

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN: TANTANGAN DAN PROSPEK

Denico Doly

(Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi/P3DI
Sekretariat Jenderal DPR RI, Nusantara II, Lantai 2, DPR RI,
Jl. Jend. Gatot Subroto, Senayan, Jakarta 10270, Indonesia;
email:achmad.fahham@dpr.go.id)

Naskah Diterima: 21 Agustus 2015, direvisi: 15 September 2015,
disetujui: 30 September 2015

Abstract

The number of traffic violations in Indonesia has reached at an alarming level, causing more property damage, injuries, and claiming more casualties and lives. In line with the situation, law enforcement on traffic violations have not been yet able to be effectively implemented. Several factors are, arguably, behind this problem, namely: the effectiveness of the law, its enforcement apparatus, road infrastructure conditions, as well as community respons and their culture. Above of these, the writer argues, law enforcement against traffic violations becomes important because a traffic violation has caused various losses, both material and immaterial. Therefore, the writer sees necessity to improve the law by stipulating maximum penalties for traffic violations. In addition to this, a better management to handle traffic problems and violations is further needed so that the new traffic law can be implemented properly. Efforts to significantly curb traffic violations are seen urgent as preventive and repressive solutions to (the will be) violators. For this reason, various stakeholders of the traffic law must be able to synchronize their tasks and functions.

Keywords: traffic law, road transportation, UU 22/2009, law enforcement, traffic violations.

Abstrak

Angka pelanggaran lalu lintas di Indonesia sudah sangat memprihatinkan, dengan semakin banyaknya kerusakan yang ditimbulkan, mulai dari barang, korban luka, sampai dengan korban jiwa. Sejalan dengan perkembangan itu, penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas belum dapat berjalan dengan baik. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: faktor peraturan perundang-undangan, faktor penegak hukum, faktor fasilitas atau sarana, faktor respon masyarakat dan faktor kebudayaan. Penegakan hukum yang maksimal terhadap pelanggaran lalu lintas penting dilakukan, karena pelanggaran lalu lintas menimbulkan kerugian baik secara materiil maupun imateriil. Selain itu, perlu juga dilakukan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas dengan cara preventif maupun represif. Para pihak yang berkepentingan dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas, sebagai konsekuensinya, harus melakukan sinkronisasi terhadap tugas dan fungsi masing-masing lembaga atau kementerian.

Kata kunci: UU lalu Lintas, angkutan jalan, UU No. 22/2009, penegakan hukum, pelanggaran lalu lintas

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring pertumbuhan penduduk saat ini yang terjadi di Indonesia, maka semakin meningkat juga pengguna jalanan baik itu menggunakan kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Perkembangan ini sudah selayaknya diikuti juga dengan penambahan jumlah atau panjang jalanan dimaksudkan untuk menghindari penumpukan pengguna jalan di salah satu jalan saja. Akan tetapi saat ini yang terjadi di Indonesia, khususnya di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, angka laju pertumbuhan penduduk tidak setara dengan jalanan yang ada di Ibukota. Hal ini kemudian yang menjadikan DKI Jakarta mengalami kemacetan setiap harinya. Kemacetan ini menjadikan salah satu alasan bagi para pengendara kendaraan bermotor untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia cukup tinggi, hal ini dapat dilihat berdasarkan data yang diperoleh Kepolisian Republik Indonesia (Polri), di mana Indonesia menempati peringkat ke-5 di dunia sebagai negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi.¹ Peringkat ke-5 di seluruh dunia ini bukan membanggakan bagi Indonesia. hal ini tentu saja membuat Indonesia merupakan Negara ke-5 terburuk dalam mengelola dan menerapkan hukum tentang lalu lintas. Buruknya pengelolaan lalu lintas ini menjadikan prestasi Indonesia menurun di mata dunia. Hal ini tentu saja tidak membanggakan bagi bangsa Indonesia. Pengelolaan yang buruk dan penegak hukum yang tidak profesional menjadi permasalahan bagi bangsa Indonesia dalam mengelola dan melaksanakan peraturan lalu lintas.

¹ "Nasional, Indonesia peringkat lima dunia tingkat kecelakaan lalu lintas", (online), (<http://rri.co.id/post/berita/95107/>), diakses tanggal 24 Desember 2014).

Tingkat kecelakaan di Indonesia mengkhawatirkan, berdasarkan data yang diperoleh Polri jumlah tingkat kecelakaan di Indonesia tidak kecil, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Data Tingkat Kecelakaan di Indonesia

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Jiwa	Kerugian Negara
2011	177.620	32.657	Rp. 286.000.000.000,-
2012	109.038	27.441	Rp. 217.000.000.000,-
2013	101.037	25.157	Rp. 254.000.000.000,-
2014	85.765	26.623	Rp. 224.297.495.658,-

sumber: dari berbagai sumber (data diolah oleh penulis)²

Berdasarkan data yang diperoleh Polri ini dapat dilihat bahwa kecelakaan lalu lintas tidak saja menimbulkan kerugian bagi para pengendara saja, tapi juga dapat menimbulkan kerugian bagi negara. Selain itu berdasarkan data yang ada, maka dapat dilihat bahwa ada penurunan angka kecelakaan dan kerugian negara yang ditimbulkan dari adanya kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Salah satu faktor terjadinya penurunan tingkat kecelakaan ini dikarenakan Polri melakukan Operasi Zebra di seluruh wilayah Indonesia. Operasi Zebra yang dilakukan oleh pihak Kepolisian ditujukan untuk mengurangi tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.³ Berbagai "operasi" atau razia yang dilakukan oleh pihak Kepolisian juga menimbulkan berbagai permasalahan tersendiri. Hal ini dapat dilihat bahwa banyak masyarakat yang belum atau tidak mengerti terkait dengan mekanisme atau prosedur yang benar ketika pihak Kepolisian melakukan razia. Kurangnya sosialisasi dan juga pembelajaran kepada masyarakat merupakan permasalahan bagi para pengendara kendaraan bermotor. Masyarakat bukan saja belum mengetahui peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam menggunakan jalanan, akan tetapi juga belum mengetahui secara benar bagaimana proses atau mekanisme yang dilakukan oleh pihak Kepolisian apabila terjadi suatu pelanggaran lalu lintas dan juga prosedur terkait dengan razia.

Berdasarkan data saat dilakukannya Operasi Ketupat Tahun 2015 pada tanggal 10 – 24 Juli 2015

² sumber-sumber yang dimaksud yaitu: "Total Kerugian Kecelakaan Lalu Lintas Mencapai Rp. 224 Miliar", (*online*), (<http://otomotif.kompas.com/read/2015/02/17/084000915>, diakses tanggal 24 Desember 2015); dan "Jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2013 menurun", (*online*), (<http://www.tribunnews.com/nasional/2014/01/26/jumlah-korban-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas-tahun-2013-menurun>, diakses tanggal 6 Oktober 2015).

³ "Operasi Zebra 2014 turunkan angka kecelakaan lalu lintas", (*online*), (<http://ntmcpolri.info/operasi-zebra-2014-turunkan-angka-kecelakaan-lalu-lintas/>, diakses tanggal 24 Desember 2014).

terdapat 21.921 pelanggaran, yang terdiri dari 13.719 tilang dan 8.202 teguran yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebanyak 82 kali dengan jumlah korban 113 orang yang terdiri dari 6 orang meninggal dunia, 32 orang luka berat, dan 75 orang luka ringan dan kerugian mencapai Rp117.400.000,-. Adapun kendaraan bermotor yang paling banyak melanggar adalah sepeda motor.⁴ Berdasarkan data ini maka menunjukkan bahwa perkembangan sepeda motor di Indonesia memang sangat pesat. Bagi sebagian masyarakat di Indonesia, sepeda motor memang merupakan kendaraan yang cukup efektif digunakan. Selain murah, sepeda motor juga dapat digunakan untuk berbagai aktifitas masyarakat. Cara mendapatkan sepeda motor yang cukup mudah merupakan suatu keuntungan bagi masyarakat dalam memperoleh kendaraan bermotor. Sayangnya hal ini tidak diikuti dengan pola perilaku masyarakat yang taat pada saat membawa kendaraan bermotornya. Seringkali ditemui sepeda motor melawan arus, memotong jalur antrian, digunakan oleh seseorang yang belum cukup umur, sampai dengan melewati jalan yang dikhususkan bagi pejalan kaki. Berdasarkan data ini maka dapat dilihat bahwa kendaraan bermotor khususnya sepeda motor menjadi permasalahan di jalanan. Berbagai pelanggaran yang terjadi di jalanan ini juga menyebabkan kecelakaan. Tingkat kecelakaan pada sepeda motor sangat tinggi, hal ini dikarenakan banyak para pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi peraturan perundang-undangan. Razia atau "operasi" yang dilakukan oleh pihak Kepolisian merupakan upaya untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas dan merupakan langkah bagi Kepolisian untuk menertibkan para pengguna jalan. Akan tetapi apabila melihat realita atau kenyataan yang ada, maka usaha Kepolisian untuk melakukan penertiban terhadap para pengguna jalan ini masih kurang efektif. Berbagai pelanggaran terhadap lalu lintas masih banyak terjadi.

Berdasarkan data yang ada, penyebab utama besarnya angka kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran, atau pun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas, atau sengaja maupun tidak sengaja tidak menghiraukan sopan santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum.⁵ Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa faktor manusia merupakan faktor

⁴ "Inilah data pelanggaran lalu lintas saat operasi ketupat 2015", (*online*), (<http://wartakota.tribunnews.com/2015/07/25/inilah-data-pelanggaran-lalu-lintas-saat-operasi-ketupat-2015>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

⁵ Suwardjoko P. Wrapani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002, hlm. 106.

utama dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia. Manusia merupakan pemegang kendali terhadap kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang digunakan. Adapun sebagai pemegang kendali, tentu saja harusnya dapat mengendalikan kendaraannya secara sadar. Penggunaan kendaraan yang baik dan benar merupakan langkah yang harusnya dapat dilakukan oleh para pengendara kendaraan bermotor, akan tetapi yang terjadi saat ini justru sebaliknya. Pengendara kendaraan bermotor tidak dapat mengendalikan kendaraannya karena berbagai alasan. Kendaraan yang harusnya dikendalikan pada kecepatan tertentu tidak dipatuhi, sehingga menimbulkan kecelakaan pada diri sendiri atau dapat menimbulkan kecelakaan pada orang lain. Pengendalian terhadap kendaraan bermotor menjadi permasalahan tersendiri bagi para pengendara kendaraan bermotor. Selain tidak dapat mengendalikan kecepatan kendaraan, masyarakat juga seringkali menggunakan kendaraan bermotor tidak pada tempatnya. Hal ini dapat dilihat di jalanan yang dirancang khusus bagi pejalan kaki yang seringkali digunakan oleh motor untuk mencari jalan lain agar terhindar dari kemacetan. Hal ini tentu saja dapat membahayakan pejalan kaki yang sedang menggunakan haknya untuk berjalan kaki pada tempatnya.

Rumitnya permasalahan lalu lintas di Indonesia disebabkan karena banyaknya pelanggaran terhadap rambu dan juga aturan terkait dengan lalu lintas. Pelanggaran terhadap aturan lalu lintas ini sering ditemui diberbagai tempat di Indonesia, mulai dari jalan raya sampai dengan jalan kecil, mulai dari kota sampai dengan desa, mulai dari jalanan umum sampai dengan jalanan lingkungan. Pemerintah bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) telah membuat dan mengundang peraturan atau kebijakan terkait dengan lalu lintas yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ). UU LLAJ diundangkan dengan tujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.⁶ Selain itu tujuan diundangkannya UU LLAJ juga untuk mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁷

Diundangkannya UU LLAJ diharapkan dapat memberikan kepastian hukum kepada masyarakat terkait dengan penggunaan jalan di Indonesia. Penegakan hukum terkait dengan pelanggaran lalu lintas diharapkan dapat di implementasikan oleh para penegak hukum. Adapun hal ini untuk mengurangi tingkat korban luka dan korban jiwa yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas. Saat ini tujuan dari UU LLAJ ini belum dapat terlaksana, karena masih banyaknya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas yang dilakukan masyarakat. Tingkat kecelakaan di Indonesia yang semakin meningkat menjadi sorotan berbagai pihak khususnya Polri. Berbagai cara dilakukan oleh Polri untuk mengurangi tingkat angka kecelakaan di Indonesia. Berbagai rekomendasi, peraturan perundang-undangan, maupun cara yang persuasif telah dilakukan oleh Polri, akan tetapi sepertinya hal tersebut tidak terlalu banyak berpengaruh pada berkurangnya angka pelanggaran lalu lintas.

Kecelakaan yang menyebabkan korban luka maupun korban jiwa seringkali dikarenakan ketidakpatuhan pengguna jalan untuk mentaati peraturan lalu lintas yang berlaku. Ketidakpatuhan ini dilakukan oleh berbagai kalangan masyarakat, baik itu dari kalangan bawah sampai dengan kalangan atas. Berbagai macam pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh masyarakat, mulai dari yang ringan sampai dengan pelanggaran berat. Adapun berbagai pelanggaran tersebut seperti berhenti di sembarang tempat, jalan di bahu jalan di jalan tol, tidak memakai helm, menerobos lampu merah, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), tidak menghidupkan lampu motor pada siang hari, sampai dengan muatan yang melebihi kapasitas penumpang pada kendaraan bermotor. Pelanggaran lalu lintas ini dilakukan oleh masyarakat, pejabat, sampai dengan penegak hukum itu sendiri. Berbagai pelanggaran ini dapat menyebabkan kecelakaan yang dapat menimbulkan korban luka maupun korban jiwa.

Ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas di Indonesia menjadi permasalahan yang belum dapat diselesaikan. Pelanggaran atas peraturan lalu lintas dianggap sebagai budaya yang wajar bagi masyarakat dimana pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai hal yang wajar di kalangan masyarakat. Seringkali para pengendara motor dan mobil menerobos lampu lalu lintas atau parkir tidak pada tempatnya. Hal ini kemudian menyebabkan tidak saja angka kecelakaan yang tinggi dan dapat menimbulkan korban luka atau korban jiwa. Hal ini juga menjadi salah satu penyebab kemacetan yang terjadi khususnya di Ibukota. Semakin maraknya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas menyebabkan jalanan tempat yang tidak

⁶ Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷ *Ibid.*

aman bagi masyarakat. Kecemasan atau ketakutan terhadap kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang tidak terhindarkan bagi pengguna jalan.

Aparat penegak hukum yang dalam hal ini yaitu Polisi Lalu Lintas (Polantas) berperan sebagai pencegah dan penindak bagi pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Peranan penegak hukum dalam penegakan hukum terhadap lalu lintas menentukan baik dan buruknya proses hukum, khususnya di Indonesia. Oleh karena itu pelanggaran lalu lintas harus menjadi hal yang serius untuk ditanggulangi dan dicarikan jalan keluarnya. Peranan Polantas dalam menanggulangi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas sangat penting, hal ini dikarenakan Polantas merupakan garda terdepan dalam melakukan hal tersebut. Akan tetapi peranan Polantas dalam mengurangi tingkat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas belum dapat diterapkan secara maksimal. Banyak kendala yang dihadapi oleh Polantas dalam menanggulangi tingkat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Salah satu sebabnya yaitu banyaknya masyarakat yang tidak memperdulikan keberadaan aturan dan rambu lalu lintas yang sudah disediakan oleh Pemerintah maupun pihak Kepolisian. Permasalahan ini kemudian memberikan dampak belum maksimalnya upaya Polri dalam menegakkan hukum dan menanggulangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.

B. Perumusan Masalah

Pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas menjadi permasalahan tersendiri di Indonesia. Banyaknya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor menjadi perhatian banyak kalangan. Pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas menjadikan jalan sebagai tempat yang berbahaya bagi para pengguna jalan. Penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas dikatakan belum maksimal dilakukan. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa sajakah faktor-faktor penyebab penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas di Indonesia tidak maksimal?
2. Bagaimana upaya penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas?

C. Tujuan Penulisan

Adapun yang menjadi tujuan penulisan ini yaitu untuk mengetahui tentang apa saja yang menjadi faktor-faktor penyebab penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dan bagaimana upaya penegak hukum dalam menanggulangi pelanggaran

lalu lintas. Tulisan ini juga dapat digunakan sebagai masukan kepada Anggota DPR RI dalam merubah peraturan perundang-undangan khususnya UU LLAJ.

D. Kerangka Pemikiran

1. Pelanggaran Lalu Lintas

Pasal 1 angka 2 UU LLAJ mendefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan Pasal 1 angka 11 UU LLAJ mendefinisikan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas jalan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa segala sesuatu yang bergerak di jalan atau fasilitas jalan harus mematuhi peraturan lalu lintas. Seperti telah disebutkan sebelumnya, bahwa salah satu tujuan dari dibentuknya UU LLAJ ini yaitu untuk mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat, oleh karena itu pelaksanaan penegakan hukum kepada para pelanggar peraturan lalu lintas harus dilakukan. UU LLAJ mengatur bahwa setiap orang wajib untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Ketentuan pidana yang terdapat dalam UU LLAJ ini dikenakan kepada setiap orang, yang artinya adalah UU LLAJ ini melekat kepada setiap orang yang menggunakan jalan. Oleh karena itu, setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh setiap orang harus diberikan sanksi kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan.⁸

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) membagi perbuatan pidana menjadi dua, yaitu kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan diatur dalam Buku II KUHP dan pelanggaran diatur dalam Buku III KUHP. Pada dasarnya KUHP tidak menjelaskan secara langsung definisi dari kejahatan dan pelanggaran. Akan tetapi secara doktrinal, delik kejahatan adalah perbuatan-perbuatan yang sudah dipandang seharusnya dipidana karena bertentangan dengan keadilan, meskipun perbuatan itu belum diatur dalam undang-undang. Sedangkan pelanggaran adalah perbuatan-perbuatan yang barulah diketahui sebagai delik setelah dirumuskan dalam undang-undang.⁹

⁸ Pengecualian ini diberikan kepada pengguna jalan yang mendapatkan prioritas utama seperti pemadam kebakaran yang sedang menjalankan tugas, ambulans yang mengangkut orang sakit, pimpinan lembaga Negara, dan lain-lain sebagaimana diatur dalam Pasal 134 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengguna jalan ini dapat mengabaikan peraturan lalu lintas ketika sedang bekerja. Misalnya saja pemadam kebakaran yang akan melakukan pemadaman, dapat menerobos lampu lalu lintas sama halnya dengan ambulans yang membawa orang sakit.

⁹ Roni Wiyanto, *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: CV Mandar Maju, 2012, hlm. 169-170.

Moeljanto mengatakan bahwa sebuah perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu peraturan hukum yang disertai dengan ancaman (sanksi) berupa pidana tertentu bagi siapa saja yang melanggar larangan tersebut.¹⁰ Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa sebuah pelanggaran atas peraturan lalu lintas merupakan sebuah perbuatan pidana, dimana perbuatan tersebut diatur di dalam UU LLAJ. Perbuatan melanggar peraturan perundang-undangan menimbulkan sanksi pidana yang dikenakan kepada pelanggarnya. Pelanggaran dalam KUHP memang tidak menyebutkan secara langsung terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Akan tetapi KUHP mengatur delik yang ditimbulkan dari pelanggaran lalu lintas tersebut. Misalnya karena kealpaannya menyebabkan matinya orang, karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat,¹¹ dan karena kealpaannya menyebabkan bangunan-bangunan, trem kereta api, telegram, telepon dan listrik dan sebagainya hancur atau rusak.¹²

UU LLAJ sendiri sudah mengatur mengenai jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan sebagai berikut:¹³

- 1) Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan lalu lintas yang dapat menimbulkan kerusakan jalanan.
- 2) Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain.
- 3) Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal.
- 4) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain.
- 5) Mengemudikan kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.
- 6) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Polri.
- 7) Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan SIM.
- 8) Pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas Polri.
- 9) Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, di pengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan.
- 10) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda.
- 11) Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll.
- 12) Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.
- 13) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), tidak dapat menunjukkan SIM, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala.
- 14) Mengemudikan kendaraan bermotor/ penumpang yang duduk di samping tidak dikenakan sabuk pengaman.
- 15) Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm.
- 16) Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).
- 17) Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari satu orang.
- 18) Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalahkan lampu utama pada siang dan malam hari dalam kondisi tertentu.
- 19) Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan.
- 20) Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat.
- 21) Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara Kereta Api (KA) dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu Kereta Api (KA) mulai ditutup.
- 22) Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan.
- 23) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir/darurat.
- 24) Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda.
- 25) Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan/ lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan.
- 26) Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan.
- 27) Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain di tempat pemberhentian.

¹⁰ Moeljanto, *Asas-asas Hukum Pidana*, Yogyakarta: Rineka Cipta, 2000, hlm. 54

¹¹ Pasal 459-460 KUHP

¹² Pasal 409 KUHP.

¹³ Pasal 275 – 303, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 28) Mengemudikan mobil barang untuk angkut orang.
- 29) Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan/turunkan penumpang lain di sepanjang jalan.
- 30) Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan.
- 31) Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak patuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan.
- 32) Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan.
- 33) Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin.
- 34) Tidak asuransikan tanggung jawabnya untuk ganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga.
- 35) Tidak asuransikan awak kendaraan dan penumpang.

Pasal 316 UU LLAJ sudah mengklasifikasikan pelanggaran¹⁴ atau kejahatan¹⁵ yang terdapat dalam UU LLAJ. Selain itu juga UU LLAJ sudah mengklasifikasikan kecelakaan yang terjadi akibat dari pelanggaran lalu lintas. Adapun klasifikasi ini diatur dalam Pasal 229 UU LLAJ yang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas digolongkan atas kecelakaan lalu lintas ringan¹⁶, kecelakaan lalu lintas sedang¹⁷, dan kecelakaan lalu lintas berat¹⁸. Pasal 229 ayat (5) mengatakan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas ini dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidak-laikan kendaraan, serta ketidak-laikan jalan dan/atau lingkungan.

¹⁴ Pasal 316 ayat (1) menyatakan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

¹⁵ Pasal 316 ayat (2) menyatakan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

¹⁶ Pasal 229 ayat (2) UU LLAJ menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas ringan adalah kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

¹⁷ Pasal 229 ayat (3) UU LLAJ menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

¹⁸ Pasal 229 ayat (4) UU LLAJ menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Pasal 1 angka 24 UU LLAJ menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Ditambahkan pula oleh Naining Ramdlon bahwa, faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan (faktor utama), faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor keadaan atau alam.¹⁹

2. Penegakan Hukum

Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia.²⁰ Oleh karena itu, adanya hukum atau peraturan perundang-undangan ditujukan untuk melindungi masyarakat. Agar kepentingan masyarakat terlindungi, maka penegakan hukum harus terlaksana.²¹ Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa tujuan dari pembentukan peraturan perundang-undangan akan terwujud ketika pelaksanaan undang-undang tersebut dapat berjalan dengan baik. Adapun Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa dalam penegakan hukum ada 3 (tiga) unsur yang harus diperhatikan yaitu kepastian hukum (*rechtssicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), dan keadilan (*gerechtigheit*).²²

Penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan.²³ Adapun keinginan-keinginan ini merupakan pemikiran-pemikiran yang dilahirkan dari pembuat peraturan perundang-undangan. Pemikiran yang lahir dari pembentuk undang-undang ini kemudian dituangkan kedalam suatu naskah yang akan disahkan menjadi undang-undang. Keinginan atas pemikiran ini didasari oleh sebuah naskah akademis yang telah melalui kajian atau penelitian mendalam terkait dengan apa yang akan diatur dalam peraturan perundang-undangan tersebut. Soerjono Soekanto mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan

¹⁹ Naining Ramdlon, *Mengarahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya : Bina Ilmu, 1983. Hlm. 23

²⁰ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1996, hlm. 145.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hlm. 24.

kedamaian pergaulan hidup.²⁴ Selanjutnya Soerjono Soekanto juga mengatakan bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata untuk melaksanakan perundang-undangan, akan tetapi usaha untuk menyeimbangkan ketidakserasian antara nilai, kaidah dan pola perilaku.²⁵ Oleh karena itu, Soerjono Soekanto mengatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum disebabkan:²⁶

1) Faktor hukumnya sendiri yaitu peraturan perundang-undangan.

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Justru itu, suatu kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

2) Faktor penegak hukum yakni pihak-pihak yang membentuk dan menerapkan hukum.

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

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

secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

4) Faktor masyarakat yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

5) Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, maka dapat dilihat bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi dari penegakan hukum dapat dilihat dari 5 (lima) aspek tersebut. Kelima aspek ini kemudian yang dapat mempengaruhi satu sama lain terhadap penegakan hukum yang terjadi selama ini. Tulisan ini tidak akan mengulas secara keseluruhan faktor-faktor penegakan hukum pelanggaran lalu lintas. Tulisan ini membahas satu persatu faktor penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas.

3. Ketaatan Hukum

Ketaatan hukum merupakan permasalahan di bidang hukum yang sudah sangat lama dan berkembang dalam tataran ilmu hukum. Berbagai perkara ataupun peristiwa hukum banyak menimbulkan adanya suatu ketidaktaatan terhadap peraturan atau hukum yang berlaku di masyarakat. Menurut H.C. Kelman, ketaatan hukum dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu:²⁷

²⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hlm. 5.

²⁵ *Ibid*, hlm. 7.

²⁶ *Ibid*. hlm. 8 – 42.

²⁷ Achmad Ali, *Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Jakarta: Prenada Media Group, 2009, hlm. 348.

- 1) Ketaatan yang bersifat *compliance*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena ia takut terkena sanksi.
- 2) Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak.
- 3) Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan benar-benar karena ia merasa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya.

Ketaatan hukum yang dikemukakan H.C. Kelman tersebut didasarkan pada kenyataan yang ada, maka dapat dilihat bahwa ketaatan hukum dapat dilakukan seseorang hanya karena salah satu jenis saja, misalnya hanya karena *compliance*, *identification*, atau karena *internalization* saja. Seseorang yang melakukan ketaatan hukum berdasarkan dua atau tiga jenis ketaatan hukum dapat dikatakan bisa saja terjadi, akan tetapi akan lebih dominan kepada satu jenis saja.

Berdasarkan adanya tiga jenis ketaatan hukum tersebut, maka dapat diketahui tidak hanya keefektifan dari suatu peraturan perundang-undangan saja, akan tetapi juga dapat mengetahui bagaimana kualitas dari undang-undang dan masyarakat yang menerapkannya. Ketiga jenis ketaatan tersebut dapat mengetahui suatu kualitas masyarakat atau kualitas dari peraturan perundang-undangan. Semakin banyak masyarakat yang menaati peraturan perundang-undangan atau peraturan hukum hanya dengan jenis ketaatan *compliance* atau *identification*, maka kualitas masyarakat dan peraturan perundang-undangannya masih rendah. Apabila ketaatan hukum masyarakat berdasarkan jenis *internalization*, maka semakin tinggi kualitas aturan hukum dan masyarakat yang menerapkan hukum tersebut.

II. PEMBAHASAN

A. Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan peraturan lalu lintas

Perkembangan kehidupan di era globalisasi saat ini mempengaruhi kehidupan sosial di masyarakat. Masyarakat semakin maju dan dihadapkan dengan kemajuan teknologi yang cukup pesat. Perubahan paradigma di masyarakat saat ini lebih kepada kemajuan teknologi yang berbasis kepada internet. Perkembangan teknologi ini mempengaruhi kehidupan masyarakat saat ini, hal ini dapat dilihat dari penggunaan berbagai teknologi di kehidupan masyarakat. Salah satu teknologi yang digunakan oleh masyarakat saat ini yaitu sarana transportasi yang sudah dilengkapi berbagai fitur baik dari segi

mesin sampai dengan interior kendaraan yang memanjakan pengendaranya. Perkembangan teknologi ini kemudian yang membuat masyarakat tidak hentinya membeli dan memiliki kendaraan bermotor yang sesuai dengan keinginannya.

Perkembangan teknologi dan laju pertumbuhan penduduk yang begitu besar, menjadikan bertambah pula jumlah kendaraan yang ada di Indonesia. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Kepolisian Daerah Metro Jaya, laju pertumbuhan kendaraan bermotor baik mobil dan motor meningkat sebesar 12% (dua belas persen) setiap tahunnya. Adapun kendaraan bermotor di Jakarta bertambah sebanyak 5.500 sampai dengan 6.000 kendaraan per hari.²⁸ Laju pertumbuhan penduduk dan juga penambahan kendaraan ini tidak sebanding dengan jalanan yang ada di Jakarta, oleh karena itu kemacetan menjadi hal yang seringkali dilihat dan dirasakan di Ibukota Jakarta. Kemacetan di Jakarta ini juga menyebabkan banyak kerugian di berbagai aspek, mulai dari ekonomi sampai dengan lingkungan. Berdasarkan data yang ada, kemacetan di Ibukota Jakarta mengakibatkan pemborosan senilai Rp. 8,3 triliun per tahunnya.²⁹ Kemacetan merupakan salah satu penyumbang memburuknya tingkat kesehatan masyarakat di Jakarta sampai pada tingkatan mengkhawatirkan.

Selain pertumbuhan penduduk dan juga meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, salah satu penyebab kemacetan di Ibu Kota Jakarta yaitu disebabkan tidak patuhnya pengendara kendaraan bermotor terhadap peraturan lalu lintas. Selain menyebabkan kemacetan, pelanggaran peraturan lalu lintas juga merupakan salah satu penyumbang terbesar terhadap jumlah kematian penduduk di setiap wilayah di Indonesia. Kecelakaan yang disebabkan oleh pelanggaran lalu lintas ini menjadi sebuah permasalahan tersendiri di Indonesia. Banyaknya pelanggaran lalu lintas menyebabkan berbagai akibat yang ditimbulkan, mulai dari kemacetan sampai dengan kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa.

Permasalahan dari pelanggaran lalu lintas tidak hanya melibatkan sedikit masyarakat saja, hampir sebagian besar masyarakat di Indonesia pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Potret pelanggaran lalu lintas ini dapat dilihat sehari-hari

²⁸ "Jumlah motor dan mobil di Jakarta tumbuh 12 persen tiap tahun", (*online*), (<http://www.antaranews.com/berita/473169/jumlah-motor-dan-mobil-di-jakarta-tumbuh-12-persen-tiap-tahun>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

²⁹ "Transportasi Kota Jakarta Mengkhawatirkan", (*online*), (<http://bstp.hubdat.web.id/?mod=detilSorotan&idMenuKiri=345&idSorotan=54>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

dan di setiap waktu. Pemandangan paling jelas terhadap pelanggaran lalu lintas ini dapat dilihat di perlintasan lampu lalu lintas. Para pengendara bermotor pasti ada yang melakukan pelanggaran lalu lintas, baik itu berhenti tidak pada tempatnya atau menerobos lampu lalu lintas yang memerintahkan untuk berhenti. Pemandangan lain dapat dilihat pada kendaraan yang melakukan melawan arus lalu lintas, melawan arah di jalan satu arah, dan menyerobot saat palang perlintasan kereta api ditutup. Pelanggaran ini dilakukan oleh berbagai orang dengan berbagai profesi, mulai dari pegawai biasa sampai dengan pejabat Negara.³⁰ Pelanggaran lalu lintas dapat dikatakan sudah menjadi budaya yang berkonotasi negatif. Hal ini dikarenakan adanya anggapan bahwa ketika ada masyarakat yang taat kepada peraturan lalu lintas, maka masyarakat tersebut dianggap sebagai penghalang. Anggapan ini jelas keliru, hal ini dikarenakan setiap pelanggaran lalu lintas akan menyebabkan berbagai sebab, dimana pelanggaran tersebut yang paling berbahaya adalah menyebabkan kecelakaan kepada orang lain yang taat kepada peraturan lalu lintas.

Berbagai pelanggaran lalu lintas seperti yang disebutkan diatas, merupakan adanya indikasi ketidakpatuhan pengemudi kendaraan bermotor terhadap aturan lalu lintas, atau dengan kata lain adanya ketidakdisiplinan pada lalu lintas. Hal ini lebih diperparah dengan adanya "oknum" kepolisian yang menerapkan "denda damai" terhadap para pelanggar lalu lintas tersebut. Oleh karena itu, masyarakat semakin tidak menghargai keberadaan Polantas di Indonesia. Hal ini sangat memprihatinkan karena peraturan yang dibuat dengan biaya yang cukup banyak tidak dipatuhi atau ditaati oleh seluruh rakyat Indonesia. Banyaknya pelanggaran terhadap ketentuan lalu lintas ini dipengaruhi berbagai faktor, adapun salah satunya yaitu faktor penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas. Faktor-faktor ini dipengaruhi oleh peraturan perundang-undangan, sanksi hukuman, keteladanan penegak hukum, keadilan, tujuan dan kemampuan, kesediaan dan kesadaran individu, sarana, pengaruh lingkungan, waktu, perbuatan, konsep moral, kepribadian dan konsep diri.

Penegakan hukum mutlak diperlukan dalam mengatur arus lalu lintas di Indonesia. Penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas sampai dengan penegakan hukum pidana terhadap para oknum Kepolisian yang menerapkan "denda

damai" tersebut. Penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas tidak akan tercipta ketika para pemangku kepentingan tidak saling menghargai satu sama lainnya. Peraturan dapat ditegakkan ketika seluruh pemangku kepentingan baik penegak hukum dan masyarakat saling menghargai dan juga memahami arti dari tertib berlalu lintas.

Teori yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto bahwa penegakan hukum tergantung dari beberapa faktor yang mempengaruhinya. Adapun faktor-faktor tersebut dapat mempengaruhi secara langsung ataupun tidak langsung terhadap suatu penegakan hukum yang dilakukan oleh para penegak hukum. Faktor *pertama*, yaitu hukumnya sendiri yaitu peraturan perundang-undangan. Menurut Sudikno Mertokusumo,³¹ undang-undang itu sendiri adalah hukum. Oleh karena itu, penegakan hukum itu berarti menegakkan undang-undang, yang dalam hal ini yaitu UU LLAJ. Penegakan hukum diartikan sebagai penegakan atau menjalankan peraturan perundang-undangan dengan sebaik mungkin. Hal ini juga diartikan bahwa ketika terjadi pelanggaran terhadap suatu perundang-undangan maka, sanksi yang diatur dalam undang-undang tersebut harus dijalankan.

Proses penegakan hukum apabila ditelusuri akan sampai kepada pembuatan hukum itu sendiri. Oleh karena itu perumusan pikiran pembuat hukum yang dituangkan ke dalam peraturan perundang-undangan akan menentukan bagaimana penegakan hukum itu dijalankan.³² Oleh karena itu, penegakan hukum terhadap suatu peraturan perundang-undangan akan mempengaruhi apakah undang-undang tersebut dapat di implementasikan dengan baik atau tidak. Keberhasilan dari penegakan hukum yang diatur dalam peraturan perundang-undangan itu akan memberikan dampak terhadap perubahan atau penggantian terhadap undang-undang yang sudah ada.

Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas belum dapat dijalankan dengan maksimal. Hal ini dikarenakan masih ada kelemahan dalam pengaturan tentang lalu lintas. Adapaun menurut penulis kelemahan dalam pengaturan lalu lintas ini yaitu berkaitan dengan sanksi. Sanksi yang diatur dalam UU LLAJ masih dapat dikatakan belum dapat memberikan efek jera. Adapun sanksi yang diatur dalam UU LLAJ yaitu:

- 1) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan kurungan

³⁰ Hal ini dapat dilihat di jalan tol DKI Jakarta yang didominasi oleh para pejabat Negara yang menggunakan mobil Negara melewati bahu jalan dan menyebabkan kemacetan dan membahayakan bagi para pengendara lain yang melintasi jalan tersebut.

³¹ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1999, hlm. 80.

³² R. Priyatno, *Sistem Penegakan Hukum Indonesia dan Permasalahannya (Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum)*, dalam *Buku Hukum dan Keadilan: Aspek Nasional dan Internasional*, Jakarta: Rajagrafindo, 2013, hlm. 278.

- paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,- (Pasal 281).
- 2) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tak dapat menunjukkannya saat razia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 288 ayat 2).
 - 3) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tak dipasang Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 280).
 - 4) Setiap pengendara sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 285 ayat 1).
 - 5) Setiap pengendara mobil yang tidak memenuhi persyaratan teknis seperti spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumper, penghapus kaca dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 285 ayat 2).
 - 6) Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 278).
 - 7) Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 287 ayat 1).
 - 8) Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 287 ayat 5).
 - 9) Setiap pengendara yang tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 288 ayat 1).
 - 10) Setiap pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tak mengenakan sabuk keselamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 289).
 - 11) Setiap pengendara atau penumpang sepeda motor yang tak mengenakan helm standar nasional dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 291 ayat 1).
 - 12) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 293 ayat 1).
 - 13) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,- (Pasal 293 ayat 2).
 - 14) Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau balik arah tanpa memberi isyarat lampu dipidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000,- (Pasal 294).

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat dilihat bahwa sanksi pidana atau denda yang dikenakan kepada pelanggar peraturan lalu lintas masih tergolong kecil. Hal ini berbanding terbalik dengan akibat yang ditimbulkan dari pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang dapat menimbulkan kecelakaan telah mengakibatkan kerugian bagi negara. Seperti telah disebutkan sebelumnya bahwa kerugian negara akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas mencapai angka Rp224 miliar. Hal ini sangat merugikan karena negara harus menanggung kerugian yang diakibatkan oleh pelanggaran lalu lintas. Kerugian negara ini harusnya dapat dimanfaatkan untuk kepentingan lain yang lebih bermanfaat, akan tetapi dikarenakan adanya pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, negara harus menanggung beban anggaran tersebut. Oleh karena itu, sanksi denda kepada pelaku pelanggaran lalu lintas harus mempunyai nilai yang sebanding dengan kerusakan dan kerugian negara yang ditimbulkan. Hal ini juga untuk memberikan efek jera kepada para pelanggar lalu lintas.

Sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Soerjono Soekanto terhadap faktor penegakan hukum salah satunya yaitu faktor peraturan perundang-undangan, dimana penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, akan tetapi juga *peace maintenance*.³³ Oleh karena itu, perlu ada penyalarsan antara tindakan yang ditimbulkan oleh para pelaku dengan sanksi yang dikenakan. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu adanya perubahan mendasar terhadap sanksi yang dikenakan

³³ *Op. Cit*, Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, hlm. 8.

kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas. Perlu dilihat dan dikaji lebih mendalam bahwa pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas seringkali merusak fasilitas umum atau properti yang sudah disediakan oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Perusakan fasilitas umum dan properti pemerintah ini tentu saja dapat dikatakan menghamburkan anggaran negara. Oleh karena itu, pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan perusakan properti dan fasilitas negara perlu mendapatkan sanksi yang cukup besar. Selain itu juga pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dapat merugikan orang lain. Perusakan terhadap properti yang dimiliki oleh orang perseorangan ini perlu mendapatkan ganti rugi. Hal ini belum diatur dalam UU LLAJ. Perlu ada penegasan terhadap perusakan properti yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas akan diganti oleh orang yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini tentu saja akan menjadi dasar hukum bagi masyarakat yang merasa dirugikan akibat dari kecelakaan lalu lintas.

Peraturan perundang-undangan merupakan dasar hukum bagi para penegak hukum dalam bertindak dan melakukan perbuatan hukum. Oleh karena itu, setiap peraturan perundang-undangan tentu saja harus mengikuti perkembangan masyarakat. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Philip Nonet dan Philip Selznick³⁴ tentang hukum responsif, dimana hukum berkembang sesuai perkembangan situasi dan kondisi masyarakat. Oleh karena itu, setiap peraturan perundang-undangan tentu saja akan mengikuti perkembangan, situasi, dan kondisi masyarakat. Perkembangan, situasi, dan kondisi masyarakat ini bertujuan agar setiap peraturan perundang-undangan dapat menjangkau seluruh lapisan masyarakat dan dapat peraturan tersebut dapat diimplementasikan dengan baik. Satjipto Rahardjo mengatakan bahwa penegakan hukum sudah dimulai pada saat peraturan hukumnya dibuat atau diciptakan.³⁵ Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dikatakan bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan, ada sebuah peristiwa hukum yang perlu diatur dalam bentuk legislasi. Adapun tujuan dibentuknya peraturan perundang-undangan ini yaitu untuk menciptakan ketaatan dan perlindungan hukum bagi orang yang menjalankannya. Berdasarkan hal tersebut, maka ketika pembuat undang-undang membuat UU LLAJ maka penegakan hukum sudah dimulai.

Selain hal tersebut diatas, pembentuk peraturan perundang-undangan tentu saja mempunyai keinginan-keinginan yang tertuang dalam substansi peraturan perundang-undangan tersebut. Adapun keinginan ini yaitu untuk memberikan perlindungan kepada para pengguna jalan agar terhindar dari hal yang tidak diinginkan. Selain itu juga untuk memberikan kepastian hukum terhadap apa yang boleh dilakukan dan apa yang dilarang. Keinginan ini tentu saja dimaksudkan untuk memberikan keamanan, kenyamanan, dan ketertiban pengguna jalan dalam berkendara.

Faktor *kedua*, yaitu faktor penegak hukum di mana faktor ini mempunyai ruang lingkup yang cukup luas, di mana para penegak hukum yang dimaksud adalah orang-orang yang secara langsung dan tidak langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum.³⁶ orang-orang yang secara langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum misalnya yaitu kepolisian, kejaksaan, dan hakim. Sedangkan orang-orang yang tidak langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum yang dimaksud oleh penulis yaitu orang-orang yang melakukan kegiatan pendidikan kepada masyarakat terkait dengan penegakan hukum, dalam hal ini yaitu guru, dosen, penyuluh, dll. Masing-masing pihak tersebut diatas mempunyai tugas dan fungsi masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan maupun berdasarkan tugas dan fungsinya sebagai seseorang yang mempunyai kedudukan sebagai fungsional tertentu.

Secara sosiologis, setiap penegak hukum mempunyai kedudukan (*status*) dan peranan (*role*) tersendiri.³⁷ Adapun kedudukan ini merupakan suatu posisi tertentu yang ada di dalam masyarakat yang mungkin saja tinggi, sedang-sedang saja atau rendah. Kedudukan sebagai penegak hukum ini bisa saja menimbulkan suatu posisi tertentu dalam suatu kelembagaan Negara dari lembaga tertinggi sampai lembaga terendah dalam melakukan penegakan hukum. Berdasarkan hal tersebut, maka posisi atau kewenangan dari lembaga tersebut tentu saja akan berbeda-beda dalam melakukan penegakan hukum. Adapun kewenangan dari seorang polisi tentu saja berbeda dengan kewenangan yang dimiliki oleh seorang jaksa atau hakim. Oleh karena itu, peraturan perundang-undangan sudah memberikan kewenangan kepada para penegak hukum sesuai dengan fungsi dari masing-masing lembaga tersebut. Soerjono soekanto mengatakan bahwa seseorang yang mempunyai kedudukan, lazimnya disebut dengan pemegang peranan (*role occupant*). Adapun

³⁴ Philippe nonet dan Philip Selznick, *Hukum Responsif: Pilihan di Masa Transisi*, Jakarta : Perkumpulan untuk Pembaharuan Hukum Berbasis Masyarakat dan Ekologis, hlm. 12.

³⁵ Op.Cit. Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum*, hlm. 24.

³⁶ *Ibid*, hlm. 19-20.

³⁷ *Ibid*.

suatu peranan tertentu dijabarkan ke dalam unsur-unsur.³⁸

- a. Peranan yang ideal (*ideal role*);
- b. Peranan yang seharusnya (*expected role*);
- c. Peranan yang dianggap oleh diri sendiri (*perceived role*); dan
- d. Peranan yang sebenarnya dilakukan (*actual role*).

Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, maka dapat dikatakan bahwa para penegak hukum mempunyai peranan besar dalam melaksanakan penegakan hukum khususnya terkait dengan peraturan lalu lintas. Peranan yang ideal harus dilaksanakan oleh para penegak hukum di Indonesia. Adapun peranan yang ideal ini dimana para penegak hukum harus dapat menjadi panutan atau teladan bagi masyarakat dalam beralalu lintas. Para penegak hukum yang ada di Indonesia telah dirumuskan di dalam beberapa peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU Kepolisian), Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia (UU Kejaksaan), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (UU Kehakiman). Peranan penting yang dilakukan oleh para penegak hukum ini terkadang terkendala di dalam pelaksanaannya. Para penegak hukum yang harusnya menegakkan hukum, seringkali melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas. Hal ini kemudian yang menjadikan penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas tidak dapat dilaksanakan dengan baik.

Penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas tidak akan pernah berjalan dengan baik ketika para penegak hukumnya tidak mencerminkan adanya kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas.³⁹ Penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas akan berjalan dengan baik ketika para penegak hukumnya mentaati peraturan tersebut. Peraturan perundang-undangan dibuat dan diundangkan untuk semua orang tanpa terkecuali. Semua orang sama dihadapan hukum merupakan asas yang tidak dapat dihindari oleh semua kalangan masyarakat, termasuk para penegak hukum. Para penegak hukum merupakan panutan bagi masyarakat dalam bersikap dan bertindak. Ketika para penegak hukum tidak lagi taat terhadap peraturan perundang-undangan, maka masyarakat akan mengikuti untuk tidak lagi

taat terhadap peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, Soerjono Soekanto mengatakan bahwa penegakan hukum dapat terlaksana dengan baik, maka beberapa faktor yang harus difungsikan dengan benar yaitu:⁴⁰

- a. Pemberian teladan kepatuhan hukum oleh para penegak hukum;
- b. Sikap yang lugas (*zakelijk*) dari para penegak hukum;
- c. Penyesuaian peraturan yang berlaku dengan perkembangan teknologi muktahir;
- d. Penerangan dan penyuluhan mengenai peraturan yang berlaku di masyarakat;
- e. Member waktu yang cukup bagi masyarakat untuk memahami peraturan yang baru dibuat.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka penegak hukum mempunyai peranan yang sangat penting yaitu sebagai ujung tombak dalam terlaksananya penegakan hukum di Indonesia. seperti telah disebutkan sebelumnya, bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas akan berjalan dengan baik ketika semua pemangku kepentingan dapat melaksanakan fungsi, tugas, dan kewenangannya dengan baik. Adanya "oknum" Kepolisian yang menerapkan "denda damai" pada saat dilakukannya tilang, harus dapat diatasi. Pembinaan dari pihak Kepolisian harus dilakukan, hal ini agar tidak terjadi lagi adanya "oknum" atau pihak yang tidak bertanggung jawab menjadi anggota Kepolisian Republik Indonesia. Polisi Republik Indonesia merupakan garda terdepan dalam melakukan penegakan hukum, khususnya di bidang lalu lintas. Berbagai usaha dan program harus dapat dijalankan dengan sebaik-baiknya, mulai dari pemberian seminar atau pelatihan kepada para pengemudi kendaraan bermotor, melakukan sosialisasi, sampai dengan melakukan seleksi yang lebih ketat dalam memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Penegakan hukum terhadap lalu lintas ini menjadi tanggung jawab para penegak hukum, di mana peraturan lalu lintas merupakan alat bagi para penegak hukum dalam melaksanakan peranannya. Faktor *ketiga* bagi penegakan hukum lalu lintas yaitu sarana atau fasilitas. Sarana atau fasilitas yang dimaksud oleh Soerjono Soekanto adalah tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangang yang cukup, dan lain-lain.⁴¹ Fasilitas atau sarana memiliki peranan yang sangat penting dalam

³⁸ *Ibid*, hal 20.

³⁹ "Aksi Polisi melanggar lalu lintas" (*online*), (<http://oto.detik.com/read/2013/04/24/115513/2228995/640/5-aksi-polisi-melanggar-aturan-lalu-lintas>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

⁴⁰ Munir Fuady, *Aliran Hukum Kritis: Paradigma Ketidakberdayaan Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003, hlm. 46.

⁴¹ *Op Cit*, Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Penegakan Hukum*, hlm. 37.

penegakan hukum khususnya sebagai alat bagi para penegak hukum dalam melaksanakan penegakan hukum. Peralatan yang memadai merupakan fasilitas bagi para penegak hukum untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya. Jalanan di Indonesia saat ini sudah mengalami banyak perubahan, dimana sudah mulai banyak rambu-rambu lalu lintas yang dipasang di sepanjang jalan, baik di jalan tol, jalan protokol, sampai dengan jalanan di perumahan. Akan tetapi saat ini rambu lalu lintas dianggap sebagai hiasan masyarakat hanya sebagai "hiasan" di jalanan saja. Rambu lalu lintas ini tidak diidahkan oleh pengguna jalan, oleh karena itu banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

Selain dari peralatan yang memadai, fasilitas atau sarana dalam menegakkan peraturan lalu lintas yaitu adanya tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil. Dapat dikatakan oleh penulis, tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil dalam melakukan penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas saat ini masih dirasakan belum cukup. Saat ini jumlah Polantas yang ada belum memadai, hal ini dapat dilihat dari rasio polisi yang belum ideal dengan jumlah masyarakat yang ada. Data pada tahun 2014, perbandingan polisi dengan masyarakat belum ideal, perbandingan antara masyarakat dengan polisi yaitu 1:575. Polri mengungkapkan perbandingan antara masyarakat dengan polisi yaitu 1:300.⁴² Kurangnya Polantas dalam mengatur lalu lintas menyebabkan banyak pelanggaran lalu lintas yang belum mendapatkan hukuman tilang ketika melakukan pelanggaran terhadap lalu lintas.

Fasilitas atau sarana dalam melaksanakan penegakan hukum di Indonesia juga harus didukung oleh anggaran yang cukup memadai. Pegadaan fasilitas atau sarana yang memadai ini memang akan mengakibatkan bertambahnya anggaran yang akan dikeluarkan. Akan tetapi melihat dari jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, maka sepatutnya Negara menjamin bahwa masyarakat dalam berkendara merasakan aman dan nyaman. Oleh karena itu, pemberian anggaran yang besar, merupakan hal yang harus dilakukan agar terciptanya keselamatan dan keamanan dalam berkendara. Anggaran ini diperlukan untuk mengadakan fasilitas atau sarana untuk mendukung keselamatan dalam berkendara, adapun fasilitas tersebut yaitu adanya rambu-rambu lalu lintas yang memadai di setiap jalan-jalan yang ada di Indonesia, penerangan lampu jalan, sosialisasi keselamatan dalam berkendara, membeli kendaraan bermotor untuk menunjang

Polisi Lalu Lintas, pemberian pelatihan kepada Polisi maupun masyarakat terkait korupsi dan keselamatan berkendara, dan lain sebagainya. Adapun anggaran ini diperlukan tidak hanya oleh pihak Kepolisian saja, akan tetapi juga diperlukan oleh berbagai Kementerian yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur, pembangunan jalan, dan lain sebagainya.

Fasilitas atau sarana dalam menegakan hukum juga harus didukung oleh pengetahuan yang memadai oleh para penegak hukum itu sendiri. Pengetahuan akan keselamatan berkendara dan juga bahaya laten korupsi menjadi dasar dalam terciptanya penegakan hukum dalam berlalu lintas. Para penegak hukum yang tidak mengetahui arti keselamatan berkendara tidak dapat menjadi panutan atau pedoman bagi masyarakat dalam berlalu lintas. Para penegak hukum harus menjadi contoh bagi masyarakat dalam melakukan kegiatan lalu lintas di jalanan. Patuh terhadap peraturan lalu lintas dan juga saling menghargai para pengguna jalan merupakan sikap yang harus dimiliki oleh para penegak hukum. Selain penegak hukum, sikap patuh terhadap peraturan lalu lintas dan saling menghargai pengguna jalan juga harus dimiliki oleh orang-orang yang bekerja di lingkungan pemerintahan atau lembaga Negara. Hal ini dikarenakan, sebagai abdi Negara, maka harus dan sepatutnya mematuhi atau disiplin dalam berkendara.

Fasilitas atau sarana dalam menegakan peraturan lalu lintas juga harus didukung dengan adanya transportasi umum atau publik yang bersifat masif. Transportasi umum tersebut juga harus memiliki fasilitas yang aman, nyaman, dan mudah digunakan oleh masyarakat. Perbaikan sarana atau fasilitas umum merupakan kebijakan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam rangka meningkatkan penggunaan transportasi umum. Penggunaan transportasi umum yang aman dan nyaman dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. Masyarakat akan lebih banyak menggunakan transportasi umum daripada menggunakan kendaraan pribadi, hal ini juga dapat mengurangi kemacetan.

Faktor *keempat* dalam menegakkan peraturan lalu lintas yaitu faktor masyarakat. Penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas di terapkan untuk memenuhi kesejahteraan dan kedamaian bagi masyarakat. Menurut Soerjono Sokanto, ketika berbicara faktor masyarakat, maka tidak terlepas dari melihat terlebih dahulu faktor-faktor lain sebelum faktor masyarakat yaitu faktor penegak hukum dan faktor fasilitas atau sarana.⁴³ Masyarakat memang

⁴² "Rasio Polisi dan Masyarakat 1:575", (*online*), (<http://nasional.kompas.com/read/2014/03/11/1445361/Rasio.Polisi.dan.Masyarakat.1.575>, diakses tanggal 6 Oktober 2015).

⁴³ *Ibid*, hlm. 46.

sangat mempengaruhi penegakan hukum terhadap peraturan yang ada, akan tetapi masyarakat ini juga dipengaruhi oleh pola perilaku yang diterapkan oleh para penegak hukum itu sendiri. Hal ini dikarenakan adanya terjemahan yang dipandang oleh masyarakat bahwa hukum itu adalah para penegak hukum. Oleh karena itu ketika perilaku para penegak hukum itu tidak mencerminkan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan, maka masyarakat dapat mengikuti perilaku tersebut dan dianggap sebagai suatu kewajaran dalam berperilaku.

Selain adanya anggapan bahwa para penegak hukum merupakan panutan dalam berperilaku, masyarakat juga beranggapan bahwa sebagai penegak hukum harusnya memberikan rasa perlindungan bagi masyarakat. Ketika para penegak hukum tidak lagi dapat memberikan rasa perlindungan bagi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa penegakan hukum belum dapat terpenuhi. Oleh karena itu masyarakat merupakan faktor penting dalam penegakan hukum. Penegakan hukum terhadap lalu lintas merupakan tanggung jawab bagi seluruh pemangku kepentingan adapun pemangku kepentingan ini adalah pengguna jalan baik dari kalangan penegak hukum itu sendiri sampai masyarakat.

Permasalahan lain dalam bidang lalu lintas yaitu adanya kecenderungan masyarakat untuk tidak taat atau patuh kepada peraturan lalu lintas. Ketaatan hukum terhadap peraturan lalu lintas di Indonesia dapat dikatakan sebagai ketaatan jenis *compliance* saja, hal ini dapat dilihat dari banyaknya pengendara kendaraan bermotor akan menaati peraturan lalu lintas apabila ada anggota kepolisian yang berjaga. Kepala kepolisian Republik Indonesia (Kapolri) mengatakan bahwa angka kecelakaan tinggi akibat tidak tertibnya para pengguna jalan yang mengakibatkan adanya korban luka dan korban jiwa.⁴⁴ Hal ini juga dapat dilihat sehari-hari di DKI Jakarta, dimana para pengendara kendaraan bermotor masuk ke dalam jalur khusus Transjakarta (*busway*), akan tetapi apabila ada seorang polisi yang berjaga, maka kendaraan tersebut tidak masuk ke jalur *busway* tersebut. Penulis berpendapat bahwa ketaatan yang dimiliki oleh masyarakat di Indonesia terkait dengan lalu lintas memang cenderung kepada *compliance* saja. Belum ada ketaatan yang didasarkan kepada kesadaran bahwa memang suatu aturan tersebut penting di laksanakan untuk membangun ketertiban, kenyamanan,

dan keamanan dalam berkendara. Masyarakat di Indonesia masih belum memiliki rasa peduli terhadap ketertiban, kenyamanan, dan keamanan dalam berkendara. Mental para pengendara kendaraan bermotor belum baik dan benar dalam mengendarai kendaraan bermotor. Kemacetan memang selalu menjadi salah satu alasan bagi para pengendara kendaraan bermotor untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Akan tetapi menurut hemat penulis, dapat dikatakan bahwa salah satu faktor penyebab kemacetan justru dari tidak tertibnya para pengendara bermotor. Saling berebut untuk jalan atau berusaha untuk saling mendahului merupakan salah satu penyebab kemacetan di jalanan. Oleh karena itu, kepatuhan dan ketaatan harus disadari oleh masyarakat di Indonesia, hal ini merupakan salah satu langkah bagi masyarakat agar mendapatkan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Kepatuhan dan ketaatan terhadap peraturan lalu lintas harus dikembangkan sejak usia dini. Hal ini untuk menumbuh-kembangkan kesadaran dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Membangun kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas merupakan langkah awal untuk merubah pola pikir masyarakat terhadap peraturan lalu lintas. Peraturan lalu lintas dibuat untuk rasa aman, nyaman, selamat, dan tertib dalam menggunakan jalan.

Faktor *kelima*, yaitu kebudayaan. Budaya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu pikiran, akal budi, atau sesuatu yg sudah menjadi kebiasaan yang sudah sukar diubah. Hal ini senada dengan apa yang dikatakan oleh Soerjono Soekanto, dimana kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perilaku yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan dan apa yang dilarang. Berdasarkan apa yang dikatakan KBBI, maka dapat dilihat bahwa perbuatan pelanggaran terhadap lalu lintas sudah menjadi budaya yang dilakukan oleh masyarakat di Indonesia. Kebiasaan yang sukar untuk diubah ini menjadi pola pikir masyarakat yang menggunakan jalan dengan kendaraan bermotor. Ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas menjadi budaya yang bersifat negatif. Pelanggaran lalu lintas bukan merupakan budaya yang baik dan benar, perubahan pola pikir masyarakat terhadap peraturan lalu lintas perlu diperbaiki, dimana harus ada perubahan paradigma bahwa ketaatan dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas diperuntukkan bagi keamanan dan kenyamanan dalam berkendara.

Perubahan pola pikir atau cara pandang masyarakat terhadap suatu peraturan perundang-undangan juga perlu diubah. Saat ini pandangan masyarakat terhadap peraturan perundang-undangan yaitu untuk mengekang masyarakat

⁴⁴ "Kapolri: Rakyat kita itu baru mau tertib kalau ada Polisi", (*online*), (<http://megapolitan.kompas.com/read/2014/12/23/14435071/Kapolri.Rakyat.Kita.Itu.Baru.Mau.Tertib.kalau.Ada.Polisi>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

dalam bertindak dan berperilaku. Cara pandang ini dapat dikatakan cara pandang yang salah. Peraturan perundang-undangan dibentuk untuk memberikan kepastian hukum kepada para pemangku kepentingannya dalam melakukan sesuatu atau melakukan perbuatan hukum tertentu. Selain itu pembentukan peraturan perundang-undangan dimaksudkan untuk mengatur bahwa ada perbuatan yang dilarang dan perbuatan yang diperbolehkan. Perbuatan yang dilarang ini merupakan hal-hal yang dianggap sebagai perbuatan yang melanggar norma-norma yang berlaku di masyarakat dan dianggap membahayakan bagi diri sendiri maupun orang lain.

Perubahan budaya yang negatif harus diubah menjadi budaya yang positif, dimana seseorang dapat mematuhi peraturan perundang-undangan dikarenakan kesadarannya untuk kepentingan diri sendiri dan orang lain. Penegakan hukum tidak akan berjalan secara maksimal ketika budaya yang dikonotasikan negatif tersebut masih ada. Penegakan hukum terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas akan berjalan dengan baik apabila ada budaya masyarakat yang mencerminkan kehidupan yang patuh dan taat terhadap peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan dibentuk dan diundangkan dengan tujuan untuk memberikan kesejahteraan kepada masyarakat.

B. Upaya Penegak Hukum dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas

Ketaatan dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan khususnya peraturan perundang-undangan terkait dengan lalu lintas menjadi perhatian khusus bagi seluruh *stakeholders* yang ada. Berbagai upaya dilakukan oleh Pemerintah maupun oleh pihak Kepolisian agar terciptanya suatu kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Hal ini kemudian yang membuat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono kemudian mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Program ini dijalankan untuk melakukan penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan. Instruksi Presiden ini juga sebagai pelaksana dari Resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Nomor 64/255 tanggal 10 Maret 2010 tentang *Improving Global Road Safety*. Dalam Instruksi Presiden tersebut terdapat beberapa langkah yang diperlukan untuk melaksanakan Program Dekade Aksi Keselamatan jalan yang berpedoman kepada 5 (lima) Pilar Program Dekade Aksi Keselamatan jalan yang meliputi:⁴⁵

1. Pilar I yaitu Manajemen Keselamatan Jalan, yang fokus kepada:
 - a. Penyelarasan dan Koordinasi Keselamatan Jalan;
 - b. Protokol Kelalulintasan Kendaraan Darurat;
 - c. Riset Keselamatan Jalan;
 - d. Surveilans Cedera (*Surveillance Injury*) dan Sistem Informasi Terpadu;
 - e. Dana Keselamatan Jalan;
 - f. Kemitraan Keselamatan Jalan;
 - g. Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum;
 - h. Penyempurnaan Regulasi Keselamatan Jalan;
2. Pilar II yaitu Jalan yang Berkeselamatan, yang fokus kepada:
 - a. Badan Jalan yang Berkeselamatan;
 - b. Perencanaan dan Pelaksanaan Pekerjaan Jalan yang Berkeselamatan;
 - c. Perencanaan dan Pelaksanaan Perlengkapan Jalan;
 - d. Penerapan Manajemen Kecepatan;
 - e. Menyelenggarakan Peningkatan Standar Kelaikan Jalan yang Berkeselamatan;
 - f. Lingkungan Jalan yang Berkeselamatan;
 - g. Kegiatan Tepi Jalan yang Berkeselamatan;
3. Pilar III yaitu Kendaraan yang Berkeselamatan, yang fokus kepada:
 - a. Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Berkala dan Uji Tipe;
 - b. Pembatasan Kecepatan pada Kendaraan;
 - c. Penanganan Muatan Lebih (*Overloading*);
 - d. Penghapusan Kendaraan (*Scrapping*);
 - e. Penetapan Standar Keselamatan Kendaraan Angkutan Umum;
4. Pilar IV yaitu Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, yang fokus kepada:
 - a. Kepatuhan Pengoperasian Kendaraan;
 - b. Pemeriksaan Kondisi Pengemudi;
 - c. Pemeriksaan Kesehatan Pengemudi;
 - d. Peningkatan Sarana dan Prasarana Sistem Uji Surat Izin Mengemudi;
 - e. Penyempurnaan Prosedur Uji Surat Izin Mengemudi;
 - f. Pembinaan Teknis Sekolah Mengemudi;
 - g. Penanganan terhadap 5 (lima) Faktor Risiko Utama Plus;
 - h. Penggunaan Elektronik Penegakan Hukum;
 - i. Pendidikan Formal Keselamatan Jalan;
 - j. Kampanye Keselamatan;
5. Pilar V yaitu Penanganan Pra dan Pasca Kecelakaan, yang fokus kepada:
 - a. Penanganan Pra Kecelakaan;
 - b. Penanganan Pasca Kecelakaan;

⁴⁵ Diktum Kedua Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

- c. Penjaminan Korban Kecelakaan yang Dirawat di Rumah Sakit Rujukan;
- d. Pengalokasian Sebagian Premi Asuransi untuk Dana Keselamatan Jalan;
- e. Riset Pra dan Pasca Kejadian Kecelakaan pada Korban.

Berdasarkan Instruksi Presiden tersebut, maka dapat dikatakan bahwa lalu lintas di jalan merupakan salah satu hal yang menjadi perhatian Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Banyaknya kecelakaan lalu lintas dan juga kemacetan yang sudah tidak dapat dihindari oleh para pengendara kendaraan bermotor sudah menjadi salah satu agenda yang harus diperoleh solusinya secara cepat dan akurat. Hal ini bertujuan untuk memberikan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat dalam menggunakan jalanan. Perbaikan demi perbaikan dilakukan oleh Pemerintah maupun oleh para penegak hukum agar terciptanya lalu lintas yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Upaya-upaya penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas harus segera dilaksanakan.

Soerjono soekanto mengatakan penegakan hukum bukanlah semata-mata untuk melaksanakan perundang-undangan, akan tetapi usaha untuk menyeimbangkan ketidakserasian antara nilai, kaidah dan pola perilaku.⁴⁶ Oleh karena itu, maka penegakan hukum dapat dilakukan sebelum atau sesudah perbuatan hukum tersebut dilakukan. Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto tersebut, maka dapat dikatakan bahwa penegakan hukum bukan hanya upaya represif, akan tetapi juga upaya preventif yang dilakukan oleh semua pihak, agar ada upaya penanggulangan pelanggaran terhadap pelanggaran lalu lintas. Upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara preventif dilakukan untuk mencegah⁴⁷ agar tidak dilakukannya pelanggaran lalu lintas oleh masyarakat. Upaya pencegahan merupakan upaya yang dilakukan oleh para penegak hukum agar para pengguna jalan tidak melakukan pelanggaran lalu lintas. Sebenarnya upaya pencegahan ini sudah dilakukan oleh para penegak hukum maupun oleh pemerintah seperti melakukan sosialisasi peraturan lalu lintas, pelatihan tentang berkendara yang baik dan benar, melakukan seminar atau diskusi peraturan lalu lintas, dan lain-lain. Akan tetapi upaya ini belum dapat memberikan dampak yang maksimal terhadap pelanggaran lalu lintas di Indonesia.

Masih banyaknya pelanggaran lalu lintas merupakan suatu bukti nyata bahwa upaya preventif tersebut belum dapat dilakukan secara maksimal. Upaya yang bersifat preventif ini tidak harus melalui pendekatan yuridis, akan tetapi dapat disertai dengan pendekatan sosiologis, psikologis, kriminologis, dan kultural.⁴⁸ Adapun tugas ini pada umumnya dilakukan oleh pemerintah dan Kepolisian. Pendekatan yang dilakukan secara yuridis merupakan upaya yang dilakukan oleh para pemegang kekuasaan untuk membentuk peraturan perundang-undangan. Pendekatan secara yuridis ini dapat dilakukan dengan melakukan perubahan atau penyempurnaan terhadap peraturan lalu lintas yaitu dengan merubah UULLAJ. Perubahan atau penyempurnaan UULLAJ ini dimaksudkan untuk memberikan penjelasan dan penegasan terhadap pelanggaran lalu lintas. Selain itu juga adanya penambahan sanksi yang dapat dikenakan kepada para pelanggar lalu lintas.

Upaya preventif tidak hanya dengan melakukan sosialisasi atau pembelajaran kepada masyarakat apa yang harusnya dilakukan. Upaya preventif juga harus melakukan sosialisasi atau pembelajaran apa yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Kepolisian harus memberitahukan dan mensosialisasikan kepada masyarakat terkait dengan berbagai upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menertibkan pelanggaran lalu lintas. Kepolisian perlu memberitahu masyarakat terkait dengan proses atau mekanisme ketika ada suatu razia yang dilakukan oleh polisi. Mekanisme atau perangkat yang digunakan pada saat dilakukannya suatu razia pelanggaran lalu lintas merupakan pengetahuan bagi masyarakat, agar masyarakat terhindar dari praktik illegal yang dilakukan oleh oknum kepolisian atau justru razia tersebut dilakukan oleh penjahat yang akan melakukan kejahatan pencurian dengan modus melakukan razia. Selain itu juga pihak kepolisian perlu mensosialisasikan cara atau mekanisme penerimaan surat tilang yang baik dan benar. Mekanisme atau proses yang harus dilakukan apabila seseorang melanggar peraturan lalu lintas perlu diketahui oleh masyarakat, hal ini untuk menghindari adanya praktik oknum kepolisian yang berniat untuk menerima atau meminta uang suap.

Penegakan hukum represif dilakukan apabila usaha preventif telah dilakukan akan tetapi masih terdapat pelanggaran hukum. Adapun penegakan hukum represif adalah proses pelaksanaan hukum pidana yang merupakan tindakan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadi pelanggaran.⁴⁹ Apabila melihat kondisi atau realita yang ada saat

⁴⁶ *Op. Cit*, *Penegakan Hukum*, hlm. 7.

⁴⁷ Moh. Hatta, *Beberapa Masalah Penegakan Hukum: Pidana Umum & Pidana Khusus*, Yogyakarta: Liberty, 2009, hlm. 26.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*

ini, memang upaya represif perlu dilakukan oleh pihak kepolisian. Adapun penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas perlu dilakukan. Hal ini merupakan upaya untuk membuat jera para pelaku pelanggaran. Upaya preventif yang telah dilakukan selama ini memang belum secara maksimal dapat menanggulangi pelanggaran lalu lintas. Adapun upaya-upaya yang telah dilakukan oleh berbagai pihak untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas belum secara signifikan terlihat. Sebaliknya, pelanggaran lalu lintas makin banyak terjadi di jalanan di Indonesia. Upaya represif merupakan upaya yang diterapkan oleh pihak kepolisian dalam rangka menertibkan pelanggar lalu lintas. Sebenarnya upaya represif ini merupakan upaya penanggulangan pelanggaran atau kejahatan secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya pelanggaran. Penanggulangan dengan upaya represif ini dimaksudkan untuk menindak para pelaku pelanggaran sesuai dengan perbuatannya serta memperbaikinya kembali agar mereka sadar bahwa perbuatan yang dilakukannya merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan merugikan masyarakat. Akan tetapi selama ini permasalahan terjadi juga dalam upaya represif yang dilakukan oleh pihak kepolisian, permasalahan ini timbul apabila upaya represif yang dilakukan oleh pihak kepolisian dijadikan upaya untuk melakukan upaya "suap" atau korupsi.

Permasalahan korupsi di bidang lalu lintas memang bukan isu yang berkembang saja. Akan tetapi menjadi relitas kehidupan masyarakat di Indonesia. Korupsi di bidang lalu lintas, khususnya terkait dengan tilang di tempat menjadi sebuah ancaman bagi kehidupan berbangsa dan bernegara di Indonesia. Banyaknya upaya untuk menyuap dan menerima suap "uang titipan" ke pengadilan sebagai ganti dari surat tilang menjadi sebuah permasalahan yang membudaya. Tingkat disiplin yang rendah oleh pengendara menjadi sebuah celah bagi oknum kepolisian untuk melakukan tindak pidana korupsi. Permasalahan di bidang lalu lintas ini memang bukan hanya permasalahan kedisiplinan para pengemudi saja, permasalahan ini memang menjadi bagian dari kejahatan-kejahatan lain seperti korupsi, perkelahian, pembunuhan, sampai dengan pencurian. Oleh karena itu, permasalahan di bidang lalu lintas memang harus dapat diselesaikan secara terstruktur dan sistematis. Terstruktur dan sistematis yang dimaksudkan oleh penulis yaitu perubahan secara mendasar baik dari segi peraturan perundang-undangan sampai dengan tahapan perubahan perilaku masyarakat dalam berkendara. Perubahan UU LLAJ, perbaikan dan penambahan rambu lalu lintas, penambahan personil Polantas, penambahan pengetahuan terkait peraturan lalu lintas kepada

masyarakat dan Polantas, dan menjalankan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Upaya represif tentu saja tidak terlepas dari sistem peradilan pidana yang diterapkan di Indonesia. Adapun subsistem peradilan pidana di Indonesia terdapat 5 (lima) *stakeholders* yang melingkupinya, yaitu Kehakiman, Kejaksaan, Kepolisian, Pemasyarakatan, dan Advokat. Kelima pemangku kepentingan ini menjadi satu kesatuan yang saling berhubungan satu sama lainnya secara fungsional. Dalam hal menanggulangi pelanggaran lalu lintas, maka sebaiknya diatur secara sistematis terkait dengan upaya-upaya yang dapat dilakukan oleh berbagai pihak. Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, harus ada rencana strategis dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas.

Upaya yang dilakukan baik secara preventif maupun secara represif harus dilakukan beriringan dan seimbang. Dimana upaya preventif tetap dilakukan oleh para pihak yang mempunyai tugas dan fungsi tersebut, sedangkan upaya represif dilakukan oleh para penegak hukum yang sudah mempunyai tugas dan fungsi untuk melakukan penegakan hukum. Upaya preventif yang dilakukan oleh Pemerintah atau Kepolisian dilakukan melalui berbagai usaha untuk mengubah pola perilaku masyarakat agar dapat mematuhi peraturan perundang-undangan, adapun hal ini untuk menumbuhkan kesadaran hukum kepada masyarakat. Upaya preventif ini dapat dilakukan dengan:

1. Mengedukasi masyarakat tentang peraturan lalu lintas, yaitu dengan memberikan pelatihan tentang keselamatan dalam berkendara.
2. Mensosialisasikan peraturan dan rambu-rambu lalu lintas dan memberikan seminar kepada masyarakat, khususnya kepada anak sekolah.
3. Menjaga lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang sesuai dengan kebutuhan dan dinilai oleh Kepolisian dirasakan perlu untuk dijaga.
4. Menyempurnakan dan meningkatkan kuantitas sarana dan fasilitas lalu lintas seperti rambu lalu lintas dan juga lampu penerangan jalan.
5. Mengatur lalu lintas secara teratur, khususnya ketika terjadi kemacetan pada jalan-jalan tertentu.

Sedangkan upaya represif dapat dilakukan dengan:

1. Memberikan teguran kepada para pelanggar lalu lintas dan memeriksa surat-surat kendaraan bermotor.
2. Memberikan tilang kepada kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

3. Menyita kendaraan bermotor apabila pelanggaran yang dilakukan oleh pelanggar cukup berat dan dapat membahayakan keselamatan pengendara lain.

Upaya-upaya penanggulangan atau pencegahan harus dilakukan oleh berbagai pihak. Upaya preventif bukan hanya merupakan tanggung jawab dari pihak kepolisian saja, akan tetapi menjadi kewajiban bagi setiap orang untuk melakukan pencegahan dalam pelanggaran lalu lintas. Sudah disebutkan sebelumnya, bahwa penegakan hukum terhadap peraturan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor. Adapun salah satu faktornya yaitu masyarakat. Faktor masyarakat yang mempengaruhi penegakan hukum ini merupakan faktor paling utama dalam kegiatan berlalu lintas. Kesadaran dan ketaatan pada peraturan lalu lintas merupakan upaya paling utama dalam menanggulangi atau mencegah adanya pelanggaran lalu lintas. Setiap perbuatan masyarakat yang melanggar ketentuan peraturan lalu lintas pasti akan menyebabkan kerugian, baik kerugian bagi diri sendiri maupun kerugian kepada orang lain.

Upaya penanggulangan atau pencegahan terhadap pelanggaran lalu lintas memang harus dilakukan sedini mungkin. Oleh karena itu, pembelajaran untuk patuh terhadap peraturan lalu lintas menjadi tanggung jawab setiap orang, khususnya pengguna jalan. Perubahan pola pikir masyarakat akan berkendara perlu dilakukan, hal ini agar tidak ada lagi ungkapan "orang Indonesia bisa tertib di luar negeri, tapi di Negara sendiri tidak bisa". Kebiasaan untuk tertib dan patuh terhadap peraturan lalu lintas akan meningkatkan rasa aman, nyaman, dan lancar dalam berkendara.

Seperti sudah disebutkan sebelumnya bahwa upaya penegak hukum untuk menanggulangi banyaknya pelanggaran lalu lintas harus dilakukan dari usia dini. Akan tetapi hal ini merupakan upaya jangka panjang yang dilakukan oleh Pemerintah dan Penegak Hukum. Upaya jangka pendek yang perlu dilakukan oleh penegak hukum yaitu dengan melakukan penertiban di setiap jalanan yang ada di Indonesia, oleh karena itu penambahan personel kepolisian dan juga anggaran dalam upaya penegakan hukum lalu lintas harus di tambah.

Upaya penertiban ini diterapkan kepada setiap pengendara kendaraan bermotor, tidak bermotor, dan pedestrian yang menggunakan jalanan tanpa terkecuali. Permasalahan saat ini banyak pengendara kendaraan bermotor yang berasal dari kalangan Kepolisian, TNI, Pejabat Negara, sampai dengan kendaraan khusus⁵⁰ melakukan pelanggaran lalu

lintas, akan tetapi diberikan dispensasi oleh Polisi. Hal ini sering terjadi di jalan tol di mana mobil-mobil dari kalangan tersebut diatas melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan bahu jalan dan memotong garis lalu lintas yang sudah ada. Pelanggaran lalu lintas ini kemudian diikuti oleh para pengendara kendaraan bermotor lainnya yang berasal dari kalangan sipil. Upaya penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas akan dapat dilaksanakan dengan baik apabila terdapat sinkronisasi antara peraturan perundang-undangan dengan perilaku penegak hukumnya. Oleh karena itu, upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas bukan hanya diberikan kepada masyarakat, akan tetapi juga diberikan kepada seluruh lembaga Negara yang ada di Indonesia. Hal ini juga yang kemudian akan mempengaruhi pola perilaku masyarakat dalam berkendara.

Upaya preventif dan represif yang dilakukan oleh berbagai pihak juga perlu didukung oleh perangkat hukum yang profesional. Adapun perangkat hukum yang dimaksud oleh penulis yaitu para pihak yang masuk ke dalam sistem peradilan pidana di Indonesia. masing-masing pihak yang sudah mempunyai tugas dan fungsi masing-masing perlu diberikan bekal sikap dan perilaku yang mencerminkan para penegak hukum, dimana para pihak ini merupakan orang yang profesional dan dapat dipercaya oleh masyarakat. Pembinaan perlu dilakukan oleh berbagai pihak untuk menangkap dan menghilangkan tindak pidana korupsi yang ada di dalam lembaga-lembaga tersebut. Peningkatan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas ini tidak terlepas dari peningkatan profesionalisme kinerja dari perangkat hukum yang ada. Para penegak hukum tentu saja harus mempunyai profesional kerja dan juga kredibilitas yang tinggi terhadap tugas dan fungsinya di lembaga Kepolisian. Pasal 14 huruf b UU Kepolisian menyebutkan bahwa dalam melaksanakan tugas pokok, Polri bertugas untuk menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Maka berdasarkan hal tersebut, maka tugas dari Kepolisian yaitu menciptakan dan menjamin keamanan, keteriban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Hal ini juga terkait dengan bagaimana penanganan apabila terjadi pelanggaran lalu lintas. Penanganan terhadap para pelanggar lalu lintas di jalan merupakan suatu ujian tersendiri bagi seorang anggota kepolisian. Profesionalisme kerja menjadi ujian bagi para anggota kepolisian dalam menghadapi para pelanggar lalu lintas. Memberikan surat tilang merupakan amanat kepada para anggota Kepolisian apabila terjadi pelanggaran lalu lintas di jalan. Surat tilang merupakan perangkat bagi anggota

⁵⁰ Kendaraan khusus yang dimaksudkan oleh penulis yaitu ambulans atau mobil jenazah.

Kepolisian dalam menindak pelanggar lalu lintas. Apabila penanganan pelanggar lalu lintas dilakukan secara benar yaitu ditindak dengan tegas dan sesuai dengan aturan yang berlaku, maka masyarakat akan lebih berhati-hati dan menghormati aturan yang ada saat ini. Akan tetapi sebaliknya, apabila sanksi yang dilakukan dengan cara yang tidak benar dan tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, maka masyarakat tidak akan menghormati peraturan perundang-undangan dan anggota Kepolisian.

Penerapan suatu peraturan perundang-undangan juga perlu dipahami oleh para anggota Kepolisian secara menyeluruh. Pemahaman akan aturan merupakan suatu keharusan yang dimiliki oleh para anggota kepolisian, sehingga apabila terjadi pelanggaran terhadap lalu lintas, anggota Kepolisian tersebut dapat memberikan sanksi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selain itu juga perlu adanya pemahaman secara menyeluruh terhadap mekanisme atau proses yang harus dilakukan apabila pihak Kepolisian akan melakukan suatu "operasi" di jalanan. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindari terjadinya praktik-praktik ilegal yang dilakukan oleh pihak kepolisian.

Selain upaya preventif atau represif yang dilakukan oleh berbagai pihak yang mempunyai tugas dan fungsi untuk melakukan penegakan hukum, perlu diciptakan suatu sistem yang terintegrasi yang dapat mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas. Selain itu perlu juga dilakukannya penerapan sanksi yang lebih besar kepada para pelanggar kendaraan bermotor. Kecilnya sanksi denda yang diterapkan terhadap pelanggar lalu lintas menjadikan kesempatan bagi para kendaraan bermotor untuk tetap melakukan pelanggaran lalu lintas. Tidak adanya efek jera yang dirasakan oleh para pengendara kendaraan bermotor ini yang kemudian banyak masyarakat yang tidak peduli terhadap peraturan lalu lintas. Perlu adanya kajian mendalam terhadap sanksi yang dikenakan terhadap pelanggar lalu lintas. Penambahan jumlah sanksi denda dan juga sampai dengan pencabutan STNK dan SIM merupakan langkah yang harus dilakukan oleh para penegak hukum.

Sistem yang terintegrasi yang dimaksudkan oleh penulis yaitu adanya suatu sistem dimana adanya pengawasan yang dilakukan oleh pihak Kepolisian terhadap para pengguna jalan, yang dilakukan melalui sistem kamera pengawas (CCTV). Adapun CCTV ini kemudian harus dapat mengabadikan (memotret) para pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Setelah dilakukannya pemotretan tersebut, sistem akan mencetak surat tilang secara otomatis berdasarkan ketentuan yang sudah ada. Setelah itu denda akan dikenakan secara

langsung kepada pemilik kendaraan bermotor atau dikenakan pada saat dilakukannya perpanjangan pajak STNK. Sistem ini merupakan sistem yang sudah diberlakukan di Amerika Serikat, sedangkan di Indonesia, sistem ini masih dalam tahap sinkronisasi. Sistem yang biasanya disebut dengan *Electronic Registration Identification* (ERI) dan *Electronic Law Enforcement* (ELE).⁵¹ Pengembangan ERI dan ELE harus dapat segera terealisasi. Hal ini dikarenakan upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas belum dapat teratasi oleh pihak Kepolisian secara manual. Perlu adanya sistem yang dibangun secara elektronik dan terintegrasi secara langsung, sehingga para pelanggar lalu lintas dapat segera dikenakan sanksi. Sistem ini diharapkan dapat dikembangkan dan diandalkan oleh pihak Kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas.

Sistem yang secara terintegrasi ini juga harus didukung penuh oleh peralatan atau perlengkapan yang memadai. Hal ini juga berkaitan dengan penegakan hukum yang telah disebutkan oleh penulis sebelumnya, bahwa untuk menunjang adanya penegakan hukum, maka para penegak hukum tersebut harus disertai dengan fasilitas atau sarana yang ada. Oleh karena itu sistem ERI dan ELE harus didukung penuh dengan peralatan baik *software* maupun *hardware* yang handal. Selain itu juga SDM yang menunjang peralatan itu juga harus memenuhi kriteria tertentu, dimana pihak yang menggunakan dan menjalankan ERI dan ELE harus mempunyai kemampuan analisis yang tepat dan memahami secara penuh peraturan lalu lintas. Peralatan yang memadai justru harus didukung oleh anggaran yang memadai juga. Oleh karena itu perlu ada kebijakan anggaran, bahwa pembentukan sebuah sistem yang terintegrasi perlu dan mendesak untuk direalisasikan.

Selain pembangunan sistem dalam upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas, perlu juga adanya perubahan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. UU LLAJ perlu diubah. Telah disebutkan sebelumnya bahwa ketaatan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas masuk ke dalam jenis *compliance*, yaitu seseorang taat kepada suatu peraturan lalu lintas hanya dikarenakan sanksi saja, berdasarkan hal tersebut, maka dapat dikatakan bahwa kualitas dari masyarakat dan peraturan perundang-undangannya masih rendah. Berdasarkan hal tersebut maka perlu ada perubahan paradigma terhadap kepatuhan atau ketaatan masyarakat terhadap peraturan perundang-

⁵¹ "Sistem-tilang-elektronik-masih-tunggu-sinkronisasi", (online), (<http://news.liputan6.com/read/2206276/sistem-tilang-elektronik-masih-tunggu-sinkronisasi>), diakses tanggal 10 September 2015).

undangan. Kesadaran masyarakat terhadap peraturan perundang-undangan perlu diubah dari *compliance* menjadi ketaatan yang bersifat *internalization*. Perubahan ini merupakan perubahan mendasar yang terdapat dalam ketentuan menimbang dalam suatu undang-undang. Ketentuan menimbang dalam undang-undang berisikan dasar filosofis, sosiologis, dan yuridis yang menjadi dasar pembentukan dari substansi yang diatur dalam batang tubuh undang-undang tersebut. Oleh karena itu, dasar menimbang dari UU LLAJ harus menambahkan unsur-unsur keamanan, kenyamanan, ketertiban, kepastian hukum, dan kelancaran berlalu lintas.

Selain perubahan dari ketentuan menimbang UU LLAJ, perlu juga adanya perubahan sanksi pidana yang dikenakan kepada para pelanggar lalu lintas. Sanksi yang dikenakan kepada para pelanggar lalu lintas masih dapat dikatakan kecil. Oleh karena itu, perlu adanya perubahan paradigma, bahwa pelanggaran terhadap lalu lintas bukan lagi menjadi kategori pelanggaran, akan tetapi menjadi kategori kejahatan. Hal ini dikarenakan akibat yang ditimbulkan oleh pelanggaran lalu lintas ini sangat besar. Adanya kerugian negara dan juga korban luka atau korban jiwa merupakan hal yang dapat ditimbulkan oleh pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu perubahan paradigma ini akan dapat membentuk pola pikir masyarakat bahwa pelanggaran lalu lintas merupakan kejahatan yang tidak boleh dilakukan. Perubahan UU LLAJ juga harus dapat menerapkan kebijakan terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh para pejabat negara atau pegawai Aparatur Sipil Negara (ASN) atau lembaga negara. Kebijakan ini terkait dengan penambahan sanksi denda atau kurungan apabila pelanggaran tersebut dilakukan oleh orang-orang yang harusnya menjadi contoh bagi masyarakat. Pelanggaran yang dilakukan oleh pejabat Kementerian, Kepolisian, TNI, pegawai ASN, dan pegawai lembaga negara sudah sangat meresahkan masyarakat. Hal ini dikarenakan sebagai abdi negara, sudah seharusnya memberikan contoh kepada masyarakat bagaimana menggunakan kendaraan bermotor di jalan. Perilaku yang tidak mencerminkan patuh terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan akan memberikan dampak kepada masyarakat yang tidak akan patuh terhadap peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu upaya penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan kepada masyarakat, akan tetapi juga kepada pejabat Kementrian, Kepolisian, TNI, pegawai ASN, dan pegawai lembaga Negara tersebut.

Upaya preventif dan represif akan berjalan dengan maksimal apabila didukung secara penuh oleh para pemangku kepentingan. Oleh karena

itu, sinkronisasi antara Kementerian dan lembaga negara yang mempunyai tugas dan fungsi untuk melakukan upaya preventif dan represif tersebut harus dilakukan. Adapun sinkronisasi ini dilakukan untuk memberikan dan melaksanakan upaya secara preventif dan represif tersebut secara maksimal. Selain itu juga sinkronisasi dilakukan untuk mencegah adanya tumpang tindih kewenangan antara satu pihak dengan pihak yang lain. Kerjasama antara satu pihak dengan pihak yang lain juga perlu dilakukan, hal ini untuk mengefektifkan upaya-upaya yang akan dilakukan oleh berbagai pihak, khususnya terkait dengan upaya preventif. Upaya preventif perlu didukung oleh kerjasama yang dilakukan antara satu pihak dengan pihak yang lainnya. Kerjasama ini harus didasarkan kepada kepentingan masyarakat yang sangat luas, sehingga tidak ada ego sektoral yang menghalangi kerjasama tersebut.

Selain itu upaya penegakan hukum pelanggaran lalu lintas juga perlu didasarkan kepada kesadaran masyarakat agar tidak melakukan pelanggaran lalu lintas. Kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas menjadi penting, hal ini untuk merubah pola pikir masyarakat bahwa keamanan, kenyamanan, dan kelancaran dalam berkendara menjadi tanggung jawab para pengguna jalan itu sendiri. Para pengguna jalan harus sadar bahwa melakukan pelanggaran lalu lintas dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain yang menggunakan jalan tersebut. Selain itu juga kesadaran masyarakat terhadap kemampuan membawa kendaraan bermotor harus menjadi tolok ukur, dimana seseorang yang berada di bawah umur kategori dewasa belum diperbolehkan untuk membawa kendaraan bermotor. Orang tua memegang peranan penting dalam memberikan pengertian dan juga pengetahuan kepada anak tentang bahayanya membawa kendaraan bermotor pada usia dini. Oleh karena itu, pengetahuan masyarakat tentang lalu lintas perlu ditingkatkan.

III. KESIMPULAN

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor. Adapun faktor-faktor tersebut yaitu faktor peraturan perundang-undangannya, faktor penegak hukumnya, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan. Faktor peraturan perundang-undangannya dimana UU LLAJ masih memiliki kelemahan terkait dengan sanksi. Lemahnya sanksi yang diatur dan diberikan kepada pelanggar lalu lintas menjadikan belum adanya efek jera. Selain itu belum adanya aturan terkait dengan ganti rugi yang diderita oleh korban yang ditimbulkan dari

pelanggaran lalu lintas dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Faktor penegak hukumnya yaitu terkait dengan kedisiplinan dari penegak hukum itu sendiri dalam berkendara di jalan dan juga taatnya para penegak hukum ini terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya tentang korupsi. Faktor sarana atau fasilitas yaitu terkait dengan rambu atau perlengkapan lain yang menunjang keselamatan dalam berlalu lintas. Selain itu juga sarana atau fasilitas ini juga dipengaruhi oleh pengetahuan oleh para penegak hukum itu sendiri. Fasilitas atau sarana ini masih kurang memadai, hal ini yang kemudian menyebabkan penegakan hukum belum terlaksana dengan baik dan benar. Faktor masyarakat merupakan faktor cukup penting, dimana faktor masyarakat tidak terlepas dari faktor penegak hukum dan sarana atau fasilitas. Perilaku masyarakat dipengaruhi oleh kedua faktor tersebut, oleh karena itu faktor penegak hukum dan faktor sarana fasilitas harus diperbaiki terlebih dahulu, kemudian faktor masyarakat akan mengikuti. Faktor terakhir yaitu terkait dengan kebudayaan. Perubahan perilaku masyarakat dalam melihat dan memandang peraturan perundang-undangan perlu dilakukan. Hal ini untuk merubah cara pandang masyarakat terhadap peraturan perundang-undangan yang ditujukan untuk memberikan rasa aman dan nyaman kepada para pengguna jalan. Selain itu juga untuk memberikan kepastian hukum kepada pengguna jalan.

Upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan oleh Pemerintah maupun para penegak hukum. Adapun upaya ini dilakukan dengan dua cara yaitu dengan upaya preventif dan represif. Upaya preventif dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara berulang-ulang. Adapun upaya ini dilakukan untuk merubah pola pikir masyarakat untuk taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas. Upaya preventif ini dilakukan dengan melakukan sosialisasi, pelatihan, penjagaan, sampai dengan pengaturan lalu lintas. Sedangkan upaya represif dilakukan oleh Kepolisian dengan memberikan teguran, tilang, sampai dengan penyitaan kendaraan bermotor. Selain itu perlu adanya perubahan sistem pemberian sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan secara manual diubah menjadi elektronik.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ali, Achmad. (2009). *Teori Hukum dan Teori Peradilan*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Hatta, Moh. (2009). *Beberapa Masalah Penegakan Hukum: Pidana Umum & Pidana Khusus*. Yogyakarta: Liberty.
- Mertokusumo, Sudikno. (1996). *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.
- Moeljanto. (2000). *Asas-asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Rineka Cipta.
- Nonet, Philippe dan Selznick, Philip. (2003). *Hukum Responsif: Pilihan di Masa Transisi*, Jakarta: Perkumpulan untuk Pembaharuan Hukum Berbasis Masyarakat dan Ekologis.
- Priyatno, R. (2013). *Sistem Penegakan Hukum Indonesia dan Permasalahannya (Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum)*, dalam *Hukum dan Keadilan: Aspek Nasional dan Internasional*. Jakarta: Rajagrafindo.
- Rahardjo, Satjipto. (2009). *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Ramdlon, Naning. (1983). *Mengarahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*. Surabaya: Bina Ilmu.
- Soekanto, Soerjono. (2004). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Wiyanto, Roni. (2012). *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: CV Mandar Maju.
- Wrapani, Suwardjoko P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

Peraturan Perundang-Undang

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1946 tentang Hukum Pidana (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, LN Nomor 96 tahun 2009, TLN Nomor 5025.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, LN Nomor 2 tahun 2002, TLN Nomor 4168.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2004 tentang Pelaksanaan Republik Indonesia, LN Nomor 67 tahun 2004, TLN Nomor 4401

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman LN Nomor 157 tahun 2009, TLN Nomor 5076

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

Internet

"Inilah data pelanggaran lalu lintas saat operasi ketupat 2015", (*online*), (<http://wartakota.tribunnews.com/2015/07/25/inilah-data-pelanggaran-lalu-lintas-saat-operasi-ketupat-2015>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

"Jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2013 menurun", (*online*), (<http://www.tribunnews.com/nasional/2014/01/26/jumlah-korban-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas-tahun-2013-menurun>, diakses tanggal 6 Oktober 2015).

"Jumlah motor dan mobil di Jakarta tumbuh 12 persen tiap tahun", (*online*), (<http://www.antarane.com/berita/473169/jumlah-motor-dan-mobil-di-jakarta-tumbuh-12-persen-tiap-tahun>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

"Kapolda: Rakyat kita itu baru mau tertib kalau ada Polisi", (*online*), (<http://megapolitan.kompas.com/read/2014/12/23/14435071/Kapolda.Rakyat.Kita.Itu.Baru.Mau.Tertib.kalau.Ada.Polisi>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

"Nasional, Indonesia peringkat lima dunia tingkat kecelakaan lalu lintas", (*online*), (<http://rri.co.id/post/berita/95107/.html>, diakses tanggal 24 Desember 2014).

"Operasi Zebra 2014 turunkan angka kecelakaan lalu lintas", (*online*), (<http://ntmcpolri.info/operasi-zebra-2014-turunkan-angka-kecelakaan-lalu-lintas/>, diakses tanggal 24 Desember 2014).

"Polisi melanggar lalu lintas", (*online*), (<http://oto.detik.com/read/2013/04/24/115513/2228995/640/5-aksi-polisi-melanggar-aturan-lalu-lintas>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).

"Rasio Polisi dan Masyarakat 1:575", (*online*), (<http://nasional.kompas.com/read/2014/03/11/1445361/Rasio.Polisi.dan.Masyarakat.1.575>, diakses tanggal 6 Oktober 2015).

"Sistem Tilang Elektronik Masih Tunggu Sinkronisasi", (*online*), (<http://news.liputan6.com/read/2206276/sistem-tilang-elektronik-masih-tunggu-sinkronisasi>, diakses tanggal 10 September 2015).

"Total Kerugian Kecelakaan Lalu Lintas Mencapai Rp. 224 Miliar", (*online*), (<http://otomotif.kompas.com/read/2015/02/17/084000915>, diakses tanggal 24 Desember 2014).

"Transportasi Kota Jakarta Mengkhawatirkan", (*online*), (<http://bstp.hubdat.web.id/?mod=detilSorotan&idMenuKiri=345&idSorotan=54>, diakses tanggal 1 Agustus 2015).