat dalam melaksanakan atau mentaati hukum tersebut.

2. Kerangka Konsep

Dari uraian kerangka teori di atas penulis akan menjelaskan beberapa konsep dasar yang digunakan tesis ini antara lain:

- a. Kode Wilayah adalah Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) berupa kombinasi karakter berupa huruf dan atau angka yang dipasang atau dicetak pada kendaraan bermotor oleh pembuat /perakit kendaraan untuk mengetahui kode propinsi pendistribusian kendaraan bermotor³⁷.
- b. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.³⁸
- c. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.³⁹
- d. Duplikasi adalah penyalahgunaan berupa tindakan yang dilakukan diluar ketentuan dan bersifat melawan hukum⁴⁰.

³⁷ <https://id.wikipedia.org/wiki/http://id.wikipedia.org/wiki/Pengawasan>, diakses pada tanggal, 12 Maret 2022

³⁸ Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³⁹ Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- e. Lalu Lintas menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat (2), bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Dalam tulisan ini yang dimaksudkan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang yang berada diwilayah Propinsi Sumatera Utara. Sedangkan Kamseltibcar lantas (keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas) adalah situasi dan kondisi lalu lintas yang penggunaanya baik dengan atau tanpa kendaraan merasa aman (terbebas dari rasa ketakutan, tidak adanya ancaman hambatan maupun gangguan) kapan saja dan di mana saja”. Dalam tulisan ini yang dimaksud dengan Kamseltibcar lantas adalah bahwa para pengguna jalan yang ada di wilayah Sumatera Utara merasa terjamin keselamatannya (terhindar dari segala marabahaya) dalam berlalu lintas di jalan. Kemudian tercipta ketertiban di jalan, yang dapat dipahami adanya pengaturan dan kesadaran serta tanggung jawab baik untuk dirinya maupun orang lain dalam mengemudikan kendaraan di jalan. Sehingga tercipta kelancaran yang mempunyai pengertian arus lalu lintas dapat berjalan lancar tanpa ada hambatan tanpa ada gangguan yang dapat menimbulkan kemacetan.
- f. Direktorat Lalu Lintas adalah Satuan Kerja yang melaksanakan fungsi di bidang lalu lintas baik registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor maupun penindakan atas terjadinya pelanggaran lalu lintas

⁴⁰ <http://kamusbisnis.com/arti/penyalahgunaan/> diunduh pada tanggal 11 Maret 2022

G. Metode Penelitian

Metode adalah cara kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran suatu ilmu,⁴¹ dan penelitian adalah usaha untuk menangkap gejala-gejala berdasarkan disiplin metodologi ilmiah dengan tujuan menemukan prinsip-prinsip baru dibelakang gejala-gejala tersebut.⁴² Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka diupayakan pengumpulan data yang baik dan layak. Untuk itu dilakukan penelitian yang meliputi:

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, dimana datanya bersumberkan dari data pustaka (*library research*). Penelitian ini cenderung menggunakan data sekunder baik berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder sehingga metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan dan metode perbandingan hukum. Soejono Soekanto dan Sri Mamudji mengemukakan bahwa penelitian hukum normatif mencakup:

- a. Penelitian terhadap azas-azas hukum
- b. Penelitian terhadap sistematik hukum
- c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal
- d. Perbandingan hukum
- e. Sejarah hukum.⁴³

⁴¹ Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Penerbit PT Gramedia, Jakarta, 1981, hlm. 16.

⁴² *Ibid.* hlm. 22-23.

⁴³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 14.

Dalam pendekatan hukum normatif, upaya untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dilakukan dengan penelitian bahan-bahan kepustakaan hukum yang berkaitan dengan permasalahan, penelitian dilakukan dengan menghimpun data sekunder berupa bahan hukum primer, bahan sekunder maupun bahan hukum tertier⁴⁴.. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, dengan metode perbandingan hukum dapat dilakukan penelitian terhadap pelbagai sub-sistem hukum yang berlaku di suatu masyarakat tertentu, atau secara lintas sektoral terhadap sistem-sistem hukum pelbagai masyarakat yang berbeda.⁴⁵

Bahan hukum primer yang diteliti adalah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas, dan peraturan lainnya yang berkaitan dengan kewenangan fungsi lalu lintas di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Bahan hukum sekunder yang diteliti adalah bahan-bahan yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer berupa buku-buku, karya ilmiah, atau hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini. Sedangkan bahan hukum tertier adalah bahan-bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang berupa kamus umum, kamus hukum, majalah, surat kabar dan jurnal ilmiah.

⁴⁴*Ibid*, hlm. 13.

⁴⁵Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.cit*, hlm. 88.

2. Sumber Data Penelitian

Data penelitian didapatkan melalui studi kepustakaan, yakni dengan melakukan pengumpulan referensi yang berkaitan dengan obyek penelitian yang meliputi:

- a. Bahan hukum primer, berupa perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas yakni Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menperindag Nomor 275/MPP/KEP/6/1999 yang menjelaskan bahwa penerbitan Surat Tanda Kendaraan Bermotor diberikan terhadap kendaraan yang telah didaftarkan tipenya dan memiliki VIN atau Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK).
- b. Bahan hukum sekunder, berupa buku-buku bacaan yang relevan dengan penelitian ini, hasil tulisan ilmiah seperti tesis, disertasi, journal, makalah, laporan penelitian yang sesuai dengan topik kajian penelitian ini;
- c. Bahan hukum tersier, yaitu kamus hukum yang meliputi Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, *Blacks Law Dictionary*, *Layman Dictionary of English Law* dan ensiklopedia hukum.

3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian tesis ini adalah menggunakan teknik dokumentasi. Metode ini penulis lakukan tidak lain hanya mengumpulkan bahan-bahan melalui kepustakaan, yakni berupa

buku-buku, journal, dokumen-dokumen serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian pokok masalah dalam tesis ini. Selanjutnya digunakan juga wawancara dengan informan yang dianggap memahami permasalahan-permasalahan yang dikemukakan dalam tesis ini.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui penelitian kepustakaan (*library research*). Sedangkan sebagai pendukung, dilakukan pula pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara dengan responden yaitu personil pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara.

Maksud diadakannya wawancara adalah antara lain mengkonstruksikan informasi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi, tuntutan dan lain-lain. Dalam penelitian ini akan digunakan jenis wawancara dengan menggunakan pedoman umum wawancara. Untuk wawancara dalam rangka pengumpulan data primer, responden yang dipilih adalah pihak-pihak yang dianggap mengetahui bidang penelitian ini dan diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat dalam melengkapi dan memperkuat hasil studi kepustakaan. Sekalipun dalam penelitian ini juga digunakan data primer dalam bentuk hasil wawancara dengan beberapa informan, namun hal tersebut tidaklah mengurangi arti penelitian ini sebagai sebuah penelitian hukum normatif. Artinya, data primer yang digunakan hanyalah sekedar pelengkap untuk mempertegas data sekunder berupa bahan hukum-bahan hukum sebagai data utama.

4. Analisis Data

Data primer berupa hasil wawancara dan data sekunder berupa bahan-bahan hukum primer, sekunder dan tertier serta semua informasi dari berbagai ahli yang dihimpun akan dianalisis secara yuridis normatif berdasarkan metode analisis kualitatif dan hasilnya dipaparkan dalam bentuk deskriptif analitis. Artinya melalui analisis kualitatif maka data yang dianalisis akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data, selanjutnya semua data diseleksi dan diolah kemudian dianalisis secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan diharapkan akan memecahkan permasalahan (*problem solving*) yang telah diidentifikasi pada penelitian tesis ini.

BAB II

**PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK
MENGANTISIPASI DUPLIKASI**

A. Tindak Pidana Duplikasi Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

Menurut Van Hammel,⁴⁶ pidana (*straf*) merupakan suatu penderitaan yang bersifat khusus yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggung jawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara). Menurut pendapat Simons,⁴⁷ pidana merupakan suatu penderitaan yang oleh undang-undang pidana telah dikaitkan dengan pelanggar terhadap suatu norma yang dengan suatu putusan hakim telah dijatuhkan bagi seorang yang bersalah. Menurut Burton M. Leiser,⁴⁸ pidana adalah sebuah kerugian yang diderita oleh seseorang dalam sebuah kedudukan dari pihak yang berwenang terhadap siapa yang sudah melanggar sebuah aturan hukum. Sedangkan menurut Bonger,⁴⁹ pidana adalah mengenakan suatu penderitaan karena orang itu telah melakukan suatu perbuatan yang merugikan masyarakat.

Pembentuk undang-undang telah menggunakan perkataan “*strafbaarfeit*” untuk menyebutkan apa yang dikenal sebagai “tindak pidana” di dalam kitab

⁴⁶ Marlina, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung, 2011, hlm. 13.

⁴⁷ *Ibid*

⁴⁸ *Ibid*, hlm. 19

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 21

undang-undang hukum pidana tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya yang dimaksud dengan perkataan “*strafbaar feit*” tersebut.⁵⁰

Perkataan “*feit*” itu sendiri di dalam bahasa belanda berarti “sebagian dari suatu kenyataan atau “*een gedeelte van de werkelijkheid*”, sedang “*strafbaar*” berarti “dapat dihukum”, hingga secara harfiah perkataan “*strafbaar feit*” itu dapat diterjemahkan sebagai “sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum”, yang sudah barang tentu tidak tepat, oleh karena kelak akan diketahui bahwa yang dapat dihukum itu sebenarnya adalah manusia sebagai pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan.⁵¹

Menurut Hazewinkel Suringa, mereka telah membuat suatu rumusan yang bersifat umum dari “*strafbaar feit*” sebagai “suatu perilaku manusia yang pada suatu saat tertentu telah ditolak di dalam sesuatu pergaulan hidup tertentu dan dianggap sebagai perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifat memaksa yang terdapat didalamnya”. Para penulis lama seperti profesor van hamel telah merumuskan “*strafbaar feit*” itu sebagai “suatu serangan atau suatu anacaman terhadap hak-hak orang lain” yang oleh hazewinkel suringa telah dianggap kurang tepat. Menurut Profesor Pompe perkataan “*strafbaar feit*” itu secara teoritis dapat dirumuskan sebagai “suatu pelanggaran norm (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, di mana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah pelaku, di mana penjatuhan

⁵⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2003, hlm. 59.

⁵¹ *Ibid*

hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum” atau sebagai “*de overtreder schuld heeft enwaarvan de bestraffing dienstig is voor de handhaving der rechts orde ende behartiging van het algemeen welzijn*”. Menurut Moeljatno,⁵² merumuskan *strafbaar feit* sebagai perbuatan pidana yakni perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Sedangkan menurut Andi Hamzah, pengertian *strafbaar feit* di atas terbagi ke dalam dua aliran, yaitu:⁵³

- a. Aliran pertama tidak memisahkan antara perbuatan dan akibatnya di satu pihak dan pertanggungjawaban di lain pihak disebut aliran monoistis
- b. Aliran kedua yaitu aliran yang memisahkan antara perbuatan dan akibatnya di satu pihak dan pertanggungjawaban di lain pihak sebagai aliran dualistis

Selanjutnya Andi Hamzah,⁵⁴ mengenai *strafbaar feit* ini, menambahkan bahwa kedua aliran ini dipertemukan oleh pendaapat A.Z. Abidin tentang syarat pemidanaan yang dibagi dua yaitu: *actus reus (delictum)* perbuatan kriminal sebagai syarat pemidanaan objektif dan *mens rea* pertanggungjawaban kriminal sebagai syarat pemidanaan subjektif (syarat pemidanaan)

Dapat disimpulkan bahwa pengertian *strafbaar feit* atau perbuatan pidana dari Moeljatno dapat juga disebut sebagai pandangan yang “dualistis” terhadap *strafbaar feit* atau perbuatan pidana sebab dalam pengertiannya itu tidak tercakup pertanggungjawaban pidana. Jadi pandangan yang dualistis ini

⁵² *Ibid*

⁵³ *Ibid*

⁵⁴ *Ibid*

memisahkan antara pengertian *strafbaar feit* atau perbuatan pidana (*criminal act/actus reus*) dengan pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility/criminal liability/mens rea*). Sedangkan pengertian *strafbaar feit* dari Simmons dan Van Hamel dapat disebut juga sebagai pandangan yang “monoistis” terhadap strafbaar feit karena dalam pengertiannya itu dicakup pula pertanggungjawaban pidana.⁵⁵

Tindak pidana duplikasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dapat dikualifikasi sebagai tindak pidana pemalsuan yang berkaitan dengan Pasal 255 KUH Pidana yang merumuskan mengenai pemalsuan tera sebagai berikut:

Diancam dengan pidana penjara paling lama empat tahun:

1. Barangsiapa membubuhi barang yang wajib ditera atau yang atas permintaan yang berkepentingan diizinkan untuk ditera atau ditera lagi dengan tanda tera indonesia yang palsu atau barangsiapa memalsu tanda tera yang asli, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah-olah tanda teranya asli dan tidak dipalsu.
2. Barangsiapa dengan maksud yang sama membubuhi merek pada barang tersebut dengan menggunakan cap yang asli secara melawan hukum
3. Barangsiapa memberi, menambah atau memindahkan tanda tera indonesia yang asli kepada barang yang lain daripada yang semula dibubuhi tanda itu, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah-olah tanda tersebut dari semula diadakan pada barang itu

Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 255 KUH Pidana ini dibentuk untuk melindungi kepentingan hukum masyarakat dari akibat kerugian dari digunakannya tera dalam hubungannya dengan perlindungan hukum atau kepercayaan perihal kebenaran benda-benda yang digunakan tersebut.

⁵⁵ *Ibid*

Selanjutnya tindak pidana duplikasi Nomor Induk Kendaraan Bermotor (NIK) di dalam hukum pidana merupakan bentuk dari tindak pidana membubuhi merek lain dari yang tersebut dalam Pasal 254 KUH Pidana dan 255 KUH Pidana yakni Pasal 256 KUH Pidana yang menyatakan:

- 1) Barangsiapa membubuhi merek lain daripada yang tersebut dalam pasal 254 dan 255, yang menurut ketentuan undang undang harus atau boleh dibubuhi pada barang atau bungkusnya secara palsu pada barang atau bungkus tersebut, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah-olah mereknya asli dan tidak dipalsu.
- 2) Barangsiapa dengan maksud yang sama membubuhi merek pada barang atau bungkusnya dengan memakai cap yang asli secara melawan hukum.
- 3) Barangsiapa memakai merek yang asli untuk barang atau bungkusnya, padahal merek itu bukan untuk barang atau bungkusnya itu, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah-olah merek tersebut ditentukan untuk barang itu.

Pada dasarnya tindak pidana Pasal 256 KUH Pidana ini sama dengan Pasal 254 KUH Pidana, akan tetapi mengenai tanda-tanda/merek atau cap yang lain sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 254 KUH Pidana (cap negara atau cap/tanda dari ahli si pembuat barang emas dan perak), maupun lain daripada yang dimaksud Pasal 255 KUH Pidana (tanda tera Indonesia palsu atau tanda tera Indonesia yang dipalsu). Menurut keterangan yang ada di dalam MvT rancangan KUHP belanda mengenai tindak pidana Pasal 256 KUH Pidana ini, diterangkan bahwa yang dimaksud dengan merek yang lain dari merek negara atau merek yang diberikan oleh ahli si pembuat barang emas dan perak, adalah merek-merek yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah (*privincie* dan *gemente*), Juga ditegaskan merek dalam Pasal 256 KUH Pidana adalah tidak termasuk merek dagang yang dikeluarkan oleh perusahaan-perusahaan swasta.

Merek-merek yang dimaksudkan oleh Pasal 256 KUH Pidana ini misalnya tanda sumbangan wajib pada kendaraan yang dikeluarkan oleh suatu pemerintahan daerah. Terdapat 3 bentuk tindak pidana yang dirumuskan dalam Pasal 256 KUH Pidana ini, sama dengan tindak pidana yang dirumuskan dalam Pasal 254 KUH Pidana, yang masing-masing terdapat dalam angka 1,2,dan 3. Pada umumnya angka 1, yang melarang orang membubuhkan merek secara palsu dengan merek selain daripada merek atau tanda sebagaimana yang dimaksud oleh Pasal 254 KUH Pidana dan 255 KUH Pidana, yang menurut ketentuan harus atau boleh dibubuhkan pada bendanya atau pembungkusnya, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai seolah-olah merek yang asli dan tidak palsu. Tindak pidana pada angka 2 melarang orang untuk menggunakan cap yang asli secara melawan hukum pada barang-barang yang dimaksudkan dan dengan maksud yang sama seperti angka 1. Tindak pidana pada angka 3 melarang orang memakai merek asli (selain merek atau tanda tera sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 254 KUH Pidana dan 255 KUH Pidana) untuk benda atau bungkusnya, sedang merek asli itu bukan diperuntukan bagi barang atau bungkusnya barang itu, melainkan bagi barang atau bungkusnya barang yang lain, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah-olah merek tersebut benar diperuntukan bagi barang dan/atau bungkusnya itu.

Nomor Induk Kendaraan (NIK) diperuntukkan dalam kepentingan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang termuat pada TNKB sebagai tanda registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai bukti

legitimasi pengoperasian kendaraan bermotor berupa pelat atau berbahan lain dengan spesifikasi tertentu yang diterbitkan Polri dan berisikan kode wilayah, nomor registrasi, serta masa berlaku dan dipasang pada kendaraan bermotor. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (disingkat TNKB) atau sering disebut plat nomor atau nomor polisi (disingkat nopol) adalah plat aluminium tanda kendaraan bermotor di Indonesia yang telah didaftarkan pada Kantor Bersama Samsat. Berdasarkan Pasal 1 angka 10 perkapolri No 5 tahun 2012 Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat TNKB adalah tanda resident Ranmor yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian Ranmor berupa pelat atau berbahan lain dengan spesifikasi tertentu yang diterbitkan Polri dan berisikan kode wilayah, nomor registrasi, serta masa berlaku dan dipasang pada Ranmor.

Pengaturan mengenai TNKB, dapat dilihat ketentuannya dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaannya. Antara lain Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan hanya disebutkan bahwa TNKB harus memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan. Namun UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak

menjelaskan lebih lanjut seperti apa bentuk, ukuran dan bahan, warna dan cara pemasangan TNKB tersebut

Dijelaskan pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 pada Pasal 68 yang berbunyi:

- 1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor dan tanda nomor kendaraan bermotor.
- 2) Surat tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat data kendaraan bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi kendaraan bermotor, dan masa berlaku.
- 3) Tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku.
- 4) Tanda nomor kendaraan bermotor harus memenuhi syarat bentuk, bahan, warna, dan cara pemasangan.
- 5) Selain tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikeluarkan tanda nomor kendaraan bermotor khusus dan/atau tanda nomor kendaraan bermotor rahasia.
- 6) Ketentuan lebih lanjut mengenai surat tanda nomor kendaraan bermotor diatur dengan peraturan kepala kepolisian negara Republik Indonesia.

Adapun ketentuan yang mengatur tentang tanda nomor kendaraan bermotor tertuang juga dalam Peraturan Kepala Kepolisian RI. yaitu Perkapolri Nomor 5 tahun 2012 yang tercantum Pasal 1 angka 10 yaitu:

“Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat TNKB adalah tanda regident Ranmor yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian Ranmor berupa pelat atau berbahan lain dengan spesifikasi tertentu yang diterbitkan Polri dan berisikan kode wilayah, nomor registrasi, serta masa berlaku dan dipasang pada Ranmor.”

Hal ini kembali ditegaskan dalam Pasal 39 ayat (5) Perkapolri 5/2012 yang mengatakan bahwa “TNKB yang tidak dikeluarkan oleh Korlantas Polri, dinyatakan tidak sah dan tidak berlaku”. Dengan demikian, tanda nomor

kendaraan bermotor yang dipalsukan (tidak dikeluarkan oleh Korlantas Polri) merupakan pelat nomor kendaraan yang tidak sah dan tidak berlaku. Dalam KUHP terkait pemalsuan terdapat pasal yang mengatur yaitu Pasal 256 KUHP yang menyebutkan bahwa:

“Diancam dengan pidana penjara paling lama 3 tahun yaitu Barangsiapa membubuhi merek lain daripada yang tersebut dalam Pasal 254 dan 255, yang menurut ketentuan undang-undang harus atau boleh dibubuhi pada barang atau bungkusnya secara palsu pada barang atau bungkus tersebut, dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai barang itu seolah olah mereknya asli dan tidak palsu.”

B. Antispasi Duplikasi Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor melalui Penerapan Nomor Induk Kendaraan (NIK)

Konsiderans Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan disebutkan beberapa dasar pertimbangan sebagai latar belakang perlunya Undang-undang lalu lintas yang lama itu diganti dengan Undang-undang lalu lintas yang baru. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu di ganti dengan Undang-undang yang baru.⁵⁶ Salah satu tujuan dari hukum itu adalah untuk tegaknya kepastian hukum yang di lanjutkan dengan terjamin kepentingan masyarakat. Guna memberikan kepastian hukum yang lebih baik, maka keberadaan dan kehadiran Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan

⁵⁶ Bagian Menimbang butir Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

memberikan beberapa perubahan yang membawa konsekuensi hukum. Beberapa perubahan dimaksud di antaranya :

1. Pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara lintas sektoral sehingga melibatkan *multi stakeholders*, sejalan dengan itu dibentuklah Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁵⁷
2. Guna menjamin kelayakan jalan dan unruk menekan angka kecelakaan, dicantumkan dasar hukum bagi tersedianya Dana Preservasi Jalan.⁵⁸
3. Pemerintah mendorong industri dalam negeri untuk mendukung sistem transportasi nasional dalam bidang angkutan jalan dengan menyediakan fasilitas dan sistem insentif dan menerapkan standar nasional untuk itu.⁵⁹
4. Untuk menekan angka kecelakaan yang tinggi upaya kedepan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan dan penegakan hukum, hal ini tergambar dari: (1) adanya sistem pendidikan dan sosialisasi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kepolisian (2) upaya pencegahan melalui peningkatan pengawasan kelayakan jalan, sarana dan prasarana serta kelayakan kendaraan, (3) upaya pengaturan meliputi manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Modernisasi sarana dan Prasarana Lalu Lintas (4) Upaya penegakan hukum, dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksinya lebih tegas.
5. Pemberian perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manula, anak-anak wanita hamil dan orang sakit .⁶⁰
6. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan Undang-undang yang operasionalisasinya dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data⁶¹

⁵⁷ Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵⁸ Dana Preservasi jalan adalah dana yang khusus disediakan untuk pemeliharaan, rehabilitasi dan rekontruksi jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditentukan. (Pasal 1 angka 28 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

⁵⁹ Pasal 10 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶⁰ Lihat BAB XV Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 242 s/d Pasal 244).

⁶¹ Lihat BAB XVI Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 245 s/d Pasal 252).

7. Penetapan prosedur dan pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) untuk menjamin kelancaran pelayanan administrasi lalu lintas dan angkutan jalan.
8. Penetapan uji berkala kendaraan bermotor yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan.
9. Penempatan tanggung jawab Pemerintah dalam menjamintersediannya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau dengan melibatkan pihak swasta.
10. Rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dengan jaminan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
11. Pengaturan sanksi pidana yang lebih tegas dengan ancaman hukuman yang lebih rasional sesuai dengan tingkat kesanggupan perekonomian masyarakat.

Eksistensi Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia berperan sebagai penyelenggara negara dalam bidang keamanan dan ketertiban masyarakat. Keberadaannya ditujukan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.⁶²

Di samping itu, eksistensi keberadaan institusi Polri berkaitan juga pelaksanaan tugas di bidang pelayanan publik termasuk pelayanan registrasi lalu lintas. Untuk mewujudkan pelayanan publik yang bermuara pada kepuasan masyarakat maka Polri yang melaksanakan tugas di bidang pelayanan registrasi lalu lintas telah melakukan berbagai terobosan yang salah satunya menggunakan sistem informasi teknologi.

⁶² Pasal 4 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor atau industri karoseri yang menerapkan NIK atau NIK Tambahan wajib menerbitkan Sertifikat NIK atau Sertifikat NIK Tambahan. Sertifikat NIK sekurang-kurangnya harus mencantumkan nama perusahaan, alamat perusahaan, NIK, merek, tipe, jenis dan model kendaraan. Sertifikat NIK diterbitkan oleh perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor maupun industri karoseri untuk masing-masing kendaraan bermotor yang telah diproduksi dan sertifikat VIN diterbitkan oleh perusahaan importir untuk masing-masing kendaraan yang diimpornya. Setiap penerbitan sertifikat NIK atau VIN wajib ditanda-tangani oleh Direktur Utama, Anggota Direksi lainnya atau orang yang diberi kuasa penuh oleh Direksi untuk menandatangani NIK atau VIN. Perusahaan diwajibkan untuk menyampaikan nama dan contoh tandatangan yang tercantum dalam NIK atau VIN kepada Departemen Perindustrian dan Perdagangan. Perusahaan Industri perakitan dan industri karoseri diwajibkan untuk menyampaikan laporan realisasi penerapan NIK pada setiap kendaraan bermotor yang diproduksi. Laporan realisasi penerapan NIK tersebut disampaikan setiap triwulan (April, Juli, Oktober, Desember) selambat-lambatnya 15 hari setelah produksi terakhir dalam triwulan yang bersangkutan. Laporan penerapan realisasi NIK disampaikan kepada Direktorat Jenderal Industri Logam Mesin Elektronika dan Aneka, Departemen Perindustrian dan Perdagangan dengan tembusan kepada Direktorat Lalu Lintas Polri dan Asosiasi Industri terkait.

Indonesia menggunakan standar ISO 3779 yang mencantumkan bahwa kode VIN dibagi menjadi 3 bagian yaitu 3 digit pertama WMI (World Manufacture

Identifier), digit ke 4-9 VDS (*Vehicle Descriptor Section*) dan 8 digit terakhir adalah VIS (*Vehicle Identifier Section*).⁶³

Tabel 2
Kode VIN

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|---|---|-----|---|---|---|---|---|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| DIGIT | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| KODE | WMI | | | VDS | | | | | | VIS | | | | | | | |

Tiga karakter pertama secara unik mengidentifikasi produsen kendaraan menggunakan *World Manufacture Identifier* atau kode WMI.

- **Digit ke-1:** Kode Regional Area (Afrika, Asia, Eropa, Amerika Utara, Ocenia dan Amerika Selatan)
- **Digit ke-2:** Kode Negara
- **Digit ke-3:** Kode Manufaktur atau Kategori Kendaraan. Y=Suzuki, F=Toyota, R=Honda, K=Daihatsu.
- **Digit ke-4** sampai dengan **digit ke-8** disebut *Vehicle Descriptor Section* atau kode VDS. VDS ini berisi tentang tipe kendaraan termasuk didalamnya jenis mesin, model kendaraan, dan tipe body kendaraan. Sedangkan **Digit ke-9** merupakan Check Digit. Digit ke-10 sampai dengan digit ke-17 digunakan sebagai *Vehicle Identifier Section* atau kode VIS. Kode ini tahun pembuatan kendaraan, kode Plant dan nomor urut kendaraan.
- **Digit ke-10:** Merupakan kode tahun pembuatan kendaraan. Hal ini dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

⁶³ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

Tabel. 3
Kode Tahun Pembuatan Kendaraan Bermotor

| Tahun | Kode | Tahun | Kode | Tahun | Kode | Tahun | Kode |
|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|
| 1981 | B | 1991 | M | 2001 | 1 | 2011 | B |
| 1982 | C | 1992 | N | 2002 | 2 | 2012 | C |
| 1983 | D | 1993 | P | 2003 | 3 | 2013 | D |
| 1984 | E | 1994 | R | 2004 | 4 | 2014 | E |
| 1985 | F | 1995 | S | 2005 | 5 | 2015 | F |
| 1986 | G | 1996 | T | 2006 | 6 | 2016 | G |
| 1987 | H | 1997 | V | 2007 | 7 | 2017 | H |
| 1988 | J | 1998 | W | 2008 | 8 | 2018 | J |
| 1989 | K | 1999 | X | 2009 | 9 | 2019 | K |
| 1990 | L | 2000 | Y | 2010 | A | 2020 | L |

- **Digit ke-11:** Ini adalah kode Plant/Pabrik perusahaan/wilayah rakitan.
- **Digit ke-12 – 17:** Nomor seri kendaraan.

Contoh nomor rangka:

MGRA1BC2DBA123456

Dari nomor rangka diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- **Kode Regional** = digit ke-1 = **M**, karena **M** terletak diantara J-R artinya berarti kendaraan ini dibuat di Asia.
- **Kode Negara** = digit ke-2 = **G**, cara mengeceknya adalah gabungkan kode Regional dan Kode Negara maka akan didapat **MG**. Karena **MG** terletak diantara MF-MK maka kendaraan ini buatan Indonesia.
- **Kode Manufacture** = digit ke 3 = **R**, masing-masing manufaktur punya kode tersendiri. **R** = Honda
- **Kode Mesin/Model/Body** = digit ke 4-8 = **A1BC2**
- **Check Digit** = **D**
- **Tahun Pembuatan** = digit ke-10 = **B**, artinya kendaraan ini dibuat tahun 2011.
- **Kode Plant/Pabrik** = digit ke-11 = **A**, sama seperti kode manufaktur masing-masing perusahaan punya kode sendiri.
- **Nomor Seri Kendaraan** = digit ke-12 – 17 = **123456**

Selanjutnya kelompok penunjuk kendaraan bermotor (KTK) adalah kelompok dari NIK yang digunakan untuk membedakan satu kendaraan dari yang lainnya (nomerurut produksi), nomer ini bersama KJK memberikan kekhususan pada kendaraan selama 30 tahun. Kelompok KTK terdiri dari 8 (delapan) karakter dimana 6 (enam) karakter terakhir merupakan nomer urut produksi. Apabila pembuat/perakit menetapkan tahun pembuatan/perakitan pada bagian ini maka tahun harus ditunjukkan pada karakter pertama dan pabrik pembuat/perakit pada karakter kedua pada kelompok KTK. Tahun disini adalah tahun kalender pada saat kendaraan dibuat/dirakit atau tahun model kendaraan yang ditetapkan oleh pembuat/perakit. NIK tambahan adalah NIK yang dibuat apabila kendaraan dasar yang dibuat oleh pembuat asal masih diproses pengerjaan lanjut (karoseri/modifikasi).

NIK tambahan terdiri dari 9 karakter sebagai berikut: Dua karakter pertama dan kedua menunjukkan hubungan antara pembuat dan/perakit kendaraan dasar dengan pembuat karoseri/modifikasi dan diterapkan oleh instansi yang berwenang. Satu karakter ketiga menunjukkan lokasi wilayah pembuat karoseri/modifikasi berdomisili, sebagaimana tercantum pada Tabel Kode Propinsi/Wilayah Dati I sebagaimana terdapat pada Tabel 4 dan Tabel 5. Satu karakter keempat menunjukkan kode tahun pembuatan yang terdapat pada Tabel 3: Tahun NIK. Satu Karakter kelima menunjukkan model karoseri/modifikasi kendaraan bermotor. Dan empat karakter keenam, tujuh, delapan dan sembilan adalah menunjukkan nomor urut produksi karoseri/pembuatan karoseri/modifikasi. Adapun tabel kode

Propinsi/Wilayah Dati I berdasarkan data dari Agen Pemegang Merk (APM) dapat digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4
Kode Propinsi/Wilayah Dati I

| NO. | PROPINSI | KODE | NO. | PROPINSI | KODE |
|-----|-------------|------|-----|------------|------|
| 1 | D. I. Aceh | A | 14 | Jawa Timur | M |
| 2 | Sum-Ut | B | 15 | Kal-Bar | N |
| 3 | Sum-Bar | C | 16 | Kal-Teng | O |
| 4 | Riau | D | 17 | Kal-Sel | P |
| 5 | Jambi | E | 18 | Kal-Tim | Q |
| 6 | Sum-Sel | F | 19 | Sul-Utara | R |
| 7 | Bengkulu | G | 20 | Sul-Teng | S |
| 8 | Lampung | H | 21 | Sul-Sel | T |
| 9 | Jakarta | I | 22 | Sul-Tra | U |
| 10 | Jawa Barat | J | 23 | Maluku | V |
| 11 | Banten | JA | 24 | Bali | W |
| 12 | Yogyakarta | K | 25 | NTB&NTT | X |
| 13 | Jawa Tengah | L | 26 | Irian Jaya | Y |

Sumber : ASTRA International atau Standar National Indonesia (SNI)

Tabel 5
Kode Propinsi/wilayah Dati I

| NO. | PROPINSI | KODE | NO. | PROPINSI | KODE |
|-----|-------------|------|-----|------------|------|
| 1 | D. I. Aceh | A | 14 | Kal-Bar | P |
| 2 | Sum-Ut | B | 15 | Kal-Tim | R |
| 3 | Sum-Bar | C | 16 | Kal-Teng | S |
| 4 | Sum-Sel | D | 17 | Kal-Sel | T |
| 5 | Jambi | E | 18 | Bali | U |
| 6 | Bengkulu | F | 19 | Sul-Ut | V |
| 7 | Riau | G | 20 | Sul-Teng | W |
| 8 | Lampung | H | 21 | Sul-Tra | X |
| 9 | Jawa Barat | J | 22 | Sul-Sel | Y |
| 10 | Jakarta | K | 23 | NT B | Z |
| 11 | Jawa Tengah | L | 24 | N T T | 1 |
| 12 | Yogyakarta | M | 25 | Maluku | 2 |
| 13 | Jawa Timur | N | 26 | Irian Jaya | 3 |

Sumber :Krama Yudha Tiga Berlian atau Standar National Indonesia (SNI)

Pada Tabel: 4 dan Tabel: 5 yang sama-sama menerangkan Kode Propinsi, terdapat perbedaan diantaranya yaitu terdapat pada cara pemberian kode. Pada Tabel: 3.4 pemberian kode hanya dengan menggunakan huruf sedangkan pada Tabel: 3.5 pemberian kode dengan menggunakan gabungan huruf dan angka dimana untuk huruf tidak diperbolehkan menggunakan huruf I, O dan Q. Sedangkan untuk angka tidak diperkenankan menggunakan angka 0 dan angka yang digunakan hanya angka 1, 2 dan 3 ini dimaksudkan agar tidak terjadi salah membaca/ mengartikan NIK tersebut. Pelat NIK adalah lempengan dari logam atau sejenisnya yang memuat Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor.

Karakter-karakter yang digunakan pada NIK adalah terdiri dari angka dan huruf yaitu : **Angka** : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (khusus serial number). Untuk tahun kendaraan angka 0 (nol) tidak dipergunakan dan pada kode propinsi hanya angka 1, 2 dan 3 saja yang dipergunakan. **Huruf** : A B C D E F G H J K L M N P R S T U V W X Y Z. Kecuali huruf I, O, dan Q yang tidak dipergunakan untuk menghindari salah baca pada saat registrasi. Isi dasar NIK harus terdiri dari tiga kelompok, yaitu:

- a. Kelompok pertama : IBKD
- b. Kelompok kedua : KJK
- c. Kelompok ketiga : KTK

dan dapat memiliki NIK tambahan seperti yang telah disebutkan diatas. NIK yang ditulis pada dokumen harus ditunjukkan pada satu baris tanpa spasi. Sedangkan NIK yang tertuliskan pada kendaraan bermotor atau plat NIK

harus ditujukan pada satu baris atau dua baris tanpa spasi dan tidak ada bagian kelompok yang terpisah. Untuk kendaraan yang menggunakan rangka NIK diletakan pada sisi kiri rangka bagian depan. Untuk kendaraan penumpang NIK dipasang pada bagian rangka pintu depan sebelah kiri dibawah kunci pintu. Untuk kendaraan bermotor berbentuk bak dan lainnya NIK dipasang pada subframe depan sebelah kiri luar. Untuk kendaraan yang tidak memenuhi ketentuan diatas maka NIK diletakan pada bagian kendaraan yang mudah terlihat, tidak mudah diganti dan tidak mudah rusak serta harus dicantumkan dalam buku panduan pemilik kendaraan (*owner handbook*) manual atau sejenisnya, kecuali untuk NIK tambahan).Pembuat/perakit kendaraan bermotor harus mencetak NIK dengan salah satu cara sebagai berikut :⁶⁴

- a. Langsung dicetak pada bagian integral kendaraan bermotor (rangka atau bagian body yang tidak mudah diganti)
- b. Dicetak pada pelat NIK, yang kemudian ditempelkan/dipasangkan secara permanen pada bagian integral kendaraan bermotor.

Tinggi karakter huruf dan angka yang digunakan adalah sebagai berikut:⁶⁵

- a. Bila dicetak langsung pada bagian integral kendaraan maka tinggi huruf/angka minimum 7 mm untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih berikut gandengannya.
- b. Bila dicetak dipelat maka tinggi huruf/angka minimum 4 mm.

⁶⁴ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

⁶⁵ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

Pada segala keadaan karakter NIK harus dapat dibaca, tahan lama dan tidak mudah diganti. Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) memegang peran yang sangat penting didalam registrasi/ pendaftaran kendaraan bermotor, karena dari nomer rangka mesin inilah suatu kendaraan dapat diketahui sejarahnya dengan adanya nomer rangka atau Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor dapat diketahui dari negara mana asal Kendaraan bermotor tersebut di buat/di rakit, dari pabrik mana kendaraan tersebut dibuat, tipe body kendaraan tersebut, tipe motor penggerak, tahun pembuatan kendaraan tersebut dan lokasi pembuatan/ perakitan kendaraan bermotor serta jumlah atau nomer urut produksi kendaraan yang kita miliki atau yang akan dibeli.

Sistem penomoran NIK ada 3 (tiga) macam yaitu dari Industri Karoseri, Industri Kendaraan Bermotor dan Importir kendaraan bermotor, yang dijelaskan sebagai berikut:⁶⁶

- a. Sistem penomoran NIK pada Industri karoseri disebut sebagai NIK Tambahan yang pengisiannya terbagi menjadi 3 (tiga) kelompok karakter, yaitu: Kode perusahaan meliputi karakter 1 dan 2. Kode Lokasi, Tahun Pembuatan dan Model meliputi karakter 3, 4 dan 5. Nomor Urut pembuatan meliputi karakter 6 sampai dengan 9.
- b. Sistem Penomoran NIK pada Industri Kendaraan Bermotor terbagi atas 3 (tiga) kelompok karakter, yaitu: *Pertama*, kelompok pertama adalah kelompok Identifikasi pembuat kendaraan dunia (IBDK) terdiri dari 3 karakter (1 sampai dengan 3). Karakter pertama menunjukkan kode bagian/wilayah dunia. Untuk Indonesia masuk dalam wilayah

⁶⁶ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

benua Asia dengan kode M. Karakter kedua menunjukkan kode negara. Untuk Indonesia dapat menggunakan kode F, G, H, I, J, K. Karakter ketiga menunjukkan kode perusahaan yang diberikan oleh Dir. Jen. ILMEA, DEPERINDAG. *Kedua*, kelompok kedua adalah kelompok penjelasan kendaraan bermotor (KJK) terdiri dari 6 karakter (4 sampai dengan 9) yang menjelaskan spesifikasi kendaraan. *Ketiga*, kelompok ketiga adalah kelompok penunjuk kendaraan bermotor (KTK) terdiri dari 8 karakter yaitu karakter 10 sampai dengan 17 dengan penjelasan sebagai berikut: Karakter kesepuluh menunjukkan kode tahun pembuatan. Karakter kesebelas menunjukkan kode lokasi pabrik pembuat. Karakter keduabelas sampai dengan ketujuhbelas menunjukkan nomor urut produksi.

- c. Bagi perusahaan importir kendaraan bermotor sistem penomoran VIN harus sesuai dengan sistem penomoran pada negara asal barang.

Tabel 3.6
Contoh Pengisian NIK

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---|---|--------------|---|---|---|---|--------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| I | C | P | H | 4 | 2 | 3 | G | A | 4 | G | 1 | 0 | 2 | 7 | 4 | 5 |
| I B D K | | | K J K | | | | | K T K | | | | | | | | |

Keterangan Penomoran NIK : ICPH423GA4G102745 adalah sebagai berikut:

- I : Kode bagian wilayah benua amerika Utara
 C : Kode Negara USA
 P : Kode Pabrik Pembuat
 H4 : Seri
 23 : Menjelaskan tipe body
 GA : Menjelaskan tipe motor penggerak
 4 : Tahun pembuatan
 G : Lokasi pembuatan/wilayah rakitan
 102745 : Nomor urut produksi

BAB III

HAMBATAN DALAM PENERAPAN NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENGANTISIPASI DUPLIKASI

A. Hambatan Internal dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk Mengantisipasi Duplikasi

Menyembunyikan asal usul kendaraan bermotor melalui dokumen pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan dapat dikatakan sebagai kejahatan serius (*serious crime*). Praktik menyembunyikan asal usul kendaraan bermotor melalui pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan yang salah dan palsu pada umumnya menggunakan sarana instansi yang mempunyai kewenangan untuk mengeluarkan kewajiban sertifikasi asal kendaraan bermotor dan pemeriksaan dokumen kendaraan bermotor bagi korporasi pengimpor maka kejahatan ini sangat membahayakan dan dapat merusak lembaga perekonomian negara baik negara penerima asal kendaraan bermotor maupun negara pengimpor kendaraan bermotor. Selain itu lembaga-lembaga yang berkewajiban untuk mengeluarkan dan mengawasi asal kendaraan bermotor ini dimanfaatkan oleh para pelaku, biasanya juga terjadi antar negara dan menggunakan teknik yang canggih, misalnya pelanggaran *strict compliance rule*.⁶⁷

Strict compliance rule bahwa dokumen-dokumen yang diajukan harus sesuai dengan persyaratan L/C, dimana unsur kesesuaian tersebutlah yang menentukan L/C itu dibayar oleh bank penerbit atau kuasanya. Menurut *strict*

⁶⁷ Andrian Sutendi, *Aspek Hukum Kepabeanaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm. 12

compliance rule, dokumen-dokumen yang diprasyaratkan dalam L/C harus benar-benar dipenuhi sesuai dengan semstinya. Perbedaan substansial atau tidak substansial antara L/C dan dokumen-dokumen yang diajukan penerima tidak diperkenankan. Jika terdapat perbedaan, maka bank penerbit atau kuasanya tidak berkewajiban melakukan pembayaran L/C kepada penerimanya. Pendapat Pengadilan yang mendasarkan strict *compliance rule* ini telah pula diadopsi oleh berbagai Pengadilan di Amerika Serikat dalam kasus Board of Trade of San Fransisco v. Swiss Credit Bank, 728 F. 2d, 1241, pengadilan berpendapat bahwa L/C yang diterbitkan di New York memprasyaratkan adanya *warehouse receipt*. Dengan demikian dokumen itu haruslah secara hukum merupakan *warehouse receipt* sesuai dengan hukum New York. Bank penerbit tidak berhak untuk menentukan kepemilikan barang jika *warehouse receipt* tersebut tidak sesuai dengan hukum New York.⁶⁸

Menurut Ningrum Natasya Sirait⁶⁹ bahwa dalam kontrak-kontrak bisnis yang berdimensi Internasional selalu melibatkan lebih dari satu sistem hukum. Dalam transaksi yang bersangkutan umumnya para pihak menginginkan agar kontrak bisnis tersebut diatur menurut hukum negaranya sendiri. Untuk menghindari kesulitan dalam melakukan pilihan hukum karena perbedaan sistem hukum tersebut, maka dalam transaksi yang menggunakan L/C (*Letter of Credit*), *International Chamber of Commerce* (ICC) telah merumuskan UCP (*Uniform Custom and Practice for Documentary Credit*) sebagai acuan yang sama bagi para

⁶⁸ Neil MacCormick, "Adam Smith On Law", *Valparaiso University Law Review*, Vol. 15, 1981, hlm. 17

⁶⁹ Ningrum Natasya Sirait, *Tata Cara Pembayaran Transaksi Dalam Kontrak*, Bahan Ajar Perkuliahan Transaksi Bisnis Internasional, Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, tanpa penerbit, 2007, hlm. 45

pihak yang melakukan transaksi dengan menggunakan L/C. UCP ini berasal dari kebiasaan dalam transaksi-transaksi bisnis Internasional yang berkembang dari waktu ke waktu. UCP telah mengalami beberapa kali revisi. Revisi terakhir dilakukan pada tahun 1993 dengan dihasilkan UCP dengan terbitan nomor 500 atau biasa dikenal dengan UCP 500. UCP 500 inilah saat ini yang menjadi acuan dalam transaksi bisnis Internasional yang mempergunakan L/C sebagai cara pembayaran.

Pemberitahuan asal usul kendaraan dilakukan dengan cara pengisian dokumen Nomor Induk Kendaraan dimana dokumen yang dikeluarkan oleh pembawa dikenal dengan sertifikasi pembawa. Dokumen dimaksud berupa *Asean Common Effective Preferential Tariff/Asean Industrial Cooperation Scheme Certificate of Origin* yang didalamnya berisikan keterangan berupa:

- a. Nama perusahaan pengeksport, alamat dan negara asalnya (*goods consigned from*).
- b. Nama alamat dan negara perusahaan yang dituju (*goods consigned to*).
- c. Keterangan jenis pengangkutan barang berupa rutenya (*means of transport an rute*)
- d. Pelabuhan pembongkaran (*port of discharge*)
- e. Tanda dan nomor dalam paket (*marks and number on packages*)
- f. Nomor dan tipe paket yang menjelaskan dari barang tersebut (*types of packages, description of goods*)
- g. Kreteria asal (*origin criterion*)
- h. Nomor dan tanggal invoice (*gross weight or other quantity and value, number and date of invoices*)

Penentuan apakah pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan mengandung salah atau palsu yang mengandung *misrepresentation* dapat didasarkan pada pendekatan *strict compliance rule* dalam pemeriksaan barang impor, dimana Pejabat yang memeriksa melihat apakah ada kesesuaian pemberitahuan atau dokumen dengan barang impor. Kalau tidak ada

kesesuaian dalam pemberitahuan atau dokumen dengan barang impor, maka Pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan tersebut telah dapat dikategorikan salah atau palsu. Namun, dalam penentuan salah atau palsu itu perlu diperhatikan, apakah tidak adanya kesesuaian pemberitahuan atau dokumen dengan kendaraan bermotor tersebut tidak signifikan atau signifikan? Apabila tidak adanya kesesuaian tersebut tidak signifikan, misalnya ketidaksesuaiannya hanya salah pengetikan atau ditandatangani oleh yang tidak semestinya, maka dengan ini Pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan Bermotor tersebut dapat dikategorikan salah atau terjadi duplikasi.

Sebaliknya, apabila tidak adanya kesesuaian tersebut secara signifikan, misalnya ada unsur-unsur curang, kelalaian (*negligence*), kesengajaan, dimaksudkan untuk menipu, maka dengan ini Pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan tersebut dapat dikategorikan palsu. Dengan demikian pemahaman Pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan yang palsu tersebut dan apabila dikaitkan pula dengan terminologi "palsu", maka Pemberitahuan Nomor Induk Kendaraan yang palsu dapat juga disebut dengan *misrepresentation*. Adapun pengertian *misrepresentation* adalah suatu kata-kata atau tingkah laku seseorang kepada seseorang lain dalam bentuk pernyataan yang secara jelas tidak sesuai dengan fakta. Dalam hal ini pernyataan itu tidak benar sesuai dengan fakta dan terdapat suatu gambaran yang salah. Gambaran yang telah diterima oleh seseorang lain itu menciptakan kondisi yang berlainan dengan keadaan yang sebenarnya. Maksud pernyataan ini adalah untuk menipu (*deceive*) dan menyesatkan (*mislead*). Sementara itu, yang disebut menyesatkan adalah

suatu kegagalan memasukkan seluruh fakta materiel, kemudian menciptakan penyimpangan oleh karena terjadi pengurangan informasi (*omissions*).⁷⁰

Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor atau industri karoseri yang menerapkan NIK atau NIK Tambahan wajib menerbitkan Setifikat NIK atau Sertifikat NIK Tambahan. Sertifikat NIK sekurang-kurangnya harus mencantumkan nama perusahaan, alamat perusahaan, NIK, merek, tipe, jenis dan model kendaraan. Sertifikat NIK diterbitkan oleh perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor maupun industri karoseri untuk masing-masing kendaraan bermotor yang telah diproduksi dan sertifikat VIN diterbitkan oleh perusahaan importir untuk masing-masing kendaraan yang diimpornya. Setiap penerbitan sertifikat NIK atau VIN wajib ditanda-tangani oleh Direktur Utama, Anggota Direksi lainnya atau orang yang diberi kuasa penuh oleh Direksi untuk menandatangani NIK atau VIN. Perusahaan diwajibkan untuk menyampaikan nama dan contoh tandatangan yang tercantum dalam NIK atau VIN kepada Departemen Perindustrian dan Perdagangan. Perusahaan Industri perakitan dan industri karoseri diwajibkan untuk menyampaikan laporan realisasi penerapan NIK pada setiap kendaraan bermotor yang diproduksi. Laporan realisasi penerapan NIK tersebut disampaikan setiap triwulan (April, Juli, Oktober, Desember) selambat-lambatnya 15 hari setelah produksi terakhir dalam triwulan yang bersangkutan. Laporan penerapan realisasi NIK disampaikan kepada Direktorat Jenderal Industri Logam Mesin Elektronika dan Aneka, Departemen Perindustrian dan Perdagangan dengan tembusan kepada Direktorat Lalu Lintas

⁷⁰ *Ibid*

Polri dan Asosiasi Industri terkait.

Kurang efektifnya kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor yang dilaksanakan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara sebagaimana termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor(NIK) yakni disebabkan oleh kurang maksimalnya kemampuan personel, sarana prasarana dan anggaran. Hal ini dapat dideskripsikan sebagai berikut:

a. Kuantitas personel.

Ditinjau dari segi kuantitas, jumlah personel Ditlantas Polda Sumatera Utara khususnya personel bidang pelayanan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang ditugaskan belum memadai secara kuantitas apabila dibandingkan dengan jumlah kendaraan bermotor baru yang dimohonkan oleh pemohon. Dapat digambarkan jumlah permohonan kendaraan bermotor pada Tabel di bawah ini:

Tabel 7
Data Jumlah Permohonan Kendaraan Bermotor Baru Khususnya R4 Priode Tahun 2019 Sampai Dengan Juni 2022

| TAHUN 2019 | TAHUN 2020 | TAHUN 2021 | TAHUN 2022 (JUNI) |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| 39.466 | 39.119 | 43.594 | 20.854 |

Sumber : Data Ditlantas Polda Sumut, 2022

Berdasarkan data pada Tabel 7 di atas menunjukkan bahwa terjadinya peningkatan permohonan registrasi dan identifikasikendaraan baru khususnya untuk Roda 4 (R4) dari tahun ke

tahun, dapat dicontohkan pada tahun 2019 jumlah pemohon berjumlah 39.466, Tahun 2020 jumlah pemohon berjumlah 39.119 dan pada Tahun 2021 jumlah pemohon sebanyak 43.594 serta Tahun 2022 (Juni) dengan jumlah sebanyak 20.854 pemohon. Hal ini tentunya sangat berpengaruh terhadap peningkatan jumlah kendaraan bermotor khususnya Roda 4 (R4) di wilayah hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut. Adapun jumlah kendaraan bermotor yang telah terdaftar dapat digambarkan pada Tabel di bawah ini:

Tabel 8
Data Jumlah Kendaraan Bermotor Pertahun
Yang Terdaftar Di Ditlantas Polda Sumut

| TAHUN 2019 | TAHUN 2020 | TAHUN 2021 | (Juni) 2022 |
|---------------|------------|------------|-------------|
| 362.694 | 298.651 | 318.148 | 139.353 |

Sumber : Data Ditlantas Polda Sumut, 2022

Data sebagaimana tergambar pada Tabel 8 di atas menunjukkan bahwa terjadinya peningkatan jumlah pendaftaran kendaraan yang terdaftar setiap tahunnya di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumut. Peningkatan pendaftaran kendaraan bermotor tentunya berpengaruh terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada sektor pendaftaran kendaraan bermotor. Adapun data menyangkut penerimaan negara khususnya dari Roda 4 (R4) baru dapat dilihat pada Tabel di berikut ini:

Tabel 9
Data Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari Pendaftaran
kendaraan Baru Di Dispenda 2019 S/D Juni 2022

| TAHUN 2019 | TAHUN 2020 | TAHUN 2021 | (JUNI)2022 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 3.946.600.000 | 3.911.900.000 | 4.359.400.000 | 2.085.400.000 |

Sumber : Data Dispenda Sumut, 2022

Adapun kuantitas personel saat ini di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat digambarkan sebagai berikut:

Tabel 10
Data Jumlah Personel Ditlantas Polda Sumut

| NO | PANGKAT | JUMLAH PERSONEL | | KET |
|--------|----------|-----------------|------|-----|
| | | RIIL | DSPP | |
| 1 | KOMBES | 1 | 1 | |
| 2 | AKBP | 8 | 23 | |
| 3 | KOMPOL | 15 | | |
| 4 | AKP | 25 | 43 | |
| 5 | IPTU | 13 | | |
| 7 | IPDA | 7 | | |
| 8 | AIPTU | 68 | 64 | |
| 9 | AIPDA | 28 | | |
| 10 | BRIPKA | 62 | | |
| 11 | BRIGADIR | 44 | | |
| 12 | BRIPTU | 7 | | |
| 13 | BRIPDA | - | | |
| 14 | PNS | 35 | 27 | |
| JUMLAH | | 313 | 158 | |

Sumber : Data Laporan Bulanan Subag Renmin Ditlantas Polda Sumut,2022

Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa jumlah personel telah melebihi DSPP yakni secara riil berjumlah 313 personel, sedangkan menurut DSPP seharusnya jumlah personel Polri yang

dibutuhkan hanyalah 158 personel. Dengan memperhatikan data jumlah personel tersebut sebenarnya sudah jauh dari kebutuhan DSPP yang ada, apabila dibandingkan dengan jumlah permohonan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor baru yang terus meningkat setiap tahun tentunya akan dirasakan masih sangat kurang.

b. Kualitas personel

Kondisi kemampuan sumber daya manusia di Ditlantas Polda Sumut tidak hanya dipengaruhi oleh kuantitas personel yang melaksanakan tugas, namun juga tergantung pada aspek kualitas yang dapat mempengaruhi pada pelaksanaan tugas Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor antara lain:⁷¹

- 1) Pada aspek pengetahuan (*knowledge*), masih adanya personel lalu lintas yang tidak memiliki pendidikan lalu lintas khususnya fungsi Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor termasuk di dalamnya pendidikan terkait Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor sehingga menyebabkan lemahnya pemahaman dan pengetahuan terkait kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor. Di samping itu masih banyaknya personel yang bertugas di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor masih kurang memahami terhadap segala peraturan perundangan-undangan maupun peraturan pemerintah atau lainnya yang berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana tertera di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan Bermotor (NIK). Hal ini tentunya tidak dapat dipisahkan dari aspek pendidikan yang diperoleh personelsebagaimana yang tergambar pada tabel di bawah ini :

⁷¹ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

Tabel 11
Data pendidikan kejuruan yang pernah diikuti Personel
Ditlantas Polda Sumut

| NO | PANGKAT | JUMLAH | PENDIDIKAN KEJURUAN | | |
|--------|----------|--------|---------------------|------------|----------|
| | | | FUNGSI LANTAS | BLM PERNAH | FT. LAIN |
| 1 | KOMBES | 1 | 13 | 1 | 10 |
| 2 | AKBP | 8 | | | |
| 3 | KOMPOL | 15 | | | |
| 4 | AKP | 25 | 6 | 11 | 28 |
| 5 | IPTU | 13 | | | |
| 7 | IPDA | 7 | | | |
| 8 | AIPTU | 68 | 17 | 114 | 78 |
| 9 | AIPDA | 28 | | | |
| 10 | BRIPKA | 62 | | | |
| 11 | BRIGADIR | 44 | | | |
| 12 | BRIPTU | 7 | | | |
| 13 | BRIPDA | - | | | |
| JUMLAH | | 278 | 36 | 126 | 116 |

Sumber : Data Laporan Bulanan Subag Renmin Ditlantas Polda Sumut, 2022

Dengan memperhatikan data di atas, maka dapat diketahui bahwa ternyata masih terdapat beberapa perwira menengah yang justru belum pernah mengikuti pendidikan kejuruan lalu lintas dan bahkan beberapa personel yang ada justru pernah mengikuti pendidikan kejuruan diluar fungsi lalu lintas yang sama sekali tidak berkaitan dan kurang mendukung pelaksanaan tugasnya.

- 2) Pada aspek keterampilan (*skill*), masih kurangnya pemahaman personel Lalu Lintas tentang Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor khususnya menyangkut pemahaman kode wilayah kendaraan bermotor, sehingga berdampak pada lemahnya keterampilan personel pada proses *cross check* keabsahan faktur kendaraan baru terkait Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor dengan pihak pemohon registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Lemahnya keterampilan ini dapat dilihat masih banyaknya personel yang tidak mengerti dan membaca Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor berupa angka dan huruf yang menunjukkan kode wilayah kendaraan bermotor. Di samping itu, kurangnya keterampilan personel dalam memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologiyang ada seperti komputer dan jaringan internet. Selanjutnya aspek keterampilan juga dilihat dari masih lemahnya kemampuan personel dalam melakukan

Identifikasi Kendaraan Bermotor sehingga berakibat sering terjadinya kesalahan terhadap kendaraan yang diharuskan/diperuntukkan untuk wilayah lain yang masuk ke wilayah Sumatera Utara.

- 3) Pada aspek budaya (*attitude*), masih ditemukan beberapa personel yang melaksanakan tugas di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor belum mempedomani prinsip-prinsip pelayanan yang baik dalam tata kelola pemerintahan (*good governance*) antara lain akuntabilitas, profesionalisme, transparan dan terukur sehingga kesan yang dipahami masyarakat belum mencerminkan perubahan paradigma pelayanan sebagai aktualisasi dari revolusi mental. Di samping itu, masih kurangnya etika pelayanan yang kurang ekspresif dan kurang mencerminkan jiwa pelayanan yang baik.
- c. Kondisi dukungan anggaran pelaksanaan tugas direktorat lalu lintas Polda Sumatera Utara untuk mengoptimalkan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor saat ini.

Sumber daya anggaran yang ada di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara menyangkut kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor belum dianggarkan di dalam anggaran DIPA terutama peruntukan anggaran pengadaan alat dan ruangan untuk mengidentifikasi nomor kendaraan, wilayah peruntukan dan pendistribusian kendaraan bermotor dikaitkan dengan keakuratan Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor(NIK) yang berbasis *on-line*. Adapun anggaran yang tersedia di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara berdasarkan anggaran DIPA, dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 12
Data Anggaran Ditlantas Polda Sumut

| KODE | PROGRAM | | ANGGARAN | |
|--------------|---|---|-----------------------|-----------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 060.01.02 | - | Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur Polri | - | 4.274.782.000 |
| 060.01.10 | Program Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat | Program Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat | 25.237.358.000 | 22.256.915.000 |
| TOTAL | | | 25.237.358.000 | 26.531.697.000 |

Sumber : Data Subag Renmin Ditlantas Polda Sumut, 2022

- d. Kondisi Sumber Daya Sarana Prasarana Saat Ini Yang Dimiliki Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara Untuk Mengoptimalkan Kegiatan Pengawasan Kode Wilayah Kendaraan Bermotor saat ini.

Peningkatan pelaksanaan pelayanan agar terciptanya akuntabilitas pelayanan kepada masyarakat terkait kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor sebagai termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan tentunya harus didukung oleh sarana prasarana yang memadai. Kondisi saat ini menyangkut sarana dan prasarana yang tersedia untuk meningkatkan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor belum maksimal, misalnya belum ada tempat dan ruangan serta alat yang tersedia untuk mengidentifikasi nomor kendaraan, wilayah rakitan dan tahun produksi kendaraan bermotor.

Adapun kondisi sarana dan prasarana yang tersedia di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 13
Data Sarana Dan Prasarana Ditlintas Polda Sumut

| NO | JENIS SARPRAS | JUMLAH | SATUAN | KET |
|----|------------------------------|----------|--------------|-----|
| 1 | RANMOR : RODA 2 RODA 4 | 30 48 | UNIT UNIT | |
| 2 | BANGUNAN | 13 | UNIT | |
| 3 | TANAH | 10.476 | M2 | |
| 4 | HT | 100 | UNIT | |
| 5 | KOMPUTER | 31 | UNIT | |
| 6 | PRINTER | 12 | UNIT | |
| 7 | PESAWAT TELEPON | 1 | UNIT | |
| 8 | AC | 18 | UNIT | |
| 9 | CAMERA DIGITAL | 3 | UNIT | |

Sumber : Data Subag Renmin Ditlintas Polda Sumut, 2022

e. Metode yang Digunakan dalam Melaksanakan Kegiatan Pengawasan Kode Wilayah Kendaraan Bermotor saat ini.

Kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor tentunya harus didukung dengan metode yang digunakan sehingga tepat sasaran, namun kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara belum optimal. Adapun metode dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:⁷²

⁷² Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

1. Belum terintegrasinya sistem *database* antara Direktorat Lalu Lintas dengan instansi terkait misalnya Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dispenda dan Pemegang Merk sehingga belum dapat dimanfaatkan secara luas untuk kepentingan pengawasan secara terintegrasi dengan instansi terkait menyangkut Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor khususnya kode wilayah kendaraan bermotor.
2. Belum adanya *system on line* yang dapat digunakan untuk melakukan pengawasan antara Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dengan instansi terkait guna memudahkan *cross check* terkait kode wilayah kendaraan bermotor yang termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) sehingga memungkinkan untuk disalahgunakannya dokumen kendaraan bermotor.
3. Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara belum merancang secara khusus metode sinergitas dengan instansi terkait yang termuat di dalam HTCK (Hubungan Tata Cara Kerja) yang lebih luas, strategis, terpadu dan terkendali agar memudahkan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor.
4. Di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara yang menjalankan fungsi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor maupun jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara terkait dengan kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana tercantum pada Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) untuk mendukung kemudahan serta kecepatan proses pendataan belum terotomatisasi, masih terbatas pada identitas kendaraan dan pemilik kendaraan serta pendataan wajib pajak.
5. Belum *on-line system* kode wilayah kendaraan bermotor di dalam pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor di wilayah hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, sehingga belum bisa diakses oleh masyarakat maupun untuk kepentingan tugas-tugas kepolisian serta kepentingan instansi terkait.
6. Tidak transparannya Pemegang Merek (ATPM/APM) terhadap konsumen tentang kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) sehingga dapat menimbulkan kerugian bagi konsumen. Misalnya memungkinkan untuk terjadinya penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor seperti penawaran spesifikasi kendaraan bermotor yang terdapat pada brosur penawaran kendaraan bermotor tidak sesuai dengan spesifikasi kode wilayah kendaraan bermotor sebenarnya (yang ingin dijual).
7. Pihak Pemegang Merek masih belum maksimal menerapkan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah tentang kode wilayah kendaraan

bermotor sehingga rentan terjadinya penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor misalnya kendaraan bermotor yang seharusnya didistribusikan berdasarkan kode wilayah kendaraan bermotor ke wilayah Propinsi Riau, namun didistribusikan ke wilayah Propinsi Sumatera Utara.

8. Di wilayah hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara masih belum berjalannya kegiatan penegakan hukum sebagai salah satu bentuk pengawasan terhadap penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor khususnya ketidaksesuaian dokumen kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK).

Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor terkait kode wilayah kendaraan bermotor sampai dengan saat ini belum optimal dalam kegiatan pengawasan tentunya berimplikasi pada pelayanan bidang Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor, yakni belum teraktualisasikan seperti apa yang diharapkan, sehingga belum mampu memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat khususnya perlindungan hukum bagi masyarakat terhadap terjadinya praktek penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor. Di samping itu belum optimalnya kegiatan pengawasan yang dilakukan pada saat registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor terhadap kode wilayah kendaraan bermotor tentunya berimplikasi terjadinya penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor yang cukup tinggi di wilayah tertentu dibandingkan dengan wilayah yang seharusnya kendaraan bermotor didistribusikan. Hal ini tentunya sangat berpengaruh terhadap pendapatan daerah pada sektor pajak kendaraan bermotor.

Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor sebagai sektor pelayanan publik dituntut untuk mampu menerapkan standardisasi pelayanan terpadu⁷³,

⁷³ Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menyatakan bahwa Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan

sehingga dalam penyelenggaraannya telah diatur dalam Perpres No. 5 tahun 2015 tentang penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Kendaraan Bermotor⁷⁴. Pelayanan Samsat saat ini telah melakukan perubahan dan penyederhanaan mekanisme, prosedur dan proses pelayanan yang mampu mengkomodir tuntutan dan kebutuhan masyarakat, serta kepentingan Polri dan instansi terkait, menuju terwujudnya pelayanan prima.

Belum optimalnya kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor dapat berimplikasi pada meningkatnya permasalahan-permasalahan di bidang lalu lintas antara lain mobilitas jumlah kendaraan yang terus meningkat tanpa diimbangi dengan sarana prasarana jalan yang memadai dapat menghambat terwujudnya Kamtibcarlantas.

B. Hambatan Eksternal dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor untuk Mengantisipasi Duplikasi

Salah satu kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan apa yang menjadi harapan sesuai dengan *Road Map* Polri dalam pelaksanaan tugas yang meliputi penguatan institusi dan sinergitas polisional serta program prioritas Kapolri menyangkut pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri maka institusi Polri disetiap menjalankan fungsinya harus melakukan berbagai upaya dan terobosan-

pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan / atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

⁷⁴ Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap yang selanjutnya disebut Samsat adalah serangkaian kegiatan dalam penyelenggaraan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan pembayaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara terintegrasi dan terkoordinasi dalam Kantor Bersama Samsat

terobosan dengan mengedepankan nilai-nilai (*value's*) dan asas-asas profesionalisme, akuntabilitas dan transparansi. Kurangnya pengedepanan nilai dan asas ini tentunya berpengaruh terhadap tata kelola penataan sistem manajemen pelayanan fungsi lintas dan kepercayaan masyarakat terhadap Polri sehingga berdampak pada pencapaian *partnership buliding* sebagai sasaran dari *Grand Desain* Polri sebagaimana tertuang dalam Grand Strategi Polrimeruju *strive for excellence*.

Aturan yang termuat di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan tidak hanya terdiri dari unsur yang statis mencerminkan apa yang dinyatakan dan normatif saja melainkan juga unsur-unsur yang bersifat langsung dan patut, "*law is distinguish from laws, is the system of authoritative materials for grounding or guiding and administration action recognized or established in politically organized society*".⁷⁵

Pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait sebagaiv *stakeholders*, yang meliputi :

1. Urusan Pemerintahan di bidang Prasarana jalan, dilaksanakan oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang jalan.
2. Urusan Pemerintahan di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana dan angkutan jalan.
3. Urusan Pemerintah di bidang Pengembangan Industri Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh Kementerian yang bertanggungjawab dalam bidang industri.

⁷⁵ Mochtar Kusumaatmadja, Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan, dalam Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif*, Genta Publishing, Bandung, 2015, hlm. 45

4. Urusan Pemerintah yang di bidang Pengembangan Teknologi Lalu Lintas dan Angkutan jalan dilaksanakan oleh Kementerian yang bertanggungjawab dibidang pengembangan teknologi.
5. Urusan Pemerintah di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.⁷⁶

Selanjutnya disebutkan bahwa urusan Pemerintah yang tanggungjawabnya diserahkan kepada Polri melingkupi fungsi dan tugas sebagai berikut :⁷⁷

1. Pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan
5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
6. Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
7. Pendidikan berlalu lintas
8. Pendidikan berlalu lintas pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan
9. Pelaksanaan manajemen operasi lalu lintas

Lahirnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dengan tujuan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 3 Undang-undang tersebut, adalah merupakan upaya yang nyata dan sungguh-sungguh dari pemerintah untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan untuk keselamatan dan ketertiban masyarakat. Tata laksana lalu lintas dan angkutan jalan yang baik adalah bagian dan merupakan bentuk dari Pelayanan Publik. Dasar

⁷⁶ Pasal 7 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷⁷ Pasal 12 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pertimbangan pelayanan publik dalam Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 yaitu:⁷⁸

1. Negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan, publik yang merupakan amanat Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;
3. Bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas

Tuntutan masyarakat dalam kerangka pembangunan nasional dalam kerangka mengantisipasi perkembangan ekonomi adalah terciptanya tata kelola pemerintahan terutama pada sektor pelayanan publik yang dilandasi prinsip *good government* dan *clean government* untuk terwujudnya transparansi dan akuntabilitas.⁷⁹ Prinsip ini juga mengharuskan institusi Polri sebagai sub sistem di bidang pelayanan publik dituntut untuk bertanggungjawab dalam pelaksanaan tugas secara profesional dan akuntabel.⁸⁰ Polri telah melakukan berbagai upaya untuk

⁷⁸ Bagian Menimbang Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

⁷⁹ Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat, Gramedia, Jakarta, 2008, hlm. 33 mendefinisikan bahwa Transparansi adalah prinsip menciptakan kepercayaan timbal-balik antara pemerintah dan masyarakat melalui penyediaan informasi dan menjamin kemudahan didalam memperoleh Informasi adalah suatu kebutuhan penting masyarakat untuk berpartisipasi dalam pengelolaan daerah. Berkaitan dengan hal tersebut pemerintah daerah perlu proaktif memberikan informasi lengkap tentang kebijakan dan layanan yang disediakan kepada masyarakat. Sedangkan pengertian akuntabilitas adalah perihal bertanggung jawab atau keadaan dapat diminta pertanggungjawaban.

⁸⁰ Eldi Yudianto, *Peran Kepolisian Republik Indonesia Dalam Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Markas Kepolisian Daerah Sumatera Utara)*, Jurnal Mercatoria Vol. 3. No. 1 Tahun 2010, hal. 1 menyatakan bahwa Lahirnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan merupakan sebuah keniscayaan, untuk dapat mengikuti dan menyesuaikan diri

melakukan tata kelola pemerintahan yang baik dan selaras dengan tuntutan masyarakat melalui percepatan pencapaian reformasi birokrasi.

Memahami tentang hal tersebut di atas, Polri khususnya yang melaksanakan fungsi di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor (Regident Ranmor) telah berusaha keras memperbaiki diri dengan mengambil langkah-langkah reformasi menuju Polri yang bermoral, profesional, modern dan mandiri untuk menuju *e-government*⁸¹ dengan melakukan pembenahan berkelanjutan pada tataran instrumental, struktural dan kultural khususnya dalam proses pelayanan melalui pelaksanaan program unggulan Polri (*Quick Wins*) yakni peningkatan layanan publik polri terhadap pelanggan dalam bentuk *quick respons* sebagai bentuk perubahan budaya Polri yang menitikberatkan pada responsifitas secara cepat, tanggap terhadap permasalahan pelanggan terkait pelayanan publik dan *zero complain* dengan meminimalisasi keluhan pelanggan serta menghilangkan praktek pencaloan terhadap pelayanan Regident Ranmor yang bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan dan kecintaan publik kepada institusi Polri dalam waktu yang relatif cepat berdasarkan standar mutu.⁸²

terhadap perubahan yang terjadi dalam berbagai sistem yang berhubungan dengan sarana dan prasarana transportasi moda angkutan darat. Atas kajian yang mendalam dari berbagai pemangku kepentingan, dipandang bahwa keberadaan Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi kemasyarakatan dan lingkungan strategis. Undang-undang UU No. 22 Tahun 2009 mengatur tentang peran yang sangat signifikan bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai instansi pemerintah yang terlibat langsung dalam memberikan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

⁸¹ *E government* merupakan suatu upaya untuk mengembangkan penyelenggaraan pemerintahan yang berbasis elektronik, suatu penataan sistem manajemen dan proses kerja di lingkungan pemerintahan dengan mengoptimalkan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi. Penggunaan teknologi informasi oleh pemerintah untuk memberikan informasi dan pelayanan bagi warganya, disamping itu untuk meningkatkan efisiensi internal, menyampaikan pelayanan publik atau proses pemerintahan yang demokratis.

⁸²<http://www.detiknews.com/read/2015/01/30/151146/1076858/10/sby-luncurkan-quick-wins-di-mabes-polri>

Polri sebagai bagian dari aparaturnya pemerintah yang memiliki tugas pokok sebagai pelindung, pengayom, dan pelayan masyarakat,⁸³ senantiasa menjadi sorotan dan penilaian masyarakat. Setiap gerak-gerik, sikap, dan perilaku Polri dalam menjalankan tugas yang langsung bersentuhan dengan masyarakat terutama dalam memberikan pelayanan tentunya tidak lepas dari penilaian masyarakat baik positif maupun negatif. Penilaian tersebut kemudian membentuk suatu opini publik yang lebih luas dan abstrak yang biasa dinamakan dengan citra. Pencitraan negatif terhadap institusi Polri saat ini disebabkan oleh adanya penilaian negatif masyarakat terhadap ketidak profesionalan personel Polri dalam melaksanakan tugasnya disamping faktor-faktor lainnya di dalam lingkup *instrumental input* (dari dalam) dan *instrumental output* (dari luar) yang mempengaruhi pelaksanaan tugas Polri. Adapun hambatan eksternal dalam enerapan Nomor Induk Kendaraan bermotor untuk mengantisipasi duplikasi sebagai berikut:⁸⁴

- 1) Belum tersosialisasinya kebijakan pemerintah (dalam hal ini peraturan Menteri terkait) menyangkut persyaratan-persyaratan Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK).
- 2) Kurangnya pemahaman masyarakat terkait Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor sehingga memudahkan pelaku untuk menyalahgunakan dokumen kendaraan bermotor, misalnya terkait kode wilayah kendaraan bermotor. Salah satu penyebab kurang pemahamannya masyarakat disebabkan regulasi hanya mengenal istilah kendaraan penumpang dan lainnya tanpa menyebutkan merek kendaraan sehingga berpengaruh dalam pendistribusian kendaraan bermotor sesuai dengan kode wilayah sebagaimana termuat pada NIK yang merupakan kombinasi karakter berupa huruf dan atau angka yang dipasang atau dicetak pada kendaraan bermotor oleh pembuat/perakit kendaraan untuk tujuan identifikasi.

⁸³ Pasal (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

⁸⁴ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

- 3) Pihak Agen Pemegang Merek (APM) yang terkesan tidak menerapkan prinsip akuntabilitas publik kepada masyarakat terkait identifikasi kendaraan bermotor.
- 4) Munculnya kekhawatiran masyarakat bahwa kebijakan dan program yang digulirkan pemerintah hanya sebatas wacana belaka, sedangkan pada pelaksanaannya tetap jauh dari harapan dan bahkan menyimpang dari yang telah digariskan.
- 5) Belum diaturnya regulasi tentang sistem informasi dan komunikasi untuk memudahkan pengawasan pendaftaran kendaraan bermotor khususnya menyangkut kode wilayah kendaraan bermotor yang terpadu dan standar operasional prosedur antar instansi terkait dalam memberikan pelayanan publik informasi lalu lintas yang terintegrasi secara *online*.

BAB IV

**UPAYA UNTUK MENGATASI HAMBATAN DALAM PENERAPAN
NOMOR INDUK KENDARAAN BERMOTOR UNTUK
MENGANTISIPASI DUPLIKASI**

A. Pengawasan Kode Wiayah Kendaraan Bermotor Dalam Mengantisipasi Penyalahgunaan Dokumen

Polri sebagai Intitusi dari Pemerintah Republik Indonesia tentunya dituntut untuk dapat memberikan dan menampilkan fungsi fisik sebagai penjabaran dari terwujudnya revolusi mental dan fungsi secara profesional dan proporsional dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat sehingga pemantapan solidaritas dan profesionalisme dapat terwujud. Artinya bahwa Polri harus memberikan hasil yang maksimal dalam mendukung terciptanya pelayanan yang berorientasi pada terbangunnya postur Polri menuju Polri yang paripurna (*word class organization*) dengan melakukan tindakan yang cepat, tepat, akuntabel dan efesiensi secara terintegrasi dengan melakukan solidaritas pada setiap fungsi yang mengemban tanggungjawabuntukmelaksanakan pelayanan terhadap masyarakat sebagaimana dimaksud dalam akselerasi transformasi Polri menuju Polri yang mandiri, profesional dan dipercaya masyarakat sebagai arahan dari Reformasi Birokrasi Polri.

Transformasi Polri haruslah disesuaikan dengan perkembangan dinamika dan memperhatikan aspek keadilan⁸⁵ dan memberikan perlindungan untuk menciptakan tertib hukum, di sinilah fungsi hukum sebagai aturan. Penerapan

⁸⁵ John Rawls, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006 hlm. 3

suatu kebijakan hukum tentunya tidak dapat dipisahkan dari efektivitas suatu kaedah hukum. Menurut John Rawls keadilan adalah kebijakan utama dalam institusi sosial, sebagaimana kebenaran dalam sistem pemikiran. Suatu teori betapapun elegan dan ekonomisnya harus ditolak atau direvisi jika ia tidak benar, demikian juga hukum dan institusi tidak peduli betapapun efisien dan rapinya harus direformasi atau dihapuskan jika tidak adil.⁸⁶

Menurut Soerjono Soekanto bahwa untuk melihat suatu efektivitas kaedah hukum sebagai suatu proses yang pada hakekatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang secara ketat tidak diatur oleh kaedah hukum, akantetapi mempunyai unsur penilaian pribadi dan pada hakekatnya direksi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit), hal ini sebagaimana pendapat Roscoe Pound.⁸⁷ Hukum dapat dikatakan sebagai *rules of conduct for men behavior in a society*⁸⁸ dan hukum menghilangkan ketidakpastian, hukum memberikan jaminan bagi terjadinya perubahan sosial. Berkaitan dengan hal ini maka Dardji Darmodihardjo dan Sidharta⁸⁹ mengatakan bahwa sebagai suatu sistem hukum mempunyai berbagai fungsi yakni fungsi hukum sebagai kontrol sosial, disini hukum membuat norma-norma yang mengontrol perilaku individu dalam berhadapan dengan kepentingan-kepentingan individu dan fungsi hukum sebagai sarana penyelesaian konflik (*dispute*

⁸⁶ *Ibid*

⁸⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hlm. 7

⁸⁸ Dimiyati Hartono, Ketidak Mandirian Hukum Mempengaruhi Reformasi di Bidang Hukum, dalam Edi Setiadi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004, hlm. 7.

⁸⁹ Dardji Darmodihardjo, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996, hlm. 159-161.

settlement) serta berfungsi untuk memperbaharui masyarakat. Hukum menjadi berarti apabila perilaku manusia dipengaruhi oleh hukum dan apabila masyarakat menggunakan hukum menurut perilakunya, sedangkan di lain pihak efektivitas hukum berkaitan erat dengan masalah kepatuhan hukum sebagai norma. Hal ini berbeda dengan kebijakan dasar yang relatif netral dan bergantung pada nilai universal dari tujuan dan alasan pembentukan undang-undang yang melandasi suatu kebijakan.⁹⁰

Dalam rangka akselerasi transformasi Polri di bidang pelayanan lalu lintas terutama menyangkut pelaksanaan tugas terkait Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor yang menekankan pada kecepatan dan ketepatan dalam pelayanan dengan tetap memperhatikan aspek perlindungan menyangkut dokumentasi kendaraan bermotor dari tindakan penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK), antara lain dari kejahatan penyalahgunaan dokumen kode wilayah kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan NIK. Hal ini tentunya menekankan agar Polri khususnya di bidang lalu lintas dapat melakukan langkah-langkah strategik dalam mensinergikan pengawasan dengan instansi terkait dengan terlebih dahulu melakukan pemantapan solidaritas internal. Apabila *partnership* antar fungsi kepolisian maupun instansi terkait dalam melakukan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor dapat terbangun secara kuat tentunya *out put* yang dicapai yakni optimalnya kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor

⁹⁰ Hikmahanto Juwana, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia*: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52, Medan, 2004.

sehingga *out come* yang muncul adalah terantisipasi penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor. Di samping itu, *out come* lainnya yakni Kamtibcarlantas dapat terwujud.

Pengaruh lingkungan strategik dan perkembangan dinamika masyarakat yang menuntut dilakukannya pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri, antara lain sebagaimana dirumuskan pada sasaran program Kapolri bahwa “*Profesionalisme dan modernisasi organisasi Polri disetiap tingkatan merupakan suatu keharusan dalam kerangka pencapaian quick wins dengan tetap mengakomodasi setiap komplain masyarakat sesegera mungkin di satuan Polri berjenjang dan mempertanggungjawabkan dengan tuntas*”. Profesionalisme pada hakekatnya ditujukan untuk mewujudkan citra positif Polri dimasyarakat dengan sasaran dapat mengubah pandangan masyarakat terhadap Polri yang selama ini negative akibat ketidakpuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan Polri sehingga berdampak pada *brand* Polri. Terbangunnya citra positif terhadap institusi Polri tentunya dipengaruhi oleh tindakan-tindakan yang dilakukan oleh personel Polri dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat dengan terlebih dahulu melakukan perubahan *mind set* dan *culture set* (revolusi mental), dimana pada saat ini opini dan citra negatif yang terbentuk di mata masyarakat terhadap organisasi Polri merupakan hasil penilaian dan pandangan masyarakat sebagai akumulasi dari ketidaksiyaptan *partnership* Polri ke dalam institusi Polri sendiri untuk memberikan pelayanan terhadap masyarakat sebagaimana perwujudan dari solidaritas Polri maupun ketidakprofesionalitasan Polri dalam menjalankan tugas di bidang pelayanan.

Optimalnya kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara tentunya sangat didukung oleh kemampuan personil Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara sebagai berikut:

1. Jumlah Riil personil Ditlantas Polda Sumut melebihi dari DSPP yang dibutuhkan. Adanya kelebihan personel Polri di Ditlantas Polda Sumut yakni secara riil berjumlah 313 personel, sedangkan menurut DSPP seharusnya jumlah personel Polri yang dibutuhkan hanyalah 158 personel.⁹¹ Dengan memperhatikan data jumlah personel tersebut sebenarnya sudah jauh dari kebutuhan DSPP yang ada, apabila dibandingkan dengan jumlah permohonan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor baru yang terus meningkat setiap tahun. Hal ini tentunya akan dirasakan masih sangat kurang dan tetap mempengaruhi kemampuan dan keberhasilan personel dalam melaksanakan tugas, karena semakin tingginya intensitas jumlah permohonan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor tanpa diimbangi dengan peningkatan jumlah personel akan semakin tingginya penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor dan tidak efektifnya tindakan pengawasan kendaraan bermotor yang sesuai dengan Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK). Penentu keberhasilan organisasi dalam mengoptimalkan kinerja adalah dari sumber daya manusia yang merupakan elemen paling strategis dalam suatu organisasi.

⁹¹ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

Sehingga diperlukan pemenuhan kuantitas dari kekurangan personel yang ada untuk dapat bertugas, khususnya terhadap kekurangan personel di Subdit Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang merupakan ujung tombak pelaksana pelayanan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang dimohonkan pemohon.⁹² Di samping itu, sebagai ujung tombak dalam melakukan pengawasan terhadap kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana tercantum pada Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor.

2. Pemahaman dan pengetahuan personel terkait cara membaca karakter Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang menunjukkan lokasi wilayah pembuat karoseri/modifikasi berdomisili.
3. Pengetahuan personel Regident Lalu Lintas Polda Sumatera Utara terkait karakter-karakter yang digunakan pada Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang terdiri dari angka dan huruf yaitu : **Angka** :1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (khusus serial number). Untuk tahun kendaraan angka 0 (nol) tidak dipergunakan dan pada kode propinsi hanya angka 1, 2 dan 3 saja yang dipergunakan. **Huruf** :A B C D E F G H J K L M N P R S T U V W X Y Z Kecuali huruf I, O, dan Q yang tidak dipergunakan untuk menghindari salah baca pada saat registrasi.⁹³
4. Pemahaman personel terkait pengisian Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor. Menyangkut pemahaman personel terkait pengisian dan cara

⁹² Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

⁹³ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

membaca Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor merupakan hal yang sangat urgen untuk menghindari terjadinya penyalahgunaan dengan menyembunyikan beberapa karakter berupa huruf dan atau angka yang dipasang atau dicetak pada kendaraan bermotor oleh pembuat/perakit kendaraan dengan tujuan identifikasi. Penyembunyian karakter yang dilakukan oleh pihak Agen Tunggal Pemegang Merek tentunya sangat menguntungkan dan dapat merugikan konsumen pembeli kendaraan bermotor. Adapun peningkatan pemahaman melalui kegiatan pelatihan yang perlu dimiliki oleh personel Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara terkait identifikasi untuk mencegah penyembunyian beberapa karakter yakni:⁹⁴ **Pertama**, pemahaman terkait kelompok identifikasi pembuat/perakit kendaraan bermotor dunia (IBKD) adalah kelompok pertama dari Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang menunjukkan asal pembuatan atau perakitan kendaraan bermotor. Kelompok IBKD terdiri dari 3 (tiga) karakter yang menjelaskan kode bagian/wilayah dunia, kode negara dan kode perusahaan pembuat kendaraan tersebut. Ditetapkan oleh instansi yang berwenang. **Kedua**, pemahaman terkait kelompok penjelasan kendaraan bermotor (KJK) adalah kelompok kedua dari Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang berisi informasi tentang sifat-sifat umum kendaraan bermotor. Kelompok KJK terdiri dari 6 (enam) karakter yang merupakan sifat-sifat umum atau spesifikasi kendaraan bermotor yang menjelaskan seri kendaraan, body kendaraan dan type

⁹⁴ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

motor penggerak kendaraan bermotor tersebut. Dipilih oleh pembuat/perakit kendaraan. *Ketiga*, pemahaman terkait kelompok penunjuk kendaraan bermotor (KTK) adalah kelompok dari Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang digunakan untuk membedakan satu kendaraan dari yang lainnya (nomer. urut produksi), nomer ini bersama KJK memberikan kekhususan pada kendaraan selama 30 tahun. Kelompok KTK terdiri dari 8 (delapan) karakter dimana 6 (enam) karakter terakhir merupakan nomer urut produksi. Apabila pembuat/perakit menetapkan tahun pembuatan/perakitan pada bagian ini maka tahun harus ditunjukkan pada karakter pertama dan pabrik pembuat/perakit pada karakter kedua pada kelompok KTK. *Keempat*, pemahaman terkait Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor tambahan adalah Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor yang dibuat apabila kendaraan dasar yang dibuat oleh pembuat asal masih diproses pengerjaan lanjut (karoseri/modifikasi). Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor tambahan terdiri dari 9 karakter sebagai berikut: Dua karakter pertama dan kedua menunjukkan hubungan antara pembuat dan/ perakit kendaraan dasar dengan pembuat karoseri /modifikasi dan diterapkan oleh instansi yang berwenang. *Kelima*, pemahaman bahwa sistem penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor ada 3 (tiga) macam yaitu:

(1) Industri Karoseri

Sistem penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor pada Industri karoseri disebut sebagai Nomor Identifikasi Kendaraan

bermotor Tambahan yang pengisiannya terbagi menjadi 3 (tiga) kelompok karakter, yaitu:

- (a) Kode perusahaan meliputi karakter 1 dan 2
- (b) Kode Lokasi, Tahun Pembuatan dan Model meliputi karakter 3, 4 dan 5.
- (c) Nomor Urut pembuatan meliputi karakter 6 sampai dengan 9

(2) Industri Kendaraan Bermotor

Sistem Penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor pada Industri Kendaraan Bermotor terbagi atas 3 (tiga) kelompok karakter, yaitu

- (a) Kelompok pertama adalah kelompok Identifikasi pembuat kendaraan dunia (IBDK) terdiri dari 3 karakter (1 sampai dengan 3)
 - Karakter pertama menunjukkan kode bagian/wilayah dunia. Untuk Indonesia masuk dalam wilayah benua Asia dengan kode M.
 - Karakter kedua menunjukkan kode negara. Untuk Indonesia dapat menggunakan kode F, G, H, I, J, K
 - Karakter ketiga menunjukkan kode perusahaan yang diberikan oleh Dir.Jen. ILMEA, DEPERINDAG
- (b) Kelompok kedua adalah kelompok penjelasan kendaraan bermotor (KJK) terdiri dari 6 karakter (4 sampai dengan 9) yang menjelaskan spesifikasi kendaraan.
- (c) Kelompok ketiga adalah kelompok penunjuk kendaraan bermotor (KTK) terdiri dari 8 karakter yaitu karakter 10 sampai dengan 17 dengan penjelasan sebagai berikut:

- Karakter kesepuluh menunjukkan kode tahun pembuatan.
- Karakter kesebelas menunjukkan kode lokasi pabrik pembuat
- Karakter keduabelas sampai dengan ketujuhbelas menunjukkan nomor urut produksi.

(3) Importir Kendaraan Bermotor

Bagi perusahaan importir kendaraan bermotor sistem penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor harus sesuai dengan sistem penomoran pada negara asal barang.

Regident ranmor berfungsi memberikan jaminan legitimasi kepemilikan dan legitimasi ranmor dengan menerbitkan Buku Kepemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB). Adapun untuk legitimasi operasional dengan menerbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB). Penyelenggaraan regident ranmor dengan sistem-sistem yang terpadu untuk memverifikasi keabsahan ranmor, baik dokumen-dokumennya maupun fisik ranmornya (cek fisik). Sehingga dijamin keabsahan asal usul dan pemiliknya dapat diurus untuk pengesahan operasionalnya dan pengurusan pajak serta asuransi. Dalam negara hukum, kendaraan yang telah diberikan izin operasional dan yang dikenakan pajak serta dijamin asuransinya adalah kendaraan yang legal, bukan hasil kejahatan atau tidak jelas asal usulnya.

Penyelenggaraan regident ranmor di Indonesia juga berkaitan dengan kontrol. Fungsi pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan raya dapat merusak, menghambat, bahkan mematikan produktifitas juga sebagai

alat bukti atau upaya paksa sebagai jaminan dalam penegakan hukum. Pada masa yang akan datang, hal ini dapat dijadikan bagian dari *electronic law enforcement* (ELE). Selain itu penyelenggaraan resident juga merupakan bentuk pelayanan kepolisian kepada masyarakat yang prima, yaitu cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif, dan mudah. Itulah tuntutan dan harapan masyarakat saat ini. Oleh karena itu, penyelenggaraan resident harus pula didukung oleh ilmu pengetahuan dan teknologi informasi.⁹⁵

Selanjutnya, aspek keterampilan (*Skill*), dengan meningkatnya pengetahuan dan pemahaman personel Lalu Lintas terhadap Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor khususnya menyangkut kode wilayah kendaraan bermotor diharapkan meningkatnya keterampilan personel pada proses *cross check* keabsahan faktur kendaraan baru. Hal ini dimaksudkan agar dapat mengantisipasi terjadinya kesalahan terhadap kendaraan yang diharuskan/diperuntukkan untuk wilayah lain yang masuk ke wilayah Sumatera Utara. Harapan lainnya agar meningkatnya keterampilan personel untuk memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi yang berbasis komputerisasi dan internet. Meningkatnya keterampilan personel dalam melakukan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor tentunya harapan fungsi pengawasan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Registrasi Dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dapat terwujud. Adapun fungsi pengawasan dimaksud antara lain:

⁹⁵ Chrynanda DL, *Pokoknya Anda Saya Tilang*, Jakarta : YPKIK Press, 2011, hal. 116.

- a) Pengawasan penyelenggaraan Regident dilaksanakan oleh pengawas internal dan/atau eksternal melalui kegiatan audit, review, evaluasi, pemantauan dan sistem pelaporan secara rutin ataupun insidental.
- b) Pengawasan internal dilakukan oleh pengemban fungsi pengawasan dan pembina fungsi.
- c) Pengawasan eksternal dilakukan oleh lembaga negara pengemban fungsi pengawasan dan masyarakat melalui saluran pengaduan.

Kondisi yang diharapkan menyangkut kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara adalah mengaplikasikan sistem dan metode yang tepat sehingga dapat optimal. Adapun metode dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Terintegrasinya sistem *data base* kode wilayah kendaraan bermotor antara Direktorat Lalu Lintas dengan instansi terkait misalnya Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dispenda dan Pemegang Merk dengan maksud agar untuk dimanfaatkan secara luas untuk kepentingan pengawasan secara terintegrasi dengan instansi terkait. Di samping itu diharapkan untuk efektifnya input data kendaraan baru yang dimohonkan oleh pemohon di dalam mekanisme registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor misalnya untuk penerbitan BPKB. Adapun alur mekanisme penerbitan BPKB kendaraan baru dapat dilihat pada gambar di bawah ini

Gambar: 3

Mekanisme Penerbitan BPKB Kendaraan Baru



Penjelasan:

Mekanisme yang dilakukan antara lain: Pemohon datang mengajukan berkas ke loket pendaftaran. Pokja pendaftaran meneliti berkas/ kelengkapan keabsahan faktur, identitas pemilik dan cek fisik ranmor. Pokja/petugas pendaftaran membubuhkan stempel petugas yang menandatangani faktur dan tanggal pendaftaran kendaraan. Pemohon membayar PNBPN di Loket BRI yang telah disediakan di kantor Ditlantas/ SeksiBPKB. Petugas pendaftaran memberikan nomor register dan nomorBPKBpada berkas pendaftaran. Petugas pendaftaranmengadakan pemisahan berkas BPKB, STNK dan pemilik, selanjutnya berkas BPKB diserahkan ke bagian *entry* data, setelah data kendaraan selesai di *entry* lalu diserahkan ke petugas KTI

(kartu induk BPKB). Untuk selanjutnya mencetak KTI dan melakukan verifikasi untuk mencocokkan data di berkas dengan KTI. Berkas diserahkan ke petugas print lalu mencetak BPKB, kemudian diserahkan kembali ke bagian verifikasi. Kelompok verifikasi meyatukan berkas dan buku BPKB kemudian diserahkan ke bagian Pengeluaran BPKB. Pada Pokja Pengeluaran diadakan pemisahan berkas KTI dengan buku BPKB. Membubuhkan stempel Kepala pada BPKB yang sudah ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas Polda Sumut. Mengentry pengeluaran BPKB ke masing-masing biro dan memasukkan ke dalam kotak BPKB sesuai dengan jumlah BPKB yang dikeluarkan/diekspedisikan. Mengirim BPKB ke Kasi BPKB untuk diparaf dan mengambil buku BPKB yang telah/selesai diparaf. BPKB diserahkan kepada pemilik dengan memakai buku register pengeluaran dan berkas KTI diserahkan ke bagian arsdok BPKB. Petugas arsip dokumen (arsdok) memisahkan berkas sesuai dengan wilayah lalu mengirimkan ke daerah asal berkas untuk diarsipkan.⁹⁶

- b. Di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara yang menjalankan fungsi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor maupun jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara diharapkan adanya *system on line* untuk menghindari penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor sehingga efektifnya kegiatan pengawasan yang dilakukan Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dengan

⁹⁶ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

instansi terkait. Sistem *on line* ini juga dimaksudkan untuk memudahkan *cross check* terkait kode wilayah kendaraan bermotor yang termuat di dalam Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK).

- c. Kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dapat berjalan secara optimal dengan menerapkan metode sinergitas apabila telah dirancang secara khusus dengan pendekatan metode HTCK (Hubungan Tata Cara Kerja) yang lebih luas, strategis, terpadu dan terkendali antar instansi maupun dengan ATPM/APM.
- d. Kode wilayah kendaraan bermotor di wilayah hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara diharapkan dapat terotomatisasi dengan tujuan terciptanya kemudahan serta kecepatan proses pendataan kendaraan bermotor yang sesuai dengan Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK).
- e. Terselenggaranya *on-line system* kode wilayah kendaraan bermotor di Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara yang menjalankan fungsi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor maupun jajaran Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, dengan maksud dapat diakses oleh masyarakat maupun untuk kepentingan tugas-tugas kepolisian serta kepentingan instansi terkait. Di samping itu *on-line system* diselenggarakan dengan tujuan agar transparannya pemegang merek terhadap konsumen terkait kode wilayah kendaraan bermotor untuk menghindari timbulnya kerugian bagi konsumen.

- f. Diharapkan kegiatan penegakan hukum menyangkut penindakan ketidaksesuaian dokumen kode wilayah kendaraan bermotor dapat berjalan secara optimal di wilayah hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara. Di samping itu dengan optimalnya penegakan hukum yang dilakukan diharapkan juga pihak pemegang merek dapat memaksimalkan dalam menerapkan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah tentang kode wilayah kendaraan bermotor.⁹⁷

B. Sinergitas Dalam Penerapan Nomor Induk Kendaraan Bermotor Untuk Mengantisipasi Duplikasi

Pemerintah termasuk institusi Kepolisian sebagai pelaksana amanah dari rakyat untuk menjalankan tugas-tugas negara melaksanakan fungsi pada dasarnya berorientasi pada kemamfaatan. Teori kemanfaatan (*utilitarianisme*) dari Jeremy Bentham menyatakan bahwa negara didirikan atas kehendak rakyat.⁹⁸ Berdasarkan teori ini Bentham menganjurkan campur tangan pemerintah untuk mencapai kesejahteraan rakyat. Filsafat utilitarianisme menyatakan bahwa semua peraturan atau kebijakan adalah ditujukan untuk *"the greatest happiness for the greatest number"*, yaitu untuk kebahagiaan bagi jumlah masyarakat yang terbanyak.⁹⁹ Dalam hal ini Bentham menyatakan bahwa:

"By the principle of utility is meant that principle which approves or disapproves of every action whatsoever according to the tendency it appears to have to augment or diminish the happiness of the party whose interest is in question: or, what is the same thing in other words to promote or to oppose that happiness. I say of every action

⁹⁷ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

⁹⁸W. Friedman, *Legal Theory, 4th Edition*, Steven & Sons Limited, London, 1996, hlm. 268.

⁹⁹http://en.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

whatsoever, and therefore not only of every action of a private individual, but of every measure of government."¹⁰⁰

("Yang dimaksud dengan prinsip kemanfaatan adalah berarti prinsip yang menerima atau menolak setiap tindakan apapun yang berdasarkan kecenderungan bahwa tindakan itu akan memberikan atau menghilangkan kebahagiaan bagi pihak yang kepentingannya berkaitan: atau dengan pengertian yang sama dalam perkataan lain untuk mendorong atau menentang kebahagiaan. Saya katakan setiap tindakan apapun, oleh karena itu bukan hanya tindakan individu secara pribadi, tetapi juga setiap tindakan pemerintah").

Prinsip kemanfaatan adalah suatu prinsip yang mendukung atau menolak segala tindakan sesuai dengan kecenderungan yang timbul untuk memperoleh atau menghilangkan kebahagiaan atas pihak yang berkepentingan, atau dengan perkataan lain untuk menciptakan atau untuk meniadakan kebahagiaan itu. Bentham menyatakan bahwa yang dimaksudkannya adalah setiap tindakan apapun, dan oleh karena itu bukan hanya setiap tindakan seseorang secara individu, tetapi setiap tindakan yang dilakukan oleh pemerintah yang dalam hal ini adalah fungsi lalu lintas dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan yang berorientasi pada kemanfaatan dengan membangun sinergitas untuk mengantisipasi duplikasi dokumen lalu lintas sebagai berikut:

- 1) Membangun dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor melalui:¹⁰¹

¹⁰⁰Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008, hlm. 14

¹⁰¹ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

- a) Mengembang tugas di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor secara proaktif membangun dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam hal ditemukannya ketidaksesuaian kode wilayah kendaraan bermotor pada dokumen yang diterimanya dalam pembelian kendaraan bermotor untuk secepatnya melaporkan kepada personel Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor agar dilakukan pemblokiran berkas permohonan.
 - b) Menyusun rencana kegiatan sinergitas dengan masyarakat pemerhati di bidang lalu lintas untuk secara intensif melakukan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor sebagaimana tertuang pada NIK/VIN yang tidak sesuai dengan pendistribusian dan peruntukan kendaraan bermotor.
- 2) Membangun dan membina kemitraan secara bersinergis dalam kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor untuk mengantisipasi penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor melalui sosialisasi kepada masyarakat melalui:¹⁰²
- a) Melakukan sosialisasi kepada masyarakat terhadap ketentuan-ketentuan menyangkut NIK/VIN secara berkala dan berkesinambungan baik dengan kegiatan sosialisasi langsung maupun pembuatan brosur dan spanduk yang diletakkan di wilayah-wilayah strategis dan ditempat umum agar mudah dilihat masyarakat.
 - b) Mendorong secara proaktif masyarakat terutama masyarakat yang membeli kendaraan bermotor, apabila

¹⁰² Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Indentifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

ditemukan ketidaksesuaian kode wilayah kendaraan bermotor yang dikategorikan sebagai bentuk penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor untuk segera melaporkan temuan agar segera ditindaklanjuti untuk proses penegakan hukumnya.

- 3) Membangun dan membina koordinasi dan kerjasama dengan instansi terkait dan ATPM/APM dalam rangka pengadaan dan pengembangan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor secara terintegrasi dan berbasis *online system*, melalui:¹⁰³
 - a) Melibatkan instansi terkait meliputi Dinas Industri dan Perdagangan, Dispenda dan ATPM/APM dalam penyediaan pelayanan terkait NIK/VIN secara *online* dan terpadu.
 - b) Melakukan sinergitas terpadu dalam menindak pelaku penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor dengan modus mendistribusikan kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan kode wilayah kendaraan bermotor.
 - c) Mengembangkan sistem pelayanan NIK/VIN secara *online* dan terpadu dengan instansi terkait secara berjenjang dari Kementerian dan Korlantas sampai tingkat Samsat yang didalamnya termuat kode wilayah kendaraan bermotor, dengan sasaran:¹⁰⁴
 - (1) Perluasan dan peningkatan kualitas pelayanan NIK/VIN secara *online* dengan membuat Barko

¹⁰³ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

¹⁰⁴ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

yang dapat diidentifikasi oleh masing-masing instansi.

- (2) Pengadaan jaringan teknologi untuk mengidentifikasi Barko melalui situs dan sistem pengolahan dan pengelolaan informasi pada sistem manajemen dan proses kerja di instansi yang berkepentingan.
 - (3) Melakukan pembakuan sistem manajemen dokumen elektronik, standardisasi, dan sistem pengamanan informasi untuk menjamin kelancaran dan keandalan penggunaan Barko secara *on line*.
- d) Memanfaatkan teknologi informasi terkait pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor secara optimal, dengan sasaran:¹⁰⁵
- (1) Perumusan kebijakan tentang pengamanan informasi serta pembakuan sistem otentifikasi untuk menjamin keamanan informasi dalam kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor.
 - (2) Pengembangan jaringan antar instansi terkait dan ATPM/APM untuk mendukung kemudahan akses NIK/VIN.
- e) Melaksanakan pengembangan secara sistematis melalui tahapan yang realistis dan terukur, dengan cara :
- (1) Tahap persiapan dengan pembuatan situs informasi NIK/VIN kendaraan bermotor yang didalamnya tercantum kode wilayah kendaraan bermotor secara *online* antar instansi terkait dan ATPM/APM,

¹⁰⁵ Hasil wawancara dengan personil Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor pada Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara, tanggal 17 Juli 2022

penyediaan SDM, penyiapan sarana akses yang mudah melalui internet, pelaksanaan sosialisasi situs informasi NIK/VIN secara *online* baik untuk internal instansi maupun kepada masyarakat.

- (2) Tahap pematangan dengan pembuatan situs informasi dan pelayanan publik yang interaktif, pembukaan jaringan antar situs instansi yang terkait di dalamnya hingga akhirnya dapat terealisasi secara keseluruhan mulai dari tingkat pusat hingga daerah.
- (3) Tahap pemantapan dengan pembuatan situs NIK/VIN untuk memudahkan dalam mengidentifikasi kode wilayah kendaraan bermotor.
- (4) Tahap pemanfaatan dengan pengadaan aplikasi pelayanan yang memiliki kemampuan mutakhir yang terintegrasi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diidentifikasi yang selanjutnya dibahas dan dianalisis dengan menggunakan landasan teori sebagai pisau analisis, maka dapat disimpulkan dan disarankan sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Penerapan Nomor Induk Kendaraan untuk mengantisipasi duplikasi mengharuskan perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor atau industri karoseri yang menerapkan NIK atau NIK Tambahan wajib menerbitkan Setifikat NIK atau Sertifikat NIK Tambahan. Sertifikat NIK sekurang-kurangnya harus mencantumkan nama perusahaan, alamat perusahaan, NIK, merek, tipe, jenis dan model kendaraan. Sertifikat NIK diterbitkan oleh perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor maupun industri karoseri untuk masing-masing kendaraan bermotor yang telah diproduksi dan sertifikat VIN diterbitkan oleh perusahaan importir untuk masing-masing kendaraan yang diimpornya. Setiap penerbitan sertifikat NIK atau VIN wajib ditanda-tangani oleh Direktur Utama, Anggota Direksi lainnya atau orang yang diberi kuasa penuh oleh Direksi untuk menandatangani NIK atau VIN. Identifikasi Kendaraan bermotor (NIK) memegang peran yang sangat penting didalam registrasi/ pendaftaran kendaraan bermotor, karena dari nomer rangka mesin inilah suatu kendaraan dapat diketahui sejarahnya dengan

adanya nomer rangka atau Nomor Identifikasi Kendaraan bermotor dapat diketahui dari negara mana asal Kendaraan bermotor tersebut di buat/di rakit, dari pabrik mana kendaraan tersebut dibuat, tipe body kendaraan tersebut, tipe motor penggerak, tahun pembuatan kendaraan tersebut dan lokasi pembuatan/ perakitan kendaraan bermotor serta jumlah atau nomer urut produksi kendaraan yang dimiliki atau yang akan dibeli.

2. Hambatan dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan bermotor untuk mengantisipasi duplikasi terdiri atas hambatan internal dan hambatan eksternal yang meliputi kondisi kemampuan sumber daya manusia (SDM) Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dalam mengoptimalkan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor saat ini masih belum optimal misalnya dari Aspek pendidikan, masih ditemukan personel Ditlantas Polda Sumatera Utara khususnya personel bidang pelayanan Registrasi dan Identifikasi belum mengikuti pendidikan dan pelatihan terkait NIK/VIN sehingga lemahnya pemahaman dan pengetahuan terkait NIK/VIN terutama untuk melakukan identifikasi terhadap kode wilayah kendaraan bermotor. Di samping itu masih lemahnya kemampuan personel yang ditugaskan pada proses cross check keabsahan faktur kendaraan baru terkait NIK/VIN dengan instansi terkait dan pihak ATPM/APM. Lemahnya kemampuan ini tentunya berimplikasi pada pengetahuan (*knowledge*), keterampilan (*skill*) dan perilaku (*attitude*) personel sehingga belum mampu

mengakselerasi program dan kebijakan yang ditujukan untuk pemantapan solidaritas dan profesionalisme Polri di bidang pelayanan publik

3. Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara dalam mengatasi hambatan penerapan nomor induk kendaraan bermotor untuk menghindari duplikasi adalah mengoptimalkan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor, diantaranya terbangunnya sinergitas yang berbasis sistem *on line* dengan intansi terkait sehingga tidak rentan terjadinya penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor yang dilakukan oleh pemegang merk (ATPM/APM) berupa pendistribusian kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan NIK/VIN, oleh karena itu diperlukan upaya optimalisasi dengan mengimplementasikan antara lain: *Pertama*, membangun dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor. *Kedua*, membangun dan membina kemitraan secara bersinergis dalam kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor untuk mengantisipasi penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor melalui sosialisasi kepada masyarakat. *Ketiga*, Membangun dan membina koordinasi dan kerjasama dengan instansi terkait dan ATPM/APM dalam rangka pengadaan dan pengembangan kegiatan pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor secara terintegrasi dan berbasis *online system*.

B. Saran

1. Diharapkan di dalam penerapan Nomor Induk Kendaraan bermotor agar dilaksanakannya sinergitas pengawasan kode wilayah kendaraan bermotor dengan Kementerian perindustrian, kementerian perdagangan dan pihak ATPM/APM yang meliputi sinergitas *data base* terintegrasi dan *on line* menyangkut Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK)/ Vehicle Identification Number (VIN). Hal ini ditujukan untuk mengantisipasi terjadinya duplikasi dokumen registrasi dan indentifikasi kendaraan bermotor
2. Disarankan kepada Kapolda untuk bersama-sama dengan Gubernur selain meningkatkan kualitas personil di SAMSAT baik personil Direktorat Lalu Lintas maupun personil Dispenda Provinsi Sumut agar mengusulkan kepada Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan agar perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor ada di setiap Propinsi. Hal ini dimaksudkan agar mengurangi pengangguran/ menyediakan lapangan pekerjaan dan pemerintah dapat meningkatkan pendapatan APBD.
3. Diharapkan Kakorlantas agar melakukan sinergitas internal dan eksternal dalam pemantapan solidaritas untuk melakukan penindakan penyalahgunaan dokumen kendaraan bermotor yang ditemukan ketidaksesuaian pendistribusian kendaraan bermotor dengan kode wilayah kendaraan bermotor yang tercantum di dalam NIK/VIN.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Atmasasmita, Romli, *Teori Hukum Integratif*, Bandung: Genta Publishing, 2015
- Bentham, Jeremy, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008
- Chrynanda DL, *Pokoknya Anda Saya Tilang*, Jakarta : YPKIK Press, 2011
- Darmodihardjo, Dardji, Sidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996
- Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Keempat, Jakarta : Gramedia, 2008
- Hartono, Sunaryati, *Beberapa Pemikiran Tentang Pembangunan Sistem Hukum Nasional Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011
- Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, Cetakan ke III, 1980
- Kerlinger, Fred N, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2004
- Keraf, Gorys, *Argumentasi dan Narasi*, Gramedia, Jakarta, 2001
- Kusumaatmaja, Mochtar, *Konsep-konsep Hukum dalam Pembangunan*, Bandung, Alumni, 2006
- Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Penerbit PT Gramedia, Jakarta, 1981
- Lubis, M. Solly, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994
- Manan, Abdul, *Aspek-Aspek Pengubah Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2009
- Marlina, *Hukum Penitensier*, Refika Aditama, Bandung, 2011
- Pound, Roscoe, *An Introduction to the Philosophy of Law*, Yale University Press, New Haven and London, 1982

- Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2003
- Rangkuti, *Jasa Pelayanan*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2008
- Ranawijaya, Usep, *Hukum Tata Negara dan Dasar-dasarnya*, Ghalia, Jakarta, 1983
- Raharjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994
- Raharjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, Cetakan ke III, 1991
- Rawls, John, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006
- Setiadi, Edi, *Hukum Pidana Ekonomi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Islam Bandung, 2004
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004
- , dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995
- Sutendi, Andrian, *Aspek Hukum Kepabeanaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012
- W. Friedman, *Legal Theory, 4th Edition*, Steven & Sons Limited, London, 1996

B. Jurnal, Makalah, Internet

- Bentham, Jeremy, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislations. With an Introduction by Joseph Carrig*, Barnes & Noble, New York, 2008
- Juwana, Hikmahanto, *Politik Hukum UU Bidang Ekonomi di Indonesia: Disampaikan Pada Seminar Nasional Reformasi Hukum dan Ekonomi, Sub Tema: Reformasi Agraria Mendukung Ekonomi Indonesia diselenggarakan dalam rangka Dies Natalis USU ke-52*, Medan, 2004.
- Neil MacCormick, "Adam Smith On Law", *Valparaiso University Law Review*, Vol. 15, 1981
- Sirait, Ningrum Natasya, *Tata Cara Pembayaran Transaksi Dalam Kontrak, Bahan Ajar Perkuliahan Transaksi Bisnis Internasional, Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, tanpa penerbit*, 2007

Yudianto, Eldi, *Peran Kepolisian Republik Indonesia Dalam Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Pada Markas Kepolisian Daerah Sumatera Utara)*, Jurnal Mercatoria Vol. 3. No. 1 Tahun 2010

http://en.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

<https://id.wikipedia.org/wiki/http://id.wikipedia.org/wiki/Pengawasan>, diakses pada tanggal, 12 Maret 2022

<http://kamusbisnis.com/arti/penyalahgunaan/> diunduh pada tanggal 11 Maret 2022

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

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

Peraturan Menperindag Nomor 275/MPP/KEP/6/1999 tentang Nomor Induk Kendaraan