

BAB III

TINJAUAN LOKASI PENELITIAN

A. SEJARAH DIREKTORAT LALU LANTAS POLDA SUMATERA SELATAN

a. Zaman Penjajahan Belanda

Sejarah lalu lintas di Indonesia tidak lepas dari perkembangan teknologi automotif dunia, yang berawal dari penemuan mesin dengan bahan bakar minyak bumi. Pada Jaman revolusi di Eropa terutama akhir abad 19 mobil dan sepeda motor mulai berkembang banyak diproduksi. Industri Mobil dipelopori oleh *Benz* yang perusahaannya berkembang sejak tahun 1886. Pemerintah Hindia Belanda yang saat itu menjajah Indonesia mulai membawa mobil dan sepeda motor masuk ke Indonesia. Mulai munculnya aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor di Indonesia. Ketika mobil dan sepeda motor bertambah banyak Pemerintah Hindia Belanda mulai merasa perlu mengatur penggunaannya. Peraturan pertama di keluarkan pertama kali pada tanggal 11 Nopember 1899 dan

dinyatakan berlaku tepat tanggal 1 Januari 1900. Bentuk peraturan ini adalah Reglement (Peraturan Pemerintah) yang disebut *Reglement Op Gebruik Van Automobilen (Stadblaad 1899 No 301)*. Sepuluh tahun kemudian pada tahun 1910 dikeluarkan lagi *Motor Reglement (stb 1910 No.73)*. Dengan demikian pemerintah Hindia Belanda telah memperhatikan masalah lalu lintas di jalan dan telah menetapkan tugas Polisi di bidang lalu lintas secara represif.

Organ kepolisian sendiri telah ada lebih awal sejak jaman VOC, namun baru di pertegas susunannya pada masa pemerintah Gubernur Jenderal Sanford Raffles, masa pendudukan Inggris. Kantor-kantor Polisi baru ada di beberapa kota-kota besar seperti Jayakarta, Semarang, Surabaya, yang umurnya dipegang oleh Polisi Belanda pada intinya.

Untuk mengimbangi perkembangan lalu lintas yang terus meningkat, maka pemerintah Hindia Belanda memandang perlu membentuk wadah Polisi tersendiri

yang khusus menangani lalu lintas, sehingga pada tanggal 15 Mei 1915, dengan Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. 64/a lahirlah satu organ Polisi Lalu Lintas dalam tubuh Polisi Hindia Belanda. Dalam organ Polisi pada waktu itu ada empat bagian, yaitu bagian sekretaris, bagian serse, bagian pengawas umum dan bagian lalu lintas. Pada mulanya bagian lalu lintas di sebut *Voer Wesen*, sebagai jiplakan dari bahasa Jerman "*Fuhr Wessen*" yang berarti pengawasan lalu lintas. Organ ini terus disempurnakan, diberi nama asli dalam bahasa Belanda *Verkeespolitie*. artinya Polisi Lalu Lintas.

Selama penjajahannya Pemerintah Hindia Belanda aktif membuat aturan – aturan mengenai Polisi Lalu Lintas. Pada tanggal 23 Februari 1933 dikeluarkan Undang – undang lalu lintas jalan dengan nama : *DE Wegverkeers Ordonantie* (stadblaad No68). Undang – undang ini terus disempurnakan tanggal 1 Agustus 1933 (stadblaad No 327). Tanggal 27 Februari 1936 (stadblaad

No 83), tanggal 25 Nopember 1938 (stadblaad No 657 dan terakhir tanggal 1 Maret 1940 (stadblaad No 72).

Tentu kesungguhan pemerintah Hindia Belanda bukan saja membuat undang – undang tetapi juga mengembangkan jaringan jalan dalam kota maupun antar kota, organisasi dan kader – kader Polisi Lalu Lintas terus di bentuk.

b. Zaman Penjajahan Jepang

Setelah Belanda menyerah kepada Jepang, dalam perang Asia Timur Raya maka pemerintahan Indonesia dikuasai oleh bala tentara Jepang. Segala aspek kehidupan ditentukan oleh kekuasaan Militer. Bidang lalu lintas juga diatur dan dikuasai dengan cara militer. Dalam organ kepolisian hanya ada organ Kempetai (Polisi Militernya Jepang). Demikian juga mengenai pengaturan lalu lintas jalan dilakukan oleh Polisi Militer. Sedangkan Polisi Lalu Lintas tidak nampak dan tidak banyak diketahui orang pada masa itu, anggota Polisi Lalu Lintas yang bersedia bekerja sama dengan Jepang dan sudah berpengalaman

sebelumnya mendapat tugas membentuk registrasi kendaraan bermotor terutama yang di tinggal pemiliknya karena suasana Jepang.

Gemblengan dan penindasan militerisme Jepang disamping menimbulkan banyak korban jiwa, namun pengorbanan tersebut tidak sia-sia karena di sisi lain mendorong semangat patriot di dada Bangsa Indonesia. Hal ini dibuktikan setelah bala tentara Jepang menyerah kepada sekutu dengan di bomnya kota Hiroshima dan Nagasaki, dengan serentak Bangsa Indonesia bergerak dan memproklamkan kemerdekaan. Dari segala penjuru tanah air dan dari segala lapisan masyarakat, baik petani, pedagang, pegawai negeri, polisi, prajurit peta bersama – sama bahu membahu bergerak menyambut kemerdekaan yang telah diproklamirkan tanggal 17 Agustus 1945.

Polisi (Polantas) dengan perlengkapan yang ada, senjata, kendaraan dan lainnya siap mengamankan masyarakat dalam menyambut hari gembira yaitu Proklamasi. Dengan kendaraan yang ada Polisi Lalu

Lintas mengamankan dan mengawal para pejabat / politikus yang akan menuju ke gedung Proklamasi di Jl. Pegangsaan Timur serta ke lapangan Gambir guna menyambut proklamasi yang bersejarah itu.

c. Jaman Kemerdekaan Periode 1945-1950

Pada masa Proklamasi ini sudah nampak kegiatan Polisi Lalu Lintas setiap ada kegiatan di jalan raya. Banyak tokoh-tokoh polisi yang ikut aktif dalam mempersiapkan hari proklamasi bersama dengan tokoh-tokoh lainnya. Tokoh-tokoh Polisi tersebut antara lain *R.S. Soekanto* dan *R. Sumanto*.

Tanggal 19 Agustus 1945 Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) menetapkan bahwa Polisi termasuk di dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri. Hal ini berarti Jawatan Kepolisian Negara, secara administrasi mempunyai kedudukan yang sama dengan Dinas Polisi Umum dari Pemerintah Hindia Belanda.

Ketentuan tersebut diperkuat oleh suatu maklumat pemerintah tanggal 1 Oktober 1945 yang ditanda tangani

oleh Menteri Dalam Negeri, Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung yang telah menyatakan bahwa semua kantor kejaksaan termasuk dalam lingkungan Departemen Kehakiman sedangkan semua kantor Badan Kepolisian masuk dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri.

Tanggal 29 Desember 1945 Presiden mengangkat dan menetapkan R.S. Soekanto sebagai Kepala Kepolisian Negara R.I yang pertama. Pengangkatan ini disamping suatu kehormatan juga tantangan, dimana pada masa itu bangsa Indonesia menghadapi perang melawan Belanda. Kekurangan, keterbatasan serta kesulitan yang datang silih berganti menjadi tantangan tersendiri.

Sehari kemudian tepatnya tanggal 30 September 1945 Belanda dengan dipimpin oleh *Van Der Plas* membujuk Polisi Republik Indonesia berunding segitiga dengan Belanda dan Jepang. Setelah ada ijin dari Pimpinan Polisi R.I baru mau menghadiri perundingan tersebut. Dalam perundingan itu *Van Der Plas* memerintahkan agar Polisi tetap bekerja dengan pangkat yang ada. Apabila cakap

akan tetap dipertahankan dan apabila tidak, maka akan diberhentikan. Sedangkan perwakilan Polisi R.I, *Sosrodanu Kusumo* memberikan masukan agar Belanda terus berhubungan dengan pemerintah R.I. Dari peristiwa itu, jelas bahwa Belanda tetap ingin menguasai Kepolisian R.I.

Tanggal 29 Desember 1945 kantor Polisi Jakarta tiba – tiba di serbu serentak oleh tentara sekutu (Inggris). Semua anggota Polisi di kumpulkan di Kantor Besar Polisi, baru setelah beberapa hari dilepaskan kembali.

Bulan Januari 1946 dibentuk Civil Police dimana Polisi Indonesia dan Polisi Belanda dipisahkan, sedangkan Inggris sebagai penengahnya. Hubungan antara kantor Polisi Pusat dengan Polisi Daerah pada bulan pertama praktis tidak ada. Hanya secara insidental Kepala Kepolisian mengirim kurir – kurir ke daerah untuk meneruskan instruksi.

Pada periode ini walaupun anggota Polisi banyak yang meninggalkan tugas dan ikut bergerilya di hutan –

hutan namun tugas kepolisian termasuk lalu lintas tetap berjalan, walau hanya dengan peralatan yang sederhana dan masih sangat terbatas. Pada bulan Februari 1946 Jawatan Kepolisian yang tergabung di dalam Departemen Dalam Negeri memindahkan kantor pusat / kedudukannya di Purwokerto.

Karena kesulitan yang dihadapi oleh Jawatan Kepolisian pada waktu itu sedangkan mereka sangat dibutuhkan maka pada tanggal 1 Juli 1946 dengan Penetapan Pemerintah No. 11 /SD tahun 1946 Jawatan Kepolisian Negara dipisahkan dari Departemen Dalam Negeri dan menjadi Jawatan sendiri dibawah Perdana Menteri, tanggal ini selanjutnya di jadikan tanggal kelahiran dan dijadikan hari Bhayangkara.

Pada periode ini Jawatan Kepolisian Negara, mulai membenahi wadah-wadah, organisasi kepolisian walaupun menghadapi berbagai kendala. Usaha-usaha yang telah dilakukan antara lain:

1. Menyusun suatu Jawatan pusat dengan bagian-bagiannya. Tata Usaha Keuangan, Perlengkapan, Organisasi Pengawasan Aliran Masyarakat dan Pengusutan Kejahatan.
2. Menciptakan peraturan-peraturan mengenai pakaian dinas, tanda pangkat, tata tertib dan tata susila, baris berbaris dan lain-lain.
3. Menyusun kembali Polisi Lalu Lintas, dengan tugas lain yang pada saat dan waktu mendatang diperlukan.

Dasar penyusunan kembali Polisi Lalu Lintas tersebut secara resmi tidak diketahui, namun penyusunan ini mudah disebabkan keadaan lalu lintas yang memang masih belum seramai seperti sekarang ini. Jumlah kendaraan di masa pendudukan Jepang masih sangat sedikit.

Sisa kendaraan dari masa pendudukan Jepang yang ditinggal sedikit menjadi semakin berkurang, karena usia dan suku cadang yang tidak tersedia atau sulit

mencari gantinya. Pada periode ini masalah lalu lintas belum mendapat perhatian yang sungguh-sungguh.

d. Zaman Kemerdekaan Periode 1950-1959

Pada periode ini lahir Seksi Lalu Lintas dalam wadah Polisi Negara R.I. Sebenarnya usaha -usaha penyusunan kembali organisasi Polisi Indonesia itu sudah ada sejak diangkatnya Kepala Jawatan Kepolisian Negara namun usaha itu terhenti pada saat pecah perang kemerdekaan ke dua (Clash II).

Setelah penyerahan kedaulatan Negara R.I tanggal 29 Desember 1949 baru dapat dilanjutkan kembali. Pimpinan Polisi di daerah pendudukan yang dipegang oleh kader-kader Belanda di ganti oleh kader-kader Polisi Indonesia. Hanya dalam mereorganisasi Kepolisian Indonesia dinamakan Jawatan Kepolisian dan pada masa terbentuknya Negara Kesatuan tanggal 17 Agustus 1950 berubah namanya menjadi Jawatan Kepolisian Negara.

Karena kemajuan dan perkembangan masyarakat yang mulai perlu diantisipasi maka organisasi Polisi

memerlukan penyesuaian agar dapat mewartahi dan menanganl pekerjaan dengan cepat. Untuk itu diperlukan spesialisasi. Sehingga tanggal 9 Januari 1952 dikeluarkan order KKN No.6 / IV / Sek / 52. Tahun 1952 mulai pembentukan kesatuan – kesatuan khusus seperti Polisi Perairan dan Udara serta Polisi Lalu Lintas yang dimasukkan dalam pengurusan bagian organisasi.

Untuk Polisi Lalu Lintas di wilayah Jakarta Raya merupakan bagian tersendiri yang mempunyai rumusan tugas sebagai berikut:

1. Mengurus lalu lintas
2. Mengurus kecelakaan lalu lintas
3. Pendaftaran nomor bewijs.
4. Motor Brigade keramaian.
5. Komando pos radio dan bengkel

Dengan kemajuan teknologi dan perkembangan lalu lintas yang semakin pesat Kepala Jawatan Kepolisian Negara memandang perlu untuk membangun wadah yang konkrit bagi penanganan -penanganan masalah lalu lintas.

Oleh karenanya maka pada tanggal 22 September 1955. Kepala Jawatan Kepolisian Negara mengeluarkan Order No 20 / XVI / 1955 tanggal 22 September 1955, tentang Pembentukan Seksi Lalu Lintas Jalan, pada tingkat pusat yang taktis langsung di bawah Kepala Kepolisian Negara. Maka saat itu dikenal istilah lalu lintas jalan untuk pertama kalinya, yang mempunyai rumusan tugas sebagai berikut:

1. Mengumpulkan segala bahan yang bersangkutan dengan urusan lalu lintas jalan.
2. Memelihara atau mengadakan peraturan, peringatan dan grafik tentang kecelakaan lalu lintas , jumlah pemakai jalan, pelanggaran lalu lintas jalan.
3. Mengadakan pengawasan atas pelaksanaan perundang-undangan lalu lintas jalan dan menyiapkan instruksi guna pelaksanaan di berbagai daerah.

4. Melayani sebab-sebab kecelakaan lalu lintas jalan di berbagai tempat di Indonesia, dan menyiapkan instruksi dan petunjuknya guna menurunkan atau mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Tahun 1956, di tiap kantor Polisi Propinsi dibentuk Seksi Lalu Lintas dengan Order Kepala Kepolisian Negara No. 20 / XIII /1956 tanggal 27 Juli 1956 kemudian di kesatuan – kesatuan / kantor -kantor Polisi Karesidenan, selanjutnya pada tingkat Kabupaten di bentuk pula seksi – seksi Lalu lintas dengan berdasar pada Order KKN tersebut.

Kegiatan dan peristiwa penting dalam tugas Polantas pada periode ini adalah pengamanan Konferensi Asia Afrika yang berlangsung di Bandung bulan April 1955, konferensi dihadiri delegasi dari berbagai negara Asia Afrika. Konferensi mempunyai arti penting baik bagi Indonesia maupun negara -negara Asia Afrika dalam rangka mengubah pandangan dan nasib bangsa-bangsa Asia Afrika. Polisi Lalu Lintas berperan aktif memberikan

perlindungan, keamanan, keselamatan jalan dan kelancaran lalu lintas. Mengawal dan mengamankan jalan di tempat-tempat yang dilalui para tamu negara, di lokasi konferensi maupun tempat-tempat lainnya yang dikunjungi. Tugas pengamanan ini merupakan tugas yang sangat berat bagi Polisi Lalu Lintas. Bahkan untuk tugas ini Polisi Lalu Lintas mengerahkan tenaga secara besar-besaran dari seluruh Jawa. Peristiwa ini patut di catat dalam sejarah Polisi. Dimana tugas mengabdikan pada bangsa dan negara ini berhasil dan sukses.

Pada peristiwa Cikini dimana Presiden Soekarno mendapat serangan granat dari komplotan tidak bertanggung jawab, saat menghadiri ulang tahun Perguruan Cikini. Dalam peristiwa ini banyak jatuh korban. Dua anggota Polantas yang saat itu mengawal rombongan dari tempat tersebut sebelum sempat melapor telah didahului dengan lemparan granat ke arah Presiden tetapi tidak mengenai sasaran, namun malah mengenai *Aipda Muhammad dan Bripda Ahmad* sehingga gugur

dalam melaksanakan tugas mulia tersebut. Atas jasa dan pengorbanan kedua anggota Polantas tersebut pemerintah memberikan penghargaan dan jenazahnya dimakamkan di Taman Makam Pahlawan Kalibata Jakarta. Dua peristiwa tersebut dan beberapa peristiwa lain patut dicatat bahwa betapa besar tugas Polisi Lalu Lintas yang telah dilaksanakan dengan tabah, tekun dan penuh pengabdian.

Pada periode ini telah diadakan beberapa kegiatan untuk perbaikan lalu lintas antara lain menyangkut engineering misalnya:

1. Diperkenalkannya istilah pulau-pulau jalan oleh Komisaris Besar Untung Margono untuk pertama kalinya di Indonesia. Pada pembuatan pulau – pulau ini diadakan kerja sama dengan Departemen Pekerjaan Umum dengan maksud untuk kelancaran lalu lintas.
2. Penegasan kembali pemasangan rambu-rambu lalu lintas yang mulai nampak adanya penyimpangan-penyimpangan, baik bentuk, warna maupun

pemasangannya. Untuk itu pemasangan rambu perlu dasar hukum yang kuat karena Indonesia sudah menjadi anggota Convention on Road Traffic.

3. Dimulainya pendidikan lalu lintas pada anak-anak sekolah agar anak-anak sejak kecil sudah kenal dengan masalah-masalah lalu lintas. Maka dibentuklah Badan Keamanan Lalu Lintas (BKLL) untuk pertama kali di Jakarta pada tahun 1953 dengan maksud : Menanamkan rasa tanggung jawab akan keselamatan lalu lintas terhadap orang lain dan terhadap umum. Membantu menjaga keamanan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan terutama yang melibatkan anak-anak sekolah Berusaha mewujudkan cita-cita masyarakat yang mempunyai disiplin lalu lintas yang tinggi sopan santun dan berpengetahuan lalu lintas yang luas.
- e. Zaman Kemerdekaan Periode 1959 -1965

Dekrit Presiden 5 Juli 1959 secara fundamental membawa sistem politik dan ketatanegaraan berubah yaitu kembali ke UUD 1945 dengan sistim kabinet Presidentil, Presiden disamping sebagai Kepala Negara juga sekaligus sebagai Kepala Pemerintahan. Presiden juga menjabat sebagai Panglima Tertinggi ABRI. Dengan kembali ke UUD 1945 membawa perubahan baik struktural maupun strategis, maka istilah kementerian diganti departemen, seperti kementerian pertahanan menjadi Departemen Pertahanan Nasional.

Selanjutnya dengan Keppres No. 15 tahun 1963 Kepala Staf Angkatan berstatus sebagai menteri atau Panglima Angkatan memegang kekuasaan tertinggi pada angkatannya dan bertanggung jawab langsung kepada Panglima Tertinggi atau Presiden R.I.

Didalam tubuh kepolisian terjadi perubahan yang mendasar yaitu dari Jawatan Kepolisian Negara berubah menjadi Angkatan Kepolisian Republik Indonesia (AKRI) karena AKRI tetap konsekuen dan konsisten pada

tugasnya, maka pada jaman dicanangkannya Trikora, Dwikora maupun penumpasan gerakan pengacau keamanan tetap aktif pada kancah tugas perjuangan. Disamping itu kegiatan pejuang-pejuang AKRI dalam hal ini Polantas tetap setia dan berbakti kepada Negara.

Pada tanggal 23 Oktober 1959 dengan peraturan sementara dari Menteri / KKN di keluarkan peraturan sementara Menteri /KKN No. 2.PRA/MK/1959 tentang Susunan dan Tugas Markas Besar Polisi Negara. Dengan berdasar pada peraturan ini status Seksi Lalu Lintas Jalan di perluas menjadi Dinas Lalu Lintas dan Polisi Negara Urusan Kereta Api (PNUK). Tugas-tugas lainnya antara lain :

1. Mengatur pemberian jaminan bantuan kepada instansi-instansi yang membutuhkan bantuan Polisi bagi kelancaran dan keamanan lalu lintas daratan.

2. Kedua mengatur pelaksanaan pemeliharaan kelancaran dan keamanan lalu lintas di daratan termasuk Kereta Api.
3. Memberi nasehat dan saran-saran mengenai soal-soal lalu lintas di daratan kepada instansi – instansi yang membutuhkan.

Kepala Dinas Lalu Lintas / PNUK adalah Ajun Komisaris Besar Polisi Untung Margono yang menggantikan Komisaris Besar Polisi H.S Djajoesman.

Lahirnya Undang-Undang Pokok Kepolisian No. 13/1961 tanggal 19 Juni 1961 merupakan sejarah Kepolisian R.I yang sangat penting sebagai realisasi cita – cita yang selalu menjiwai kehidupan Korps Kepolisian Negara seirama dengan gelora perjuangan rakyat.

Setelah pergantian pimpinan Polisi dari Menteri Muda Kepolisian R.S. Soekanto oleh Sukarno Djoyo Negoro mantan Kepala Kepolisian Jawa Timur, kemudian disusul reorganisasi kepolisian yaitu tentang susunan dan tugas kepolisian tingkat departemen.

Dalam reorganisasi ini Dinas Lalu Lintas / PNUK dimasukkan dalam Korps Polisi Tugas Umum termasuk didalamnya Perintis Polisi Wanita dan Polisi Umum, tanpa mengurangi tugas – tugas Dinas Lalu Lintas sebelumnya :

1. Perubahan itu tertuang dalam Peraturan Sementara JM Menteri/KSAK tanggal 31 Desember 1961.
2. Tanggal 23 Nopember 1962 dikeluarkan pula peraturan JM Menteri/KSK No. 2.PRT/KK/62 dibentuk kembali Dinas Lalu Lintas, yang terpisah dari Polisi tugas Umum, sedangkan PNUK tetap dimasukkan dalam jajaran Polisi Tugas Umum.
3. Tanggal 14 Februari 1964 dengan Surat Keputusan JM MEN PANGAK No. Pol.:11/SK/MK/64 Dinas Lalu Lintas diperluas kembali statusnya menjadi Direktorat Lalu Lintas. Dengan Surat Keputusan ini maka untuk

pertama kali reorganisasi kepolisian bidang lalu lintas menggunakan nama Direktorat Lalu Lintas di tingkat pusat.

Dalam perkembangan selanjutnya, bekerja sama dengan Departemen Perhubungan Darat dan Direktorat Pendidikan dan Latihan telah dirintis pendidikan kejuruan kader-kader Polantas. Kelanjutan dari kerja sama ini adalah, dikirimnya beberapa Perwira Polisi ke Amerika yaitu *Northwestern University Of Traffic Institute (NUTI)* dan *California High Way Patrol di Sacramento (USA)* untuk memperluas pengetahuannya di bidang lalu lintas.

Dengan kembalinya para perwira yang mengikuti tugas belajar di Amerika, mulailah dirintis untuk pertama kalinya pendidikan Bintara Patroli Jalan Raya (PJR) di Sukabumi tahun 1962 yang diikuti oleh 40 siswa Polisi Lalu Lintas Komisararis di P. Jawa dan Bali. Dan mulai pula Kesatuan Lalu Lintas mengembangkan sayapnya guna memenuhi tuntutan jaman dengan membentuk kesatuan-kesatuan PJR. Pembentukan kesatuan

memerlukan perlengkapan yang cukup, dan hal ini dipenuhi dengan bantuan dari pemerintah Amerika Serikat seperti kendaraan bermotor (*Jeep dan sedan Falcon dan Chevy*) serta alat-alat komunikasi radio (*motorola*), sepeda motor *Harley Davidson*.

Adanya kesatuan PJR didalam tubuh Polri/ Polantas, merupakan suatu organ baru yang sangat menunjang dan sangat diperlukan, baik untuk keamanan, dan penegakan hukum serta penyidikan kecelakaan lalu lintas, tugas-tugas tindakan pertama pada kejahatan maupun bantuan taktis dapat dilaksanakan.

Karena Perkembangan situasi politik, hubungan diplomatik Indonesia dengan Amerika Serikat mulai memburuk kemudian Polri lepas hubungan dengan Amerika Serikat, sehingga bantuan terputus.

Bidang pendidikan masyarakat lalu lintas mulai dikembangkan, Polisi Lalu Lintas mulai membuat majalah, mengenalkan cara berlalu lintas pada pramuka dan membentuk Patroli Keamanan Sekolah (PKS).

Karena kecelakaan lalu lintas sudah mulai menjadi masalah, Polisi Lalu Lintas mulai mengadakan penerangan-penerangan kepada masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar.

Pada periode ini mulai muncul usaha yang kuat untuk menyusun Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan untuk menggantikan VWO tahun 1933 peninggalan Belanda. Tahun 1965 berhasil menyusun Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No. 3 Tahun 1965.

Kegiatan-kegiatan Polantas terus dikembangkan, tugas operasional Polisi Lalu Lintas tidak terbatas hanya berkaitan dengan lalu lintas saja, tetapi juga yang berkaitan dengan fungsi lain seperti ikut membantu penindakan terhadap kejahatan, penculikan, kebakaran dan lain-lain. Disamping itu dalam setiap penyelenggaraan kegiatan yang bersifat internasional di Indonesia Polisi Lalu Lintas selalu berperan aktif. Sebagai contoh penyelenggaraan kegiatan olah raga bulu tangkis

Dalam kegiatan seperti ini Polisi Lalu Lintas memberi andil cukup penting dalam hal tugas pengaturan lalu lintas, pengamanan jalan, pengawalan, agar tetap lancar. Peran Polantas lainnya dalam kegiatan olah raga internasional adalah dalam penyelenggaraan Asean Games IV, Sea Games dan beberapa kegiatan olah raga lainnya.

f. Zaman Kemerdekaan Periode 1965 -1998.

Munculnya gerakan G 30 S/PKI pada tanggal 30 September 1965 menuntut segenap alat negara untuk bersatu dengan kokoh, meskipun cukup alot, integrasi Polri ke tubuh ABRI akhirnya dapat berlangsung. Keterpaduan ABRI dan Polisi diharapkan menjadi kekuatan Hankam yang tangguh untuk menghalau setiap pemberontakan dan pengacau yang mengancam keamanan negara dan bangsa Indonesia. Integrasi ABRI dengan Polri di kongkritkan dengan Keppres no. 79/1969 yang berisi Pembagian dan Penentuan Fungsi Hankam. Meskipun berbeda dengan angkatan perang yang terdiri

dari AD, AU dan AL tetapi Polri menjadi bagian dari Departemen Hankam. Dengan Keppres tersebut Polri kembali mengadakan penyesuaian-penyesuaian dan perubahan-perubahan dalam tubuh organisasi baik di tingkat pusat maupun daerah. Demikian halnya di kesatuan Polisi Lalu Lintas.

Untuk menyusun organisasi kepolisian maka dikeluarkan Surat keputusan Men Hankam Pangab No. Kep. A./385A/1111970 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara R.I. Sebagai penjabarannya dikeluarkan Surat Keputusan Kapolri No.Pol. 113/SK/1970 tanggal 17 September 1970 tentang Organisasi Staf Umum dan Staf Khusus dan Badan-badan pelaksana Polri, maka lahirlah organisasi baru di lingkungan Polri. Demikian juga di kalangan Polisi Lalu Lintas Pusat.

Dua tahun sebelum surat keputusan ini (tahun 1968) di tingkat pusat dibentuk Pusat Kesatuan Operasi Lalu Lintas (Pusatop Lintas), dengan komandannya KBP Drs.

U.E. Medelu. Dengan keluarnya SK tersebut berubah kembali menjadi Direktorat Lalu Lintas tahun 1970, yang merupakan salah satu unsur Komando Utama Samapta Polri, sehingga kemudian disebut Direktorat Lalu Lintas Komapta.

Pada periode ini dibentuk Patroli Jalan Raya (PJR) oleh Mabes Polri, meski sebenarnya pembentukan Patroli Jalan Raya sudah dilakukan di Kepolisian Daerah, namun baru tahun 1966 dibentuk secara resmi berdasarkan instruksi Men Pangab No. 31/Instr/MK/1966. Pembentukan Kesatuan PJR ini memang didasari dengan pertimbangan-pertimbangan yang matang. Dalam pelaksanaan tugasnya anggota PJR dituntut untuk selalu siaga dan berpedoman kepada motto *courtesy, protection, and service* (ramah tamah perlindungan dan pelayanan). Detasemen PJR ini dipimpin oleh seorang komandan yang ditunjuk oleh Direktur Lalu Lintas dibawah pengawasan Kepala Dinas Pengawasan Direktorat Lalu Lintas.

Permasalahan lalu lintas mulai terasa meningkat ditandai meningkatnya frekwensi pelanggaran lalu lintas. Nampaknya masalah ini cukup merisaukan, terlebih para aparat penegak hukum. Dipandang dari segi sarana penindakan tampak memang kurang efektif. Tahun 1969 dibentuk team untuk merumuskan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas yang praktis dan cepat.

Pada tanggal 11 Januari 1971 lahir Surat Keputusan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung No. 001/KMA/71, Jaksa Agung No. 002/DA/1971, Kepala Kepolisian R.I No. 4/SK/Kapolri/71 dan Menteri Kehakiman No. JS/1/21 yang mengesahkan berlakunya Sistem Tilang untuk pelanggaran lalu lintas. Dari Pihak Polri Tim perumus diwakili oleh *Jenderal Memet Tanu Miharja, Brigjen Pol. Drs. VE. Madelu, Letkol Pol Drs. Basirun*. Mulai tahun 1971 mulailah pelanggaran lalu lintas ditindak dengan tiket system yang dikenal dengan bukti pelanggaran disingkat tilang.

Tanggal 29 Maret 1969 didirikan Pusat Pendidikan Lalu Lintas (Pusdik Lantas) yang berkedudukan di jalan MT. Haryono Jakarta Selatan, masih satu kantor dengan Direktorat Lalu Lintas Polri. Kemudian pada tahun 1985 dipindahkan ke Serpong Tangerang Jawa Barat sampai saat ini sejak tahun 1969 pendidikan lalu lintas untuk Perwira dan Bintara Lalu Lintas dapat dilaksanakan secara teratur.

Berdasarkan Surat Keputusan Men Hankam No. Kep/15/IV/1976 tanggal 13 April 1976, Skep Kapolri No. Pol. Skep/507V111/1977, dan Skep Kapolri No. Pol. Skep/53/VII/1977 di tingkat Mabak terdapat dua unsur lalu lintas. Pertama ; Dinas Lalu Lintas Polri yang berkedudukan sebagai Badan Pelaksana Pusat dibawah yang sehari-harinya dikoordinasi oleh Deputy Kapolri dengan tugas pokok membantu Kapolri untuk menyelenggarakan segala kegiatan dan pekerjaan di bidang pencegahan, penanggulangan terhadap terjadinya gangguan atau ancaman terhadap Kamtibmas di bidang

Lantas dan menindak apabila diperlukan dalam rangka kegiatan atau operasional Kepolisian, Kedua : pusat system senjata Lalu Lintas Polri yang berkedudukan dibawah Danjen Kobang Diklat Polri dengan tugas pokok menyelenggarakan segala usaha kegiatan mengenai pengembangan taktik dan teknik system senjata serta pendidikan latihan di bidang fungsi teknis lalu lintas Polri dalam rangka system Kamtibmas, serta tugas lain yang dibebankan padanya. Pusedik lantas kedudukannya dibawah Pusedik Lantas sebagai penyelenggara pendidikan. Dan secara organisatoris terpisah dari Dinas Lalu Lintas.

Selanjutnya berdasarkan Keputusan Pangab No.Kep/11/P/III/1984 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara R.I, dan Keputusan Kapolri No. Pol: Kep/09/X/1984 tanggal 30 Oktober 1984, Pusedik lantas kembali berada di bawah Direktorat Pendidikan Polri.

Pada tahun 1984 dengan Surat keputusan Pangab No. Kep/11/P/II 1/1984 tanggal 31 Maret 1984 tentang Pokok-

pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian R.I, Dinas Lalu Lintas Polri dirubah dan diperkecil struktur organisasinya menjadi Sub Direktorat Lalu Lintas Polri di bawah Direktorat Samapta Polri bersama-sama dengan Subdirektorat Polisi Perairan, Polisi Udara dan Satwa Polri.

Pada tahun 1991 tepatnya tanggal 21 Nopember 1991 Subdirektorat Lalu Lintas dikembangkan kembali organisasinya menjadi Direktorat Lalu Lintas Polri berkedudukan di bawah Kapolri yang sehari-harinya dikoordinasikan oleh Deputy Operasi Kapolri.

g. Zaman Kemerdekaan Periode 1998 s/d sekarang

Pada pertengahan tahun 1997, diawali dengan merosotnya nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika, Indonesia dilanda resesi dan krisis moneter dan berkembang menjadi krisis ekonomi. Masyarakat yang dipelopori oleh mahasiswa melakukan demonstrasi menyatakan tidak percaya lagi dengan pemerintahan orde baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto.

Pada tanggal 12 Mei 1998 terjadi peristiwa berdarah dengan meninggalnya 4 orang mahasiswa peserta demonstrasi di depan Universitas Trisakti Jakarta, hal ini yang memicu gerakan demonstrasi mahasiswa yang lebih besar dan menguasai gedung DPR/MPR R.I. Peserta demonstrasi tidak terbatas pada mahasiswa Ibu Kota Jakarta tetapi di semua kota di seluruh Indonesia. Para mahasiswa menuntut adanya reformasi total termasuk turunnya Presiden Soeharto dari kursi kepresidenan. Tuntutan tersebut mendapatkan hasil dengan mundurnya presiden Soeharto dan diganti B.J. Habibie, yang sebelumnya menjabat Wakil Presiden. Presiden Habibie membentuk Kabinet Reformasi Pembangunan dan segera mempersiapkan pelaksanaan Pemilu untuk membentuk pemerintahan baru sesuai dengan kehendak rakyat.

Pada waktu terjadi demonstrasi dan kekacauan di Jakarta dan kota-kota lain di Indonesia. Polisi Lalu Lintas tetap aktif mengendalikan arus lalu lintas dalam melaksanakan tugas dibidang lalu lintas lainnya dengan

penuh semangat, walaupun gelombang demonstrasi panjang cukup melelahkan Polisi Lalu Lintas tetap mewujudkan Kamtibcar Lantas.

Seiring dengan tuntutan demokratisasi dan supremasi hukum maka ditahun 1999 kedudukan Polri dipisahkan dari bagian ABRI menjadi di bawah Departemen Pertahanan dan Keamanan. Dengan terbitnya Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor : VI/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Nomor : VII/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Peran Tentara Nasional Republik Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kedudukan Polri benar-benar mandiri dan terpisah dari peran pertahanan, seiring dengan perubahan dan pemisahan Organisasi Polri dari Organisasi ABRI maka disusun pula Undang-Undang Kepolisian sebagai perubahan dari Undang-Undang No 27

Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menjadi Undang-Undang No 2 Tahun 2002.

Pada tahun 2004 merupakan salah satu tonggak sejarah yang menunjukkan eksistensi Polantas yaitu dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2004 tentang Penetapan Tarif PNPB yang berlaku dilingkungan Polri dimana 7 kewenangan yang diatur dalam PP tersebut 6 kewenangan milik Polantas. Dengan terbitnya PP No 31 Tahun 2004 sebagai pelaksanaan dari Undang-undang No 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak menghilangkan kesan Duplikasi tugas Pokok Polisi Lalu Lintas dengan Departemen Perhubungan, yaitu dimana Peran Polisi Lalu Lintas berada dalam tataran Keamanan Dalam Negeri melalui Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang merupakan ciri khas dari tugas-tugas Polisi secara Universal selaku aparat penegak hukum menggunakan Identifikasi dalam upaya pembuktian bahwa telah terjadi suatu tindak pidana, sedangkan Peran

Departemen Perhubungan berada dalam tataran Regulator Transportasi Nasional.

Dengan pemberlakuan PP ini pula merupakan salah satu ciri khas yang dimiliki oleh fungsi teknis Polisi Lalu Lintas yaitu dapat memberi masukan kepada kas negara melalui biaya administrasi yang dipungut atas pelayanan Polri kepada masyarakat berdasarkan tarif yang telah ditentukan oleh Peraturan Pemerintah tersebut.

Perubahan sosial yang berjalan seiring dengan perkembangan globalisasi telah membawa pengaruh terhadap perubahan paradigma masyarakat. Menyadari dan memahami sepenuhnya keberadaan Polantas saat ini, diperlukan strategi ke depan yang sesuai dengan perubahan lingkungan strategik yang dihadapi Polantas. Perubahan Paradigma Polantas seiring dengan perubahan paradigma Polri yang merupakan refleksi dan tuntutan terhadap peningkatan peran dan tugas Polantas yang semakin kompleks di tengah – tengah masyarakat. Tuntutan akan Polantas yang Profesional dan Proporsional

yang bercirikan Perlindungan, Pengayoman, Pelayanan kepada masyarakat, Penegakan Demokrasi dan Hak Asasi Manusia dalam rangka kepastian hukum dan terwujudnya kamtibmas lantas menuntut reposisi atas kedudukan serta pemulihan fungsi dan peranannya.⁴⁶

B. BIDANG MASING-MASING DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SUMSEL

a. Bidang Regident (BPKB,STNK, SIM)

Tugas pokok Sub Direktorat Administrasi Registrasi dan Identifikasi Direktorat Lalu Lintas (Subdit Minregident) mempunyai tugas kewajiban sebagai berikut : Subdit Minregident adalah unsur pelaksana pada Ditlantas yang berada dibawah Dirlantas.

Subdit Minregident bertugas menyelenggarakan dan membina pelaksanaan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

⁴⁶Dirlantas Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan, Pengambilan Data Pada Tanggal 16 September 2019 Pukul 10.00 WIB

Subdit Minregident dipimpin oleh Kepala Subdit Minregident disingkat Kasubdit Minregident yang bertanggung jawab kepada Dirlantas dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Wadir Lantas.

persyaratan mutasi dari luar daerah (mutasi masuk):

1. Surat permohonan dr ditlantas daerah asal.
2. Surat keterangan pengganti stnk.
3. surat kelengkapan.
4. stnk asli
5. Bpkb asli
6. faktur asli STNK dan BPKB, NIK form A,B dan C
7. Surat fiskal daerah asal.
8. foto copy KTP tujuan

Mekanisme mutasi dari Luar Daerah:

1. Wajib Pajak ke kantor tujuan dengan persyaratan lengkap.
2. pemeriksaan adm diloket.
3. croscek keabsahan surat dan data ranmor.

4. registrasi dan identifikasi.
5. verifikasi dan validasi.
6. pencetakan BPKB.
7. petugas memberi informasi ke WP bahwa BPKB telah dicetak dan dapat diambil dikantor samsat setempat, di polda sumsel dapat dilaksanakan 3-4 hari kerja.

b. Bidang Dikyasa

Dikmas lantasi dasar-dasar kebijaksanaan:

1. Undang-undang Nomor 2 Th. 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
2. Undang-undang Nomor 22 Th. 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Undang-undang Nomor 34 Th. 2004 tentang Jalan
4. Keputusan Kapolri No. Pol : Kep / 53 / X / 2002, tanggal 17 Oktober 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Satuan-satuan pada tingkat Mabes Polri
5. Keputusan Kapolri No. Pol. : Kep / 54 / X / 2002, tanggal 17 Oktober 2002 tentang

6. Organisasi dan Tata Kerja Polri di daerah (Polda).

Maksud dan tujuan Untuk memperdalam dan memperluas pengertian kepada masyarakat tentang masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan dan cara-cara yang ditempuh dalam penyelesaian masalah lalu lintas, sehingga tertanam kebiasaan yang baik masyarakat sebagai pemakai jalan pada umumnya dan para pengemudi khususnya untuk bergerak di jalan sendiri maupun orang lain dengan tingkah laku mentaati perundang-undangan lalu lintas.

c. Bidang dikmas

Tugas, fungsi, peranan dan tujuan dikmas lantans:
Tugas Dikmas Lantans Memberikan bimbingan, penyuluhan serta pendidikan di bidang lalu lintas kepada masyarakat terorganisir maupun tak terorganisir. Melakukan upaya-upaya penerangan lalu lintas kepada masyarakat pengguna jalan. **Fungsi Dikmas Lantans** Sebagai suatu upaya pencegahan dalam menanggulangi

masalah lalu lintas Meningkatkan keikutsertaan masyarakat dalam menciptakan kamseltibcar lantas. **Peranan Dikmas Lantas** Mengajak masyarakat untuk ikut serta dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas Sebagai penyangga dan salah satu sarana untuk membantu pelaksanaan tugas opsnal lantas dlm wujudkan Kamseltibcar Lantas. **Tujuan Dikmas Lantas** adalah untuk memperdalam dan memperluas pengertian pada masyarakat terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi dan menanamkan kebiasaan tertib berlalu lintas.

Kegiatan Dikmas terhadap Masyarakat Terorganisir Insatansi Pemerintahan / Swasta, Kamra, Satpam, Supeltas, PKS, Saka Bhayangkara, Sekolah-sekolah dan Perguruan Tinggi.

Tahap Perencanaan Melakukan Koordinasi (Jumlah peserta, Menentukan waktu,hari, tanggal dan tempat, Mengirim surat). **Tahap Persiapan** Menyiapkan diri (Penampilan rapi, wajar dan menarik, Membaca

refrensi/materi,Latihan kering dan pemantapan)
Menyiapkan materi (Pokok materi disesuaikan dengan
acara giat, Aktual disesuaikan dengan kebutuhan, Cakupan
materi disesuaikan dengan waktu, Penguasaan materi,
Waktu, Metode, Peralatan, Kemungkinan hambatan),
Menyiapkan sarana dan prasarana (Laptop, Infokus, Sound
system, Laser pen, Kendaraan, Kamera).

d. Bidang Gakkum

Sub Direktorat Pembinaan Hukum Direktorat Lalu
Lintas (Subdit Gakkum) mempunyai tugas kewajiban
sebagai berikut:

1. Subdit Gakkum adalah unsur pelaksana pada Ditlantas
yang berada dibawah Dirlantas.
2. Subdit Gakkum bertugas membina pelaksanaan
penegakan Hukum termasuk tata tertib
3. lalulintas oleh satuan pelaksana dalam lingkungan Polda

Subdit Gakkum dipimpin oleh Kepala Subdit
Gakkum disingkat Kasubdit Gakkum yang bertanggung

jawab kepada Dirlantas dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Wadir Lantas.

a. Bidang Renmin

Sub Bagian Perencanaan dan Administrasi Direktorat Lalu Lintas (Subbag Renmin) Mempunyai tugas kewajiban sebagai berikut :

1. Subbagrenmin adalah unsur pembantu pimpinan dan pelayanan staf pada Ditlantas yang berada dibawah Dirlantas.
2. Subbagrenmin bertugas merumuskan/menyiapkan rencana/program kerja dan anggaran. termasuk rencana dan administrasi operasional dan pelatihan, dan menyelenggarakan pelayanan urusan administrasi personil dan logistik, urusan ketatausahaan dan urusan dalam, dan pelayanan keuangan Ditlantas Polda.
3. Subbagrenmin dipimpin oleh Kepala Subbagrenmin disingkat Kasubbagrenmin , yang bertanggung jawab kepada Dirlantas dan dalam

pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali

Wadir Lantas.

a. Patroli Jalan Raya

Satuan Patroli Jalan Raya Direktorat Lalu Lintas (PJR), Satuan Patroli Jalan Raya Direktorat Lalu Lintas (PJR) mempunyai tugas kewajiban sebagai berikut :

1. Sat PJR adalah unsur pelaksana pada Ditlantas yang berada dibawah Dirlantas.
2. Sat PJR bertugas menyelenggarakan dan melaksanakan Patroli Jalan Raya dan
3. tindakan pertama pada tempat kejadian perkara termasuk kecelakaan lalulintas serta tindakan pertolongan.
4. Sat PJR dipimpin oleh Kepala Sat PJR disingkat Kasat PJR yang bertanggung jawab kepada Dirlantas dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah kendali Wadir Lantas.
5. Sat PJR terdiri dari sejumlah induk dan atau Unit PJR.

b. Bidang Ops

Bertanggung jawab kepada direktur lalu lintas yang dalam pelaksanaan tugas sehari-harinya dibawah kendali direktur lalu lintas polda. Bidang ops bertugas melaksanakan pembinaan manajemen oprasional dan pelatihan, penyelenggaraan Anev oprasional ditlantas dan mengelola teknologi informasi serta dokumentasi lalu lintas.

Didalam pelaksanaan tugasnya bidang di bagian ops menyelenggarakan fungsi:

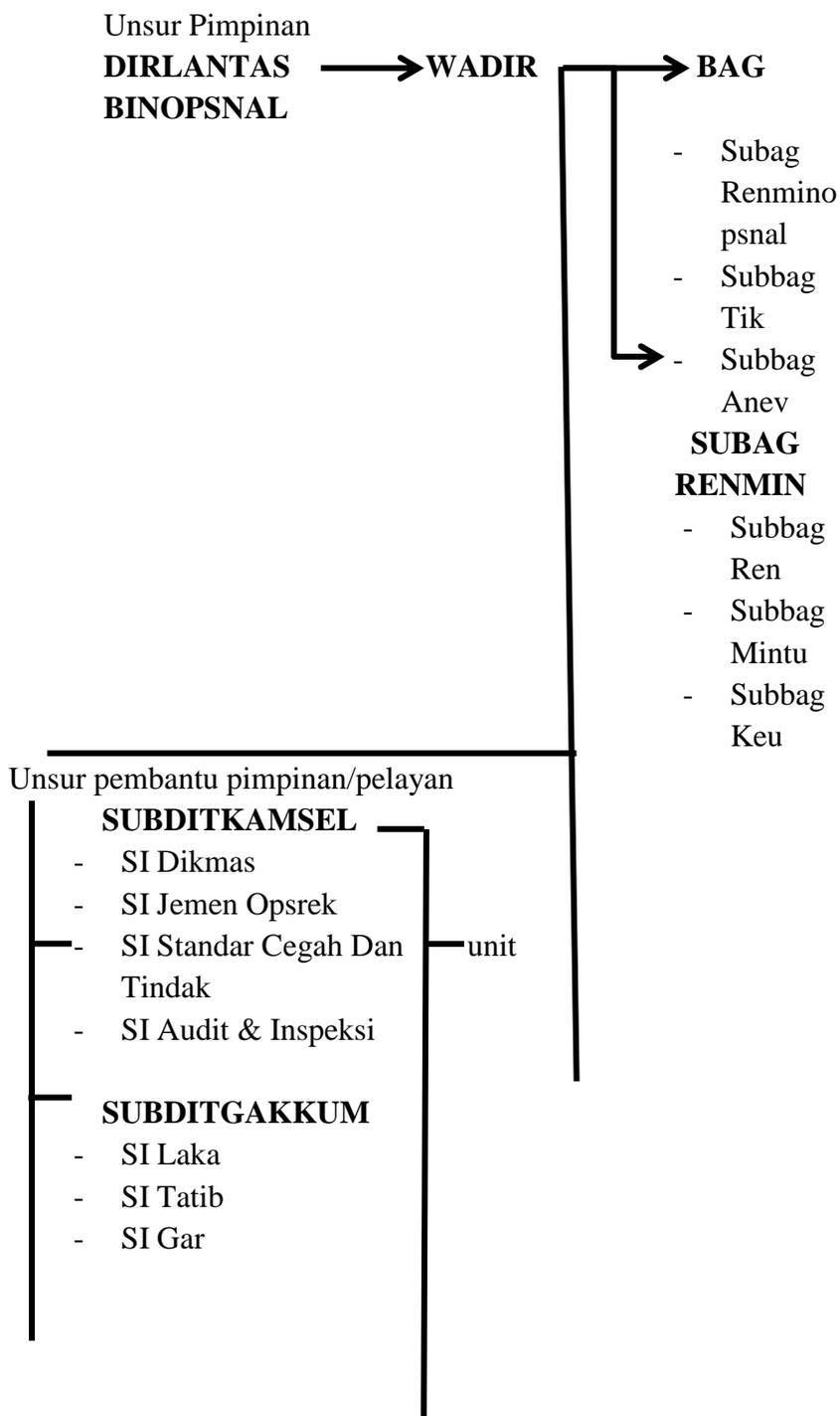
1. Pembinaan manajemen oprasional dan pelatihan bidang lalu lintas.
2. Pelaksanaan analisa dan evaluasi serta pengumpulan, pengolahan data dan penyajian informasi serta dokumentasi bidang lalu lintas.
3. Pengelolaan teknologi informasi dan dokumentasi lalu lintas.

C. VISI DAN MISI DITLANTAS POLDA SUMATERA SELATAN

Polisi lalu lintas sebagai ujung tombak dalam menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas harus mampu beradaptasi dengan segala perubahan dan perkembangan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat. Ditengah dinamika yang begitu pesat, menghadapi tantangan yang semakin berat dan kompleks yang pada akhirnya memperluas bentang tugas polantas. Untuk menyikapi perubahan yang cepat polantas harus memiliki pandangan kedepan yang mampu membimbing dan memberikan arahan pengembangan serta kemajuan yang lebih tinggi dibanding dengan intensitas permasalahan yang dihadapi.

Untuk menyikapi permasalahan tersebut di atas, sebagai pedoman kedepan telah dirumuskan visi dan misi direktorat lalu lintas polda sumatera selatan sebagai berikut “ menjadikan postur polisi lalu lintas profesional lintas dipercaya masyarakat dan berorientas kepada kepentingan masyarakat, baik dalam bidang pemeliharaan Kamtibmas, sebagai pengayom, pelindung dan pelayan masyarakat serta penegakan hukum bidang lalu lintas, sehingga terwujud keamanan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

D. RUKTUR ORGANISASI DITLANTAS POLDA SUMATERA SELATAN



— SUBDITREGIDENT

- SI sim
- SI stnk
- SI bpkb
- SI fasmatsbst

—
SAT PJR

|
UNIT

Struktur Organisasi 3.1 Dirlantas Polda Sumatera Selatan

No	Pangkat /GOL	Tipe A			Tipe B		
		Per kab 22	Usulan	Selisih	Per kab 22	Usulan	Selisih
POLRI							
1	KBP	1	1	0	1	1	0
2	AKBP	7	6	-1	7	6	-1
3	KP	15	15	0	15	15	0
4	AKP	27	27	0	24	24	0
5	IP	28	31	+3	19	21	+2
6	BA	94	94	0	64	56	+1
	JUMLAH	172	174	+2	130	132	+2
PNS							
1	PNS GOL III	6	5	-1	6	5	-1

2	PNS GOL II	28	31	+3	21	21	0
	Jumlah	34	36	+2	27	26	-1
	Total	206	210	+4	157	158	+2

**TABEL 1.2 DATA MUTASI KENDARAAN PERTAHUN
Tahun 2018**

MB Penumpang	Sepeda Motor	MB. Bus	MB. Barang	Kendaraan Khusus	Jum lah
1.613	527	20	366	1	2.52 7

Tahun 2019

MB Penumpang	Sepeda Motor	MB. Bus	MB Barang	Kendaraan Khusus	Juml ah
1.265	480	28	247	1	2.021

**TABEL 1.3 LAMPIRAN PERATURAN PEMERINTAH
REPUBLIK INDONESIA NOMOR 60 TAHUN 2016
TENTANG JENIS DAN TARIF ATAS JENIS
PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK YANG
BERLAKU PADA KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK
INDONESIA.**

No	Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak	Satuan	Tarif
	Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)		
	1. Kendaraan Bermotor Roda 2 Dan Roda 3		

	a. Baru	Pernerbitan	100.000,00
	b. Perpanjangan	Pernerbitan Per 5 Tahun	100.000,00
	2. Kendaraan Roda 4 Atau Lebih		
	a. Baru	Pernerbitan	200.000,00
	b. Perpanjangan	Pernebitan Per 5 Tahun	200.000,00
F	Penerbitan Surat Tanda Kendaraan Bermotor (BPKB)		
	1. Kendaraan Bermotor Roda 2 Dan Roda 3		
	a. Baru	Penerbitan	225.000,00
	b. Ganti Pemilik	Pernerbitan	225.000,00
	2. Kendaraan Bermotor Roda 4 Atau Lebih		
	a. Baru	Pernerbitan	337.000,00
	b. Ganti Pemilik	Pernerbitan	337.000,00
G	Penerbitan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)		
	1. Kendaraan Bermotor Roda 2 Dan Roda 3	Perpasang	60.000,00
	2. Kendaraan Roda 4 Atau Lebih	Perpasang	100.000,00
H	Penerbitan Surat Mutasi Kendaraan Bermotor Diluar Daerah		
	1. Kendaraan Bermotor Roda 2 Dan Roda 3	Penerbitan	150.000,00
	2. Kendaraan Roda 4 Atau Lebih	Penerbitan	250.000,00

PROFIL INFORMASI WAWANCARA

A. Pengantar

Saya *Ratiya Ningsih* mahasiswa akhir program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah pada fakultas syariah dan hukum uin raden fatah palembng sedang menyusun skripsi dengan judul: *Transaksi Pembelian Kendaraan Bermotor Tanpa Balik Nama (Studi Hak Kepemilikan Bagi Pembeli Dalam Pandangan Pihak Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan)*. Masalah utama dalam studi ini adalah status hak kepemilikan kendaraan motor tanpa melakukan balik nama menurut pandangan Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan.

Sejalan dengan hal itu kiranya bapak/ibu berkenan menjadi responden saya dan berkenan juga menjawab beberapa pertanyaan yang saya ajukan. Semua jawaban yang disampaikan bapak dan ibu hanya digunakan untuk kepentingan ilmiah semata.

Demikianlah atas bantuan bapak/ibu diucapkan terima kasih.

B. Data Responden

Nama : Raden Indra

Jabatan : brigadir mutasi masuk BPKB

Daftar Pernyataan

No.	Pertanyaan	Pernyataan
1	Bagaimana kewajiban pemilik kendaraan bermotor dan penerima dalam hal penyerahan hak milik	Wajib melakukan pemindahan balik nama bagi penerima dan wajib melakukan pemblokiran

		stnk bagi pemilik pertama sebelum diserahkan kepada penerima.
2	Status hak kepemilikan jual beli kendaraan bermotor jika tidak dibalik nama	Menurut pandangan umum itu sah tetapi jika dilihat dari peraturan direktorat lalu lintas polda sumsel itu tidak sah atau kepemilikannya tidak berpindah kepada pembeli.
3	pendapat bapak terhadap kasus jual beli tanpa melakukan balik nama kendaraan.	Penjual dan pembeli akan dirugikan karena jika tidak melakukan balik nama kendaraan akan dikenakan pajak progresif.
4	Adakah sanksi jika tidak melakukan balik nama kendaraan	Tidak ada aturan sanksi yang ditetapkan. Hanya saja dikenakan pajak progresif

Nama : Gatot Prakesa

Jabatan : Brigadir Pembantu Pelayanan Pimpinan

Daftar pertanyaan

No.	Pertanyaan	Pernyataan
1	Bagaimana kewajiban pemilik kendaraan bermotor dan penerima dalam hal penyerahan hak milik	Wajib melakukan pemindahan balik nama bagi penerima dan wajib melakukan pemblokiran stnk bagi pemilik pertama sebelum diserahkan kepada penerima.
2	Status hak kepemilikan jual beli kendaraan bermotor jika tidak dibalik nama	Menurut pandangan umum itu sah tetapi jika dilihat dari peraturan direktorat lalu lintas

		polda sumsel itu tidak sah atau kepemilikannya tidak berpindah kepada pembeli.
3	pendapat bapak terhadap kasus jual beli tanpa melakukan balik nama kendaraan.	Penjual dan pembeli akan dirugikan karena jika tidak melakukan balik nama kendaraan akan dikenakan pajak progresif.
4	Adakah sanksi jika tidak melakukan balik nama kendaraan	Tidak ada aturan sanksi yang ditetapkan. Hanya saja dikenakan pajak progresif

Palembang, 16 September 2019