

MONOGRAF
PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN RAYA

ELFIRDA ADE PUTRI



pena persada

CV. PENA PERSADA

MONOGRAF
PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN RAYA

Penulis :

Elfirda Ade Putri

Editor:

Umar Abduloh

ISBN : 978-623-315-924-8

Design Cover :

Retnani Nur Brilliant

Layout :

Hasnah Aulia

Penerbit CV. Pena Persada

Redaksi :

Jl. Gerilya No. 292 Purwokerto Selatan, Kab. Banyumas Jawa
Tengah

Email : penerbit.penapersada@gmail.com

Website : penapersada.com

Phone : (0281) 7771388

Anggota IKAPI

All right reserved

Cetakan pertama : 2020

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang.
Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan cara
apapun tanpa ijin penerbit

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga buku yang berjudul “Monograf Penegakan Hukum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya” dapat diselesaikan dengan baik. Atas bantuan dari berbagai pihak yang telah berkenan memberikan segala yang dibutuhkan dalam penyusunan buku ini.

Pada pasal 289 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, setiap pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tidak mengenakan sabuk kelesamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250.000. namun dalam aturan dan kenyataan di lapangan terdapat perbedaan, banyak kalangan mempertanyakan mengenai pelaksanaannya. Selain itu, memberikan peluang bagi oknum aparat melakukan tindakan yang kurang baik dengan memanfaatkan denda seperti diatur dalam undang-undang. Melalui buku ini penulis membahas lebih dalam mengenai implementasi undang-undang tersebut. Penulis berharap melalui penulisan buku ini dapat memberikan manfaat kepada para pembaca.

Penulis menyadari bahwa penyusunan penulisan buku ini masih banyak kekurangan sehingga penulis berbesar hati apabila para pembaca sudi memberikan kritik, saran dan masukan dalam rangka proses penulisan dan penelitian berikutnya.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Penerapan Hukum Lalu Lintas Di Indonesia	1
B. Pengaturan dan ketentuan Pidana lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya	3
BAB II KESADARAN PENGGUNA JALAN AGAR TERCA- PAINYA MASYARAKAT PATUH HUKUM	
A. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki Serta Pengemudi	7
B. Teori Tentang Kesadaran dan Kepatuhan Hukum Masyarakat	9
C. Teori Pemidanaan	13
BAB III PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS	
A. Penegakan Hukum	18
B. Penegakan Hukum Dalam Lalu Lintas	22
BAB IV PENERAPAN PIDANA DAN FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB PELANGGARAN SABUK PENGAMAN	
A. Penerapan Pidana Pelaku Pelanggaran Sabuk Pengaman	27
B. Faktor-faktor penyebab pelaku melakukan pelanggaran sabuk pengaman	30
BAB V UPAYA PENEGAKAN HUKUM PADA PELANG- GARAN SABUK KESELAMATAN	
A. Misi Dan Tujuan Penegakan Lalu lintas	34
B. Strategi Penegakan hukum lalu lintas	35
C. Kebijakan Penegakan hukum lalu lintas	38
D. Implementasi Penegakan hukum Lalu Lintas	40
BAB VI PENUTUP	45
DAFTAR PUSTAKA	47

BAB I

PENDAHULUAN

A. Penerapan Hukum Lalu Lintas Di Indonesia

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat

Pasal 289 berbunyi “setiap pengemudi atau penumpang yang duduk di samping pengemudi mobil tidak menggunakan sabuk keselamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu”.

Disahkannya undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya ini menuai masalah yang kontroversi dari berbagai kalangan, baik dari kalangan masyarakat biasa, politisi dan praktisi hukum. Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya disahkan, walaupun itu dasar pemikirannya positif, namun banyak kalangan yang mempertanyakan mengenai pelaksanaannya. Selain itu, memberikan peluang bagi oknum aparat melakukan tindakan yang kurang baik dengan memanfaatkan denda seperti diatur dalam undang-undang tersebut.

Banyak pihak yang mempertanyakan hal yang lainnya, yaitu penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas sebagai penunjang utama efektif tidaknya pelaksanaan undang-undang tersebut dan juga mengenai masalah penerapan pasal 289 undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya.

Himbauan pemerintah Kota Medan menegaskan bahwa :
“Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib

dilengkapi dengan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan alat pengaman pemakai jalan, alat pengawasan dan pengamana jalan, fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan”.

Dalam Pasal 57 ayat (3) berbunyi : “Mensyaratkan, perlengkapan sekurang-kurangnya adalah sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, helm, dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat/lebih yang tak memiliki rumah-rumah dan perlengkapan P3K”.

Penumpang yang ada disebelah pengemudi mempunyai resiko yang sama besar dengna pengemudi sehingga diperlukan perlengkapan sabuk keselamatan atau *safety belt* atau sabuk keselamatan seperti pengemudi karena pengemudi dan penumpang yang berada di sebelah pengemudi mempunyai resiko mengalami luka parah bila terjadi kecelakaan.

Berdasarkan hasil pemeriksaan dan penyidikan yang dilakukan oleh Kepala Satuan lalu Lintas Polresta Kota Medan pada tahun 2011 terdapat pelaku pelanggaran tidak memakai sabuk keselamatan yang tidak menjalankan aturan yang berlaku berjumlah 561 (lima ratus enam puluh satu) orang dan profesinya Pegawai Negeri Sipil (PNS), karyawan, Mahasiswa/Pelajar, dan Pengemudi/Supir dengan berbagai macam kendaraan. Hal ini sangat jelas kesadaran masyarakat dalam mematuhi peraturan masih kurang.

Melalui kajian ini akan dijelaskan mengenai bagaimana penerapan pidana terhadap pelaku pelanggaran Pasal 289 UU no.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, faktor-faktor yang memperanguhi pelaku pelanggaran dan upaya penegakkan hukum Polisi Lalu Lintas (Polantas) dalam melakukan pencegahan terhadap pelaku pelanggaran angkutan umum.

B. Pengaturan dan ketentuan Pidana lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang Lalu Lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang Lalu Lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

2. Permasalahan Lalu Lintas

Permasalahan lalu lintas secara umum meliputi keamanan dan keselamatan lalu lintas yang sangat kurang, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidaktertibn lalu lintas. Persoalan-persoalan lalu lintas tersebut menimbulkan berbagai kerugian baik kerugian materiil maupun non materiil.

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Aksesibilitas dan mobilitas transportasi jalan merupakan kebutuhan dasar dari kehidupan masyarakat. Arus lalu lintas tersebut memunculkan suatu permasalahan akibat ketidakselarasan pengaturan dan pengoperasian dengan terjadinya permasalahan kemacetan, penurunan kualitas lingkungan serta kecelakaan lalu lintas.

S. Wojowasito dalam kamus umum lengkap Inggris-Indonesia, Indonesia - Inggris mengartikan kecelakaan sebagai kejadian (yang tidak disangka) sehingga kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang tidak disengaja terjadi di jalan umum, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya yang mengakibatkan korban jiwa dan atau kerugian harta benda.

Data dari ditlantas Polri pada tahun 2011 terjadi 90.000 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal dunia sekitar 16.000 jiwa. Dari sekian kecelakaan, kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan jumlah kecelakaan terbesar serta merenggut jiwa terbanyak

daripada kecelakaan yang terjadi pada sistem transportasi udara, laut maupun kereta api, sehingga menjadi salah satu perhatian pemerintah. Tetapi implementasi penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan terkendala dengan kurangnya koordinasi antara pemangku kepentingan dan kesadaran masyarakat.

Masalah yang dihadapi dewasa ini adalah masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sementara itu di Indonesia, setiap tahun sekitar 9.000 nyawa melayang sia-sia akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Data tersebut menunjukkan bahwa dua puluh lima orang tewas setiap hari atau ada satu orang meninggal dunia di jalan raya setiap lima puluh menit.

4. Pelanggaran lalu Lintas

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku.

Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sanksi / hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang paling ringan yaitu peringatan atau teguran agar pemakai jalan lebih disiplin, kemudian sanksi tilang dan denda dikenakan bagi pemakai jalan yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai kelengkapan surat-surat mengemudi, diantaranya Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Di beberapa kota di Indonesia, Satlantas membagi pelanggaran lalu lintas di wilayah kota menjadi tiga kelas potensial pelanggaran, yaitu :

- a. Kelas Potensial pelanggaran umum, dengan nilai bobot paling rendah yaitu 1 (satu) point. Pada kelas

pelanggaran ini jenis pelanggarannya, misal : melanggar, persyaratan lampu, rem, melanggar penggunaan sabuk pengaman, pemakaian helm, persyaratan surat kendaraan / STNK dan SIM, dan sebagainya.

- b. Kelas Potensial kejadian kemacetan dengan nilai bobot pelanggaran 3 (tiga) poin. Jenis pelanggaran yang dimaksud yaitu pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadi kemacetan pada suatu ruas jalan tertentu. Jenis pelanggaran tersebut misalnya : melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti, melanggar larangan berhenti / parkir ditempat umum, melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu dan sebagainya.
- c. Kelas Potensial kejadian kecelakaan dengan nilai bobot pelanggaran 5 (lima) poin. Jenis pelanggaran yang dimaksud yaitu pelanggaran lalu lintas yang beresiko menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas disuatu ruas jalan. Jenis pelanggaran tersebut misalnya melanggar rambu-rambu perintah dan larangan, melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat, melanggar batas maksimum, tidak menyalakan petunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik arah, dan sebagainya.

Berdasarkan laporan Polri dalam kurun waktu 2 tahun berturut-turut jumlah pelanggaran lalu lintas yang berhasil dicatat sebanyak 2.197.947 pelanggaran pada tahun 2010 dan tahun 2011 sebanyak 2.960.165 (terjadi kenaikan 35%). Ketidaklengkapan secara administrasi / surat-surat adalah pelanggaran yang paling dominan.

Dari data pelanggaran tersebut diatas terlihat bahwa pelanggaran pengemudi yang tidak melengkapi administrasi / surat-surat cukup dominan, namun pelanggaran yang mempunyai kecenderungan terhadap terjadinya kecelakaan yang lebih banyak disebabkan oleh pelanggaran kecepatan dan pelanggaran rambu dan marka menduduki posisi di bawah pelanggaran surat-surat.

Sedangkan dari pelanggaran yang sering terjadi dan berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas belum secara maksimal bisa dilakukan penindakan oleh aparat penegak hukum.

BAB II

KESADARAN PENGGUNA JALAN AGAR TERCAPAINYA MASYARAKAT PATUH HUKUM

A. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki Serta Pengemudi

1. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki, sebagai pengguna jalan lemah mendapatkan perlindungan hukum dari pemerintahan antara lain :
 - a. Mempunyai hak (pasal 131 UULAJR) yaitu disediakan fasilitas pendukung baik yang berada di jalan dan di luar badan jalan, berupa trotoar, zebra cross (marka penyebrangan) dan atau jembatan penyebrangan dan mendapat prioritas menyebrang jalan ditempat penyebrangan, berhak memilih tempat yang paling aman bila jalan belum dilengkapi sarana tempat penyebrangan (*Zebra Cross*)
 - b. Mempunyai kewajiban (pasal 132 UULAJR) yaitu menggunakan jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki (trotoar) bilamana jalannya tidak ada trotoar mengambil jalan yang paling tepi dan menggunakan sarana pendukung yang telah dipersiapkan (*Zebra cross*), jembatan penyebrangan, bilamana jalan tanpa dilengkapi sarana pendukung mencari lintasan yang terpendek dan memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas khusus bagi para penyandang cacay harus menggunakan tanda khusus yang mudah di kenali oleh pengguna jalan lain (tongkat warna merah dan putih dengan bahan cat yang memantulkan cahaya)
2. Hak dan kewajiban Pengemudi
 - a. Hak pengemudi kendaraan bermotor. Sesuai sistem berlalu lintas dengan menggunakan lajur kiri pengemudi kendaraan bermotor mempunyai hak antara lain:
 1. Menggunakan jalur jalan sebelah kiri (pasal 108 ayat 1), bilamana pada jalur dibagi menjadi lajur,

kegunaan lajur yang paling kanan untuk kendaraan bermotor dengan kecepatan lebih tinggi.

2. Mendapatkan fasilitas jalan yang baik, hal ini sesuai muatan materi pasal 24 ayat (1) UULAJR yaitu penyelenggaraan jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
3. Mendapatkan fasilitas jalan yang sempurna demi keamanan dan keselamatan lalu lintas berupa bumbu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, fasilitas sepeda/pejalan kaki penyandang cacat (pasal 25 UULAJR).
4. Hak utama bagi pengemudi di persimpangan (pasal 113 UULAJR) :

Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang dari arah persimpangan yang lain hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan :

- a. Kendaraan dari jalan utama jika pengemudi datang dari percabanga yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan;
- b. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan empat atau lebih yang sama-sama besar;
- c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri di persimpangan tiga tegak lurus;
- d. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan tiga tegak lurus;
- e. Pada persimpangan yang berbentuk bundaran pengemudi harus memberikan hak utama kepada kendaraan yang datang dari arah kanan.

- b. Kewajiban pengemudi kendaraan bermotor :
- 1) Dalam berlalu lintas menggunakan jalur kiri
 - 2) Dalam berlalu lintas harus berperilaku tertib dan atau mencegah hal-hal yang dapat merintangikan membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dan atau menimbulkan kerusakan jalan (pasal 105 UULAJR)
 - 3) Dalam mengemudikan kendaraan harus dalam keadaan wajar dan konsentrasi (tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon/HP, menonton video yang ada pada kabin, mengkonsumsi obat-obat stimulan/minum-minuman berakohol) pasal 106 UULAJR
 - 4) Mengutamakan keselamatan dan keamanan pejalan kaki pesepeda

B. Teori Tentang Kesadaran dan Kepatuhan Hukum Masyarakat

1. Teori Tentang Kesadaran Hukum

Pada umumnya kesadaran hukum dikaitkan dengan ketaatan hukum atau efektifitas hukum, dengan kata lain, kesadaran hukum menyangkut masalah apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.

Kesadaran hukum berkaitan erat dengan nilai-nilai yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Dengan demikian masyarakat mentaati hukum bukan karena paksaan, melainkan karena hukum itu sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam masyarakat itu sendiri. Dalam hal ini telah terjadi internalisasi hukum dalam masyarakat yang diartikan bahwa kaidah-kaidah hukum tersebut telah meresap dalam masyarakat.

Terdapat empat indikator kesadaran hukum yang masing-masing merupakan suatu tahapan bagi tahapan berikutnya, yaitu :

- a. Pengetahuan hukum;

- b. Pemahaman hukum;
- c. Sikap hukum;
- d. Pola perilaku hukum.

Ad.1. Pengertian Hukum

Pengertian hukum adalah pengetahuan seseorang mengenai beberapa perilaku tertentu yang diatur oleh Hukum. Hukum yang dimaksud adalah hukum tertulis dan hukum tidak tertulis. Pengetahuan tersebut berkaitan dengan perilaku yang dilarang ataupun perilaku yang diperbolehkan oleh hukum. Pengetahuan hukum tersebut erat kaitannya dengan asumsi bahwa masyarakat dianggap mengetahui isi suatu peraturan manakala perataturan tersebut telah diundangkan.

Ad.2. Pemahaman Hukum

Pemahaman hukum disini adalah sejumlah informasi yang dimiliki seseorang isi peraturan dari suatu hukum tertentu. Pemahaman hukum adalah suatu pengertian terhadap isi dan tujuan dari suatu peraturan dalam suatu hukum tertentu, tertulis maupun tidak tertulis manfaatnya bagi pihak-pihak yang kehidupannya diatur oleh peraturan tersebut. Dalam hal pemahaman hukum, tidak disyaratkan seseorang harus terlebih dahulu mengetahui adanya suatu aturan tertulis yang mengatur suatu hal. Akan tetapi yang dilihat disini adalah bagaimana persepsi mereka dalam menghadapi berbagai hal, dalam kaitannya dengan norma-norma yang ada dalam masyarakat. Pemahaman hukum ini dapat diperoleh bila peraturan tersebut dapat atau mudah dimengerti oleh warga masyarakat, dengan demikian hal ini tergantung pula bagaimanakah perumusan peraturan-peraturan tersebut.

Ad.3. Sikap Hukum

Sikap hukum adalah suatu kecenderungan untuk menerima hukum karena adanya penghargaan terhadap hukum sebagai sesuatu yang bermanfaat atau menguntungkan jika hukum itu ditaati. Suatu sikap hukum

akan melibatkan pilihan warga terhadap hukum yang sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam dirinya sehingga akhirnya warga masyarakat menerima hukum berdasarkan penghargaan terhadapnya.

Ad.4. Pola Perilaku Hukum

Pola perilaku hukum merupakan hal yang utama dalam kesadaran hukum, karena disini dapat dilihat apakah suatu peraturan berlaku atau tidak dalam masyarakat. Dengan demikian sampai seberapa jauh kesadaran hukum dalam masyarakat dapat dilihat dari pola perilaku hukum suatu masyarakat.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa apabila indikator-indikator dari kesadaran hukum dipenuhi, maka derajat kesadaran hukumnya tinggi, begitu pula sebaliknya, tingginya kesadaran hukum warga masyarakat mengakibatkan para warga masyarakat mentaati ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku, begitu pula sebaliknya, apabila derajat kesadaran hukumnya rendah, maka derajat ketaatan terhadap hukum juga rendah.

2. Teori Tentang Kepatuhan Hukum

Kepatuhan hukum harus dapat dihubungkan dengan perilaku, dan perilaku harus dikaitkan dengan pengkajian terhadap sikap motivasi yang ada dari orang tersebut karena sikap dan motivasi ini memegang peranan penting dalam menentukan bagaimana reaksi seseorang terhadap suatu objek tertentu. Kepatuhan seseorang terhadap hukum berkaitan dengan berbagai faktor yang mendorong perilaku hukum tersebut. Perilaku seseorang terhadap hukum dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor.

Soedjono Soekarno mengatakan bahwa kepatuhan orang terhadap hukum dipengaruhi oleh berbagai faktor diantaranya adalah :

- a. Doktrin (*Indoctrination*);

- b. Kebiasaan (*Habituation*);
- c. Kegunaan (*Utility*)
- d. Penyesuaian terhadap kelompok (*Group Identification*);
- e. Sanksi.

Ad.1. Doktrin (*Indoctrination*)

Berdasarkan Faktor doktrin (*Indoctrination*), bahwa kepatuhan hukum seseorang adalah karena pengemblengan paham atau doktrin tertentu bahwa seseorang wajib mematuhi hukum demi untuk menjaga hubungan baik dengan penguasa atau penyelenggaraan Negara.

Ad.2. Kebiasaan (*Habituation*)

Kebiasaan (*Habituation*) adalah kepatuhan hukum yang merupakan kebiasaan yang dilakukan seseorang. Artinya seseorang mematuhi hukum karena telah terbiasa berbuat demikian.

Ad.3. Kegunaan (*Utility*)

Faktor kegunaan (*Utility*) adalah faktor yang mendorong masyarakat untuk patuh terhadap hukum karena dirasakan bermanfaat baginya.

Ad.4. Penyesuaian terhadap kelompok (*group identification*)

Penyesuaian terhadap kelompok (*Group Identification*) adalah faktor kepatuhan hukum seseorang berdasarkan keinginan dirinya untuk mengidentifikasi dirinya dalam suatu kelompok atau golongan. Masyarakat terklasifikasi dalam golongan atau kelompok menurut jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan dan sebagainya. Kelompok masyarakat yang memiliki jenis pekerjaan yang sama cenderung memiliki kesatuan dan kesamaan pola perilaku.

Ad.5. Sanksi

Faktor sanksi adalah suatu kondisi kepatuhan yang dikarenakan rasa takut pada sanksi yang dapat dijatuhkan apabila seseorang melanggar peraturan yang berlaku.

C. Teori Pidana

Dalam menjatuhkan pidana banyak para sarjana yang telah mengemukakan teori-teorinya, menjatuhkan pidana adalah suatu tindakan yang membawa akibat yang luas sekali menyangkut dengan pribadi manusia tersebut, dan hal apa yang menjadi tujuan dari pidana tersebut.

Menurut Van Hamel seperti yang dikutip oleh Lamintang, yang dimaksud dengan pidana adalah "suatu penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggung jawab dari keterlibatan umum bagi seorang pelanggar, yakni karena semata-mata orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara.

Pada dasarnya penjatuhan pidana atau hukuman dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan ketertiban. Hal ini seperti pendapat Edwin H. Sutherland yang dikutip oleh Soedjono D, dimana dinyatakan bahwa alasan negara melakukan atau menjatuhkan hukuman adalah karena :

1. Hukuman dijatuhkan dengan dasar harus menunjukkan dan mendukung perbuatan atau tindakan mempertahankan tata tertib dalam masyarakat;
2. Hukuman harus dapat mencegah terjadinya perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan kekacauan;
3. Negara harus mempertahankan tata tertib masyarakat yang ada;
4. Negara harus mempertahankan ketertiban dalam masyarakat apabila ketentraman itu dilanggar.

Dalam hubungannya dengan teori pidana secara garis besar dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) bentuk, yaitu :

- a. Teori Absolut (mutlak) atau Teori Pembalasan;
- b. Teori Relatif atau teori Tujuan;
- c. Teori Gabungan.

Ad.1. Teori Absolut (Mutlak) atau teori Pembalasan

Menurut teori ini penghukuman itu dijatuhkan semata-mata karena seseorang telah melakukan suatu kejahatan sehingga untuk mengembalikan keadaan seperti semula yang melakukan penderitaan harus dibalas dengan penderitaan berupa pidana yang dirasakan sebagai suatu nestapa bagi pelakunya.

Menurut Immanuel Kant yang dikutip oleh Muladi dan Barda Nawawi menyatakan bahwa "Pidana tidak pernah dilaksanakan semata-mata sebagai sarana untuk mempromosikan tujuan atau kebaikan orang lain, tetapi dalam hal harus dikenakan hanya karena orang bersangkutan telah melakukan suatu kejahatan.

Utrech mengemukakan tentang teori absolut, sebagai berikut :

"menjatuhkan pidana itu menjadi syarat mutlak. Sudah tentulah setiap kejahatan harus dihukum. Konsekuensi dari dilakukannya suatu kejahatan adalah dengan sendirinya dijatuhkan hukuman.

Apakah hukuman itu pada akhirnya akan bermanfaat. Itu bukan soal yang perlu dipertimbangkan. Hukuman adalah sesuatu yang harus ada sebagai konsekuensi dilakukannya kejahatan.

Ad.2. Teori Relatif atau Teori Tujuan

Teori ini tidak melihat hukuman itu sebagai pembalasan dan karena itu tidak mengakui bahwa hukuman itu sendirilah yang menjadi tujuan pembedaan, melainkan hukuman itu adalah suatu cara untuk mencapai suatu tujuan yang lain daripada penghukuman itu sendiri. Tujuan dari hukuman adalah menghindarkan dilakukannya suatu pelanggaran hukum.

Hukuman itu mempunyai dua sifat yaitu : prevensi umum dan prevensi khusus. Menurut Van Hamel Prevensi umum adalah suatu kegiatan yang otomatis daripada ancaman hukuman, sedangkan prevensi khusus Van Hamel mengemukakan dalam 4 (empat) unsur, yaitu :

1. Hukuman harus memuat suatu anasir menakutkan supaya dapat menahan melakukan niat yang buruk;
2. Hukuman harus memuat suatu anasir memperbaiki bagi si pelaku;
3. Hukuman harus memuat suatu anasir membinasakan bagi si pejahat yang sama sekali tidak dapat di perbaiki;
4. Tujuan satu-satunya dari hukuman adalah mempertahankan tata tertib hukum.

Utrecht mengemukakan tentang teori relatif, bahwa “dasar hukum dari hukuman adalah pertanahan tata tertib masyarakat. Oleh karena itu tujuan dari hukuman adalah menghindarkan dari dilakukannya suatu pelanggaran hukum. Dalam teori relatif hukuman itu dapat berupa tiga macam yaitu :

1. Hukuman bersifat menakutkan;
2. Hukuman bersifat memperbaiki;
3. Hukuman bersifat membinasakan.

Ad.3. Teori Gabungan

Menurut E. Utrecht, teori gabungan ini dibagi dalam tiga golongan, yaitu :

- a. Teori gabungan yang menitikberatkan pembalasan, tetapi membalas itu tidak boleh melampaui batas apa yang perlu dan sudah cukup untuk dapat mempertahankan masyarakat;
- b. Teori-teori menggabungkan yang menitikberatkan pertahanan tata tertib masyarakat tetapi hukuman tidak boleh lebih berat daripada suatu penderitaan yang beratnya sesuai dengan beratnya perbuatan yang beratnya sesuai dengan beratnya perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa;
- c. Teori-teori menggabungkan yang menganggap kedua asas tersebut harus dititik beratkan.

Menurut Vos, sebagaimana dikutip oleh Bambang Poernomo menerangkan bahwa didalam teori gabungan terdapat 3 (tiga) aliran yaitu:

1. Teori gabungan yang menitikberatkan pembalasan tetapi dengan maksud sifat pidana pembalasan itu untuk melindungi ketertiban hukum. Aliran ini menyatakan bahwa sifat pidana adalah pembalasan, tetapi untuk tujuan melindungi ketertiban hukum, untuk respek pada hukum dan pemerintah;
2. Teori gabungan yang tidak menitikberatkan pada perlindungan ketertiban masyarakat, teori ini mempergunakan jalan pikiran bahwa secara prevensi umum terletak pada ancaman pidananya dan secara prevensi khusus terletak pada sifat pidana menakutkan, memperbaiki dan membinasakan serta selanjutnya secara absolut pidana itu harus disesuaikan dengan kesadaran hukum masyarakat;
3. Teori gabungan yang dititikberatkan antara pembalasan dan perlindungan kepentingan masyarakat, karena pada umumnya suatu pidana harus memuaskan masyarakat maka hukum pidana harus disusun sedemikian rupa sebagai suatu hukum pidana yang adil, dengan ide pembalasannya yang tidak mungkin diabaikan baik secara negatif maupun secara positif.

Beberapa pendapat sarjana yang membahas teori pembedaan, Muladi cenderung untuk mengadakan kombinasi tujuan pembedaan, beliau mengatakan "Tujuan pembedaan adalah didasarkan atas alasan-alasan baik yang bersifat sosiologis, yuridis, maupun ideologis. Pendekatan secara sosiologis, ideologis dan yuridis filosofis ini, dilandasi oleh asumsi dasar, bahwa tindak pidana merupakan gangguan terhadap keseimbangan, keselarasan dan keserasian dalam kehidupan bermasyarakat yang mengakibatkan kerusakan individual ataupun masyarakat. Dengan demikian maka tujuan pembedaan adalah untuk memperbaiki kerusakan individual dan sosial yang di

akibatkan oleh tindak pidana. Perangkat tujuan pidana yang dimaksud adalah :

- 1) Pencegahan (umum dan khusus);
- 2) Perlindungan masyarakat;
- 3) Memelihara solidaritas;
- 4) Pengimbangan atau pengimbangan”.

BAB III

PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS

A. Penegakan Hukum

Penegakan hukum (*law Enforcement*) menghendaki empat syarat, yaitu : adanya aturan, adanya lembaga yang akan menjalankan peraturan itu, adanya fasilitas untuk mendukung pelaksanaan peraturan itu, adanya kesadaran hukum dari masyarakat yang terkena peraturan itu.

Pengamatan berlakunya hukum secara lengkap ternyata melibatkan berbagai unsur sebagai berikut :

1. Peraturan sendiri,
2. Warga negara sebagai sasaran pengaturan,
3. Aktivitas birokrasi pelaksana,
4. Kerangka sosial-politik-ekonomi-budaya yang ada yang turut menentukan bagaimana setiap unsur dalam hukum tersebut di atas menjalankan apa yang menjadi bagiannya.

Penegakan hukum sebagai suatu proses pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi, bahwa pada hakikatnya diskresi berada di antara hukum dan moral.

Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti di laksanakan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian "*Law enforcement*" begitu populer. Maka ada kecenderungan yang kuat untuk mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksana keputusan-keputusan hakim. Perlu dicatat bahwa pendapat-pendapat yang agak sempit tersebut mempunyai kelemahan-kelemahan, apabila pelaksanaan daripada perundang-undangan atau keputusan-keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan penjelasan tersebut diatas dapatlah ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya tertelak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya.

Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi *law enforcement* tersebut adalah :

1. Faktor hukumnya sendiri yang didalam hal ini mengenai undang-undang saja
2. Faktor penegak hukum yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
3. Faktor sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum
4. Faktor masyarakat yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada rasa manusia di dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum. Sedangkan menurut Muladi dan Barda Nawawi Arief mengenai penegakan hukum dapat dijelaskan melalui politik hukum pidana (kebijakan hukum pidana) yang mana sebagai salah satu usaha dalam menanggulangi kejahatan, mengejewantah dalam penegakan hukum pidana yang rasional. Penegakan hukum pidana yang rasional tersebut terdiri dari tiga tahap, yaitu tahap formulasi, tahap aplikasi dan tahap eksekusi yaitu :

1. Tahap formulasi adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam tahap ini pembentuk undang-undang melakukan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan keadaan dan situasi masa kini dan masa yang akan datang, kemudian dirumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-

undangan pidana untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik, dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. tahap ini dapat juga disebut dengan tahap kebijakan legislatif.

2. Tahap aplikasi, tahap penegakan hukum pidana (tahap penerapan hukum pidana) oleh aparat-aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, kejaksaan hingga pengadilan.

Dalam tahap ini aparat penegak hukum menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang. Dalam melaksanakan tugas ini, aparat penegak hukum harus memegang teguh nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap kedua ini dapat juga disebut tahap kebijakan yudikatif.

3. Tahap eksekusi, yaitu tahap penegakan (pelaksanaan) hukum pidana secara konkret oleh aparat pelaksana pidana. Dalam tahap ini aparat pelaksana pidana bertugas menegakkan peraturan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undang melalui penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Aparat pelaksanaan dalam menjalankan tugas harus berpedoman kepada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembentuk undang-undangan (legislatur) dan nilai-nilai keadilan serta daya guna.

Ketiga tahap penegakan hukum pidana tersebut, dilihat sebagai suatu usaha atau proses yang rasional yang sengaja direncanakan untuk mencapai tujuan tertentu, jelas harus merupakan suatu jalinan mata rantai aktivitas yang tidak terputus yang bersumber dari nilai-nilai dan bermuara pada pidana dan ppidanaan. Joseph Golstein, membedakan penegakan hukum pidana atas tiga macam yaitu : *Pertama, Total Enforcement*, yakni ruang lingkup penegakkan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif. Penegakkan hukum yang pertama ini tidka mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana. Disamping itu,

hukum pidana substantif itu sendiri memiliki kemungkinan memberikan batasan-batasan. Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut dengan *area of no enforcement*. **Kedua**, *Full Enforcement*, yaitu *Total Enforcement* setelah dikurangi *area of not enforcement*, dimana penegak hukum diharapkan menegakkan hukum secara maksimal, tetapi menurut Goldstein hal ini pun sulit untuk dicapai (*not a realistic expectation*), sebab adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personal, alat-alat dana dan sebagainya yang dapat menyebabkan dilakukannya diskresi, **ketiga**, *Actual Enforcement*. *Actual Enforcement* ini baru dapat berjalan apabila, sudah terdapat bukti-bukti yang cukup. Dengan kata lain, harus sudah ada perbuatan, orang yang berbuat, saksi atau alat bukti yang lain, serta adanya pasal yang dilanggar.

Lawrence M Friedman yang dikutip oleh Esmi Warassih membedakan unsur sistem hukum ke dalam tiga macam, yaitu : Struktur (*legal structure*), Substansi (*Legal Substance*), Kultur (*Legal Culture*). Menurut Friedman kebanyakan negara-negara berkembang dalam upaya penegakan hukum hanya menyangkut struktur dan substansinya saja. Sedangkan masalah kultur hukum kurang mendapatkan perhatian yang seksama.

Penegakan *rule of law* merupakan masalah yang rumit bagi Negara yang sedang berkembang. Di Indonesia dalam upaya penegakan hukum harus di jaga keseimbangan antara *rule of law* dalam arti formil dan *rule of law* dalam arti materil.

Hal itu disebabkan karena di satu pihak hukum harus dapat membatasi kekuasaan (agar tidak sewenang-wenang) dan di lain pihak kekuasaan merupakan suatu jaminan bagi berlakunya hukum. Menurut Achmad Ali, Sosialisasi undang-undang merupakan proses penting dalam *law enforcement*, karena bertujuan :

- a. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui kehadiran suatu undang atau peraturan;

- b. Bagaimana agar warga masyarakat dapat mengetahui isi suatu undang-undang atau peraturan;
- c. Bagaimana agar warga masyarakat dapat menyesuaikan diri (pola pikir dan tingkah laku) dengan tujuan yang dikehendaki oleh undang-undang atau peraturan hukum tersebut.

Semua kegiatan di bidang hukum perlu dijaga keterkaitan dan keterpaduannya. Misalnya untuk menegakkan keadilan bukan hanya dituntut agar hakim menjatuhkan putusan yang adil, tetapi dalam menghadapi kasus pidana disyaratkan penyidikan yang sempurna dan sesudah hukuman dijatuhkan yang kemudian berkekuatan tetap, diperlukan lagi pelaksanaan hukuman yang tertib sesuai dengan bunyi vonis. Berbicara mengenai keterpaduan dalam ruang lingkup yang lebih luas (bukan hanya dalam ruang lingkup proses peradilan) tidak bisa dilepaskan dari jenjang fungsi, suprasistem, sistem dan subsistem.

B. Penegakan Hukum Dalam Lalu Lintas

Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor Rangka, Nomor Mesin dan Lainnya).

Program kegiatan dalam bentuk penengakan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analisis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian masyarakat dalam fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait di dalamnya.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum dibidang, lalu lintas bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :

1. Metode Penegakan hukum

- a. Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana pasal 273 sampai dengan pasal 317 maupun pasal-pasal yang mengatur tentang pendidikan pengemudi seperti yang tertera pada pasal 78 sampai dengan pasal 79 *juncto* pasal 87 sampai dengan pasal 89.
- b. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masinh mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif sangat ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.
- c. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan.

- d. Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
- e. Penerapan perda yang bertentangan dengan ketentuan hiraki perundang-undangan.
- f. Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.

2. Sikap Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah “Penegak Hukum” adalah luas sekali, oleh karena, mencakup mereka yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung dibidang penegakan hukum. Di dalam tulisan ini, maka dimaksudkan dengan penegak hukum akan dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam bidang penegakan hukum yang tidak hanya mencakup “*Law Enforcement*”, akan tetapi juga “*Peace Maintenance*”. Kiranya sudah dapat diduga kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di bidang-bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, pengacara dan permasyarakatan.

Seseorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya. Lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil. Bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict* “*dan conflict of roles*”).

Faktor masyarakat pada permasalahan penegakan hukum, sangat dipengaruhi oleh kondisi badan-badan yang berada di bawah pemerintah, lembaga peradilan, dan kegiatan profesi pengacara, yang masing-masing tunduk pada undang-undang yang mengaturnya.

Adapun sikap penegak hukum lalu lintas adalah sebagai berikut :

- a. Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegak hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum
- b. Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
- c. Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur Sistem Peradilan Pidana (*Criminal Justice System/CJS*).
- d. Pelaksanaan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan / LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.
- e. Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam suatu propinsi sering menimbulkan terjadinya protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah
- f. Pendidikan Lalu Lintas (*Traffice Education*) belum dilaksanakan dengan baik dan berkelanjutan
- g. Proses pemberian Surat Izin Mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.

3. Sarana dan Prasarana

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar, sarana dan fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan

yang cukup dan seterusnya. Jika tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan keselamatan lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain :
 - a. Perlengkapan jalan seperti : rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
 - b. Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
 - c. Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
2. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
3. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturang yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.
4. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah/badan koordinasi dibidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang berfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

BAB IV

PENERAPAN PIDANA DAN FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB PELANGGARAN SABUK PENGAMAN

A. Penerapan Pidana Pelaku Pelanggaran Sabuk Pengaman

Suatu pameo klasik memberikan alternative yang dilematis, antara materi hukum yang bagus dijalankan oleh aparat penegak hukum yang jelek, atau materi hukum yang cacat dijalankan oleh aparat penegak hukum yang bagus, maka akan terpilih alternatif kedua, karena *output* nya akan lebih baik daripada memilih alternatif pertama. Kedua idealnya adalah baik materi hukum maupun aparat penegak hukumnya bagus. Hal ini menunjukkan pentingnya "*Kualitas moral dan etika aparat penegak hukum*" khususnya Polri dan PPNS yang diberi wewenang untuk melakukan dan mengambil tindakan dalam rangka penegakan hukum akan berdampak pada kinerja yang profesional. Kualitas moral dan etika penegak hukum yang tinggi guna terwujudnya kinerja penegak hukum yang baik.

Kenyataan dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum di bidang lalu lintas, bahwa masing-masing aparat belum bekerja secara profesional, hal ini bisa dilihat dari beberapa hal sebagai berikut :

1. Penegakan hukum
 - a. Dari aparat penegak hukum tidka melaksanakan tugas sebagaimana mestinya yaitu hanya memberikan peringatan dan ancaman terhadap pelaku pelanggaran tetapi tidak menerapkan aturan yang terdapat dalam pasal 289 UULAJR maka hal ini terus terjadi di lapangan.
 - b. Dalam pasal 289 UULAJR belum memberikan efek jera bagi pelaku pelanggaran karena biaya denda yang relatif sangat ringan sehingga hal ini masing mengacu pada label tilang (kesepakatan diljapol)

- c. Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang peradilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan
 - d. Konsistensi dalam pelaksanaan penegakan hukum belum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan dengan pola system Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).
 - e. Penerapan Perda yang bertentangan dengan ketentuan hiraki perundang-undangan
 - f. Pemanfaatan teknologi dan laboratorium forensik dalam bidang pengungkapan kasus kecelakaan lalu lintas utamanya kasus-kasus kecelakaan yang menonjol belum dilaksanakan.
2. Sikap penegakan hukum
- a. Lemahnya etika moral dan profesionalisme sebagai aparat penegakan hukum serta sikap arogansi yang masih melekat dalam melaksanakan tugas penegakan hukum
 - b. Banyaknya penyimpangan yang dilakukan dengan cara melampaui batas wewenang, pungli, bertindak kasar dan tidak mencerminkan sebagai sosok pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.
 - c. Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum baik sesama aparat penegak hukum di jalan maupun dengan unsur *Criminal justice System (CJS)*.
 - d. Pelaksanaan penegakan hukum dan penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Departemen Perhubungan / LLAJR terhadap pelanggaran yang sesuai dengan kewenangannya tidak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.
 - e. Penanganan dan pengelolaan trayek angkutan umum baik angkutan umum antar propinsi maupun trayek didalam suatu propinsi sering menimbulkan terjadinya

protes akibat adanya tumpang tindih perijinan trayek serta tidak rasionalnya pemberian trayek pada daerah tertentu dengan dalih otonomi daerah

- f. *Traffic Education* belum dilaksanakan dengan baik dan kontinyu
 - g. Proses pemberian surat ijin mengemudi (SIM) tidak dilaksanakan sesuai dengan mekanisme dan prosedur yang ada.
3. Sarana dan prasarana
- a. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain:
 - 1) Perlengkapan jalan seperti : rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang
 - 2) Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman
 - 3) Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasikan secara yuridis
 - b. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mestinya, akibat penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
 - 1) Rendahnya disiplin dan budaya tertib pada pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman aturan yang kurang dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat
 - 2) Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah / badan koordinasi di bidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

B. Faktor-faktor penyebab pelaku melakukan pelanggaran sabuk pengaman

Meskipun Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya sudah berlaku 2 tahun akan tetapi perbuatan-perbuatan yang di larang dalam undang-undang tersebut masih terjadi khususnya yang dilarang dalam pasal 289 ayat yaitu setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Terjadinya suatu tindak pidana ataupun pelanggaran terhadap ketentuan pidana selalu dipengaruhi oleh faktor-faktor penyebab, baik itu yang berasal dari dalam diri seseorang maupun faktor dari luar diri seseorang ataupun dari segi penegak hukum itu sendiri. Begitu juga dengan pelanggaran terhadap ketentuan pasal 289 UULLAJR juga dipengaruhi oleh berbagai faktor.

Berdasarkan hasil kajian ini dapat diketahui bahwa faktor-faktor penyebab pelaku melakukan pelanggaran adalah :

1. Faktor ekonomi;
2. Faktor kurangnya kesadaran hukum;
3. Faktor tidak diterapkannya sanksi;

Ad.1. Faktor Ekonomi

Setiap pelaku pelanggaran lalu lintas yang tidak menggunakan sabuk keselamatan dikarenakan alasan ekonomi, yang setiap harinya untuk kebutuhan pokok masih belum tercukupi dan juga sebagai tenaga kerja yang memanfaatkan fasilitas yang disediakan oleh pemilik kendaraan tanpa memikirkan keselamatan yang jauh lebih berharga.

Sehubungan dengan ini Herman menjelaskan bahwa "ia hanya sebagai tenaga kerja dan mendapatkan uang tanpa harus memikirkan keselamatan orang lain maupun

dirinya, jika pelanggaran terjadi ia hanya berusaha untuk melarikan diri dari kejaran polisi.

Hal ini sesuai dengan yang diutarakan oleh Haris bahwa ia mengetahui adanya undang-undang lalu lintas ini namun dia tidak bisa berbuat apa-apa karena kondisi ekonomi yang bagi mereka mendapat uang saja untuk makan sudah lebih dari cukup.

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut jelas bahwa faktor ekonomi adalah merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya perbuatan yang dilarang dalam pasal 289 UULLAJR.

Ad.2. Faktor Kurangnya Kesadaran Hukum

Terjadinya pelanggaran terhadap suatu peraturan perundang-undangan yang terus terjadi dipengaruhi oleh kurangnya kesadaran masyarakat terhadap hukum khususnya supir angkutan umum sehingga pelanggaran terhadap ketentuan pasal 289 UULLAJR : setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Hal ini sesuai dengan apa yang diutarakan oleh Vijay yang mengemukakan bahwa “sebenarnya ia mengetahui adanya Undang-Undang ini hanya saja aparat penegak hukum tidak bertindak adil seperti ada diskriminasi bagi setiap pelanggaran lalu lintas maka kami pengendara pribadi saja yang sering kena tilang polisi padahal kami juga bekerja mencari uang sedangkan supir angkot hanya dibiarkan begitu saja yang surat SIM saja mungkin mereka tidak ada”.

Nada serupa juga dikemukakan oleh Herman yang mengatakan bahwa “Pada dasarnya ia mengetahui peraturan hukum namun herman tidak mematuhi hukum sehingga dia lari dari kejaran polisi”.

Sehubungan dengan hal ini briпка Hardono mengatakan bahwa “Sebenarnya pelaku pelanggaran ini pada umumnya mengetahui akan ketentuan hukum tentang larangan-larangan bagi pelaku yang melanggar lalu lintas. Karena hal itu telah dikemukakan pada saat dilakukannya pengawasan berkala kejalan raya. Pada saat disampaikan penjelasan tentang peraturan lalu lintas yang mana saja yang harus dipatuhi dan jangan dilanggar dan disampaikan mengenai sanksi-sanksi yang dapat dikenakan terhadap pelaku pelanggaran lalu tersebut. Tetapi dalam kenyataannya para pelaku-pelaku tersebut masih saja melakukan pelanggaran lalu lintas yang itu bisa membahayakan keselamatan mereka sendiri dan keselamatan orang lain”.

Berdasarkan hasil pembahasan diatas maka jelaslah bahwa kurangnya kesadaran hukum dari pelaku yang tidak menggunakan sabuk pengaman yang merupakan salah satu penyebab terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan pasal 289 UULLAJR di mana sebenarnya para pelaku pelanggaran telah mengetahui bahwa ketentuan undang-undang telah menghimbau mereka untuk menggunakan sabuk pengaman untuk keselamatan jiwa.

Ad.3. Faktor tidak diterapkannya sanksi

Meskipun di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya terdapat mengenai ancaman sanksi pidana bagi pelaku pelanggaran yang tidak menggunakan sabuk keselamatan, akan tetapi sampai saat ini ancaman pidana tersebut belum diterapkan secara adil terhadap pelaku pelanggaran khususnya supir angkot. Belum pernah diterapkannya sanksi pidana pada supir angkot membuat pelaku pelanggaran tidak merasa takut terhadap ancaman pidana yang telah ditentukan oleh undang-undang dan tetap tidak menggunakan sabuk keselamatan dengan berbagai alasan untuk membela diri sendiri.

Berkaitan dengan hal ini Haris mengatakan bahwa “ia tetap tidak menggunakan sabuk keselamatan karena harus mengeluarkan banyak biaya untuk memasang sabuk keselamatan di kendaraan angkutan umum tersebut, walaupun polisi sudah beberapa kali melakukan razia besar-besaran namun ia berusaha untuk melarikan diri bersama supir angkot lainnya sehingga mereka tidak memiliki sikap takut dengan sanksi hukuman yang terjadi”.

Senada dengan pernyataan diatas Dody mengatakan bahwa “selama ini aparat polisi memang sering melakukan razia, tetapi biasanya mereka hanya memberikan peringatan untuk memakai sabuk keselamatan kemudian diikuti dengan nada ancaman jika mereka ditemukan tidak memakai sabuk keselamatan maka akan dikenakan sanksi sesuai dengan aturan pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya”.

Berkaitan dengan hal ini briptu D. Silalahi menjelaskan bahwa “Sampai saat ini belum ada masyarakat yang melaporkan ke kepolisian tentang adanya diskriminasi antara supir angkot dan pengendara pribadi mengenai pelanggaran lalu lintas akibat tidak memakai sabuk keselamatan yang merasa dirugikan. Dengan tidak adanya laporan dari masyarakat maka tidak dapat dilakukan upaya-upaya untuk menuntut kembali hak-hak mereka selain itu juga tidak dapat diberikan sanksi apapun kepada pelaku pelanggaran supir angkot tersebut”.

Berdasarkan hasil pembahasan diatas maka jelaslah bahwa faktor penerapan sanksi yang tidak efektif bagi pelaku pelanggaran lalu lintas yang tidak memakai sabuk pengaman merupakan salah satu penyebab terjadinya pelanggaran dari pasal 289 UULLAJR dimana pelaku pelanggaran khususnya supir angkot tetap tidak menggunakan sabuk pengaman karena tidak adanya tindak lanjut dari POLRESTA selata memberikan peringatan atau denda.

BAB V

UPAYA PENEGAKAN HUKUM PADA PELANGGARAN SABUK KESELAMATAN

Dalam proses penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum dihadapkan pada beberapa permasalahan seperti kurangnya sumber daya, terbatasnya dukungan anggaran, kurangnya keterpaduan dan adanya visi unsur penegak hukum yang berbeda-beda. Namun demikian dalam rangka penegakan hukum di bidang lalu lintas pada umumnya. Polri yang dalam hal ini Polantas mempunyai peran yang cukup besar sehingga keberadaannya diharapkan dapat mengemban misi yang jelas guna lebih efektifnya pelaksanaan penegakan hukum. Dengan memperhatikan uraian pada bab-bab terdahulu maka misi penegakan hukum dalam rangka meningkatkan keselamatan dan mewujudkan masyarakat patuh hukum lalu lintas sebagai berikut :

A. Misi Dan Tujuan Penegakan Lalu lintas

1. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai ditujuan.
2. Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya preemtif dan preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan peraturan lalu lintas
3. Menegakkan peraturan lalu lintas secara profesional dan proposional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum HAM.
4. Memelihara keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku.
5. Meningkatkan upaya konsolidasi kedalam sebagai upaya menyamakan visi dan misi kedepan

Adapun tujuan penegakan hukum yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatnya kondisi keselamatan lalu lintas dengan indikator berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa, harta dan materil.
- b. Meningkatnya tingkat kepatuhan masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas yang diwujudkan dengan makin tingginya disiplin lalu lintas.
- c. Terwujudnya mekanisme proses peradilan baik terhadap pelanggaran lalu lintas dan kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang profesional dan proposional

B. Strategi Penegakan hukum lalu lintas

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparaturnegara yang berkompeten terhadap penanganan jalan raya baik yang bertanggung jawab terhadap pengadaan dan pemeliharaan infra dan supra struktur, sarana dan prasarana jalan maupun pengaturan dan penegakkan hukumnya hal ini bertujuan untuk tetap terpelihara serta terjaganya situasi kamseltibcar lantasi di jalan raya secara terarah dan mencapai sasaran yang diharapkan, partisipasi aktif dari pemakai jalan terhadap etika.

Sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan suatu hal yang paling penting guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sesuai dengan sistem perpolisian modern menempatkan masyarakat sebagai subjek dalam menjaga keselamatan pribadinya akan berdampak terhadap keselamatan maupun keteraturan bagi pengguna jalan lainnya, untuk mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan beberapa perumusan dalam bentuk 5 (lima) strategi penanganannya, berupa :

1. *Engineering*

Wujud strategi yang dilakukan melalui serangkaian kegiatan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap

faktor penyebab gangguan / hambatan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta memberikan saran-saran berupa langkah-langkah perbaikan dan penanggulangan serta pengembangannya kepada instansi-instansi yang berhubungan dengan permasalahan lalu lintas.

2. *Education*

Segala kegiatan yang meliputi segala sesuatu untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dengan sasaran masyarakat, terorganisir dan masyarakat tidak terorganisir sehingga menimbulkan kesadaran secara personal tanpa harus diawasi oleh petugas.

3. *Enforcement*

Merupakan segala bentuk kegiatan dan tindakan dari polri dibidang lalu lintas agar Undang-Undang atau ketentuan perundang-undangan lalu lintas lainnya ditaati oleh semua para pemakai jalan dalam usaha menciptakan kamseltibcar lantas.

a. *Preventif*

Segala usaha dan kegiatan untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang, benda, masyarakat termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan khususnya mencegah terjadinya pelanggaran yang meliputi pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas, dan patroli lalu lintas.

b. *Represif*

Merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan sesuatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana yang meliputi penindakan pelanggaran lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

4. *Encouragement*

Encouragement bisa diartikan : *desakan / pengobaran semangat*. Bahwa untuk mewujudkan kamseltibcar lintas juga dipengaruhi oleh faktor individu setiap pemakai jalan, dimana kecelakaan intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut.

Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh factor internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain dari pada itu desakaan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas harus dimiliki oleh semua stake holder yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintahan yang berkompeten dalam bidang lalu lintas sehingga semua komponen yang berkepentingan serta pengguna jalan secara bersama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya di dalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya.

5. *Emergency Preparedness and response*

Kesiapan dalam tanggap darurat dalam menghadapi suatu permasalahan lalu lintas harus menjadi prioritas utama dalam upaya penanganannya, kesiapan seluruh komponen stake holder bidang lalu lintas senantiasa mempersiapkan diri baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta hal lainnya dalam menghadapi situasi yang mungkin terjadi pibernayaan kemajuan informasi dan teknologi sangat bermanfaat sebagai pemantau lalu lintas jalan raya disamping keberdayaan petugas dilapangan, dalam mewujudkan *Emergency Preparedness and Response* ini perlu adanya konsignes yang jelas di seluruh stake holder dan dalam pelaksanaannya harus dapat bekerja sama secara terpadu sesuai dengan S.O.P yang telah ditetapkan bersama.

Dari penjelasan diatas secara sederhana strategi adalah rencana tentang apa yang ingin dicapai atau kehendak apa dari suatu organisasi di masa depan dan

bagaimana cara mencapai keadaan yang diinginkan tersebut. Sementara itu strategi juga adalah perencanaan suatu cara untuk mengembangkan konsensus atau kesepakatan tertulis atas apa yang akan dikerjakan para pejabat organisasi sampai dengan kontrak tugas dapat diselesaikan oleh setiap individu di dalam suatu unit kerja.

C. Kebijakan Penegakan hukum lalu lintas

Berdasarkan uraian strategi tersebut diatas, maka dirumuskan kebijakan adalah sebagai berikut :

1. Bidang pembangunan kekuatan
 - a. Pengorganisasian aparat penegak hukum dibidang lalu lintas, instansi terkait dan komponen masyarakat yang mempunyai kompetensi di bidang lalu lintas dilaksanakan melalui pembentukan Badan keselamatan Lalu Lintas (BKLL) dengan pemberian wewenang dan tanggung jawab yang jelas. Inti pembentukan badan keselamatan lalu lintas ini adalah terdapatnya keleluasaan organisasi untuk menyelenggarakan pengaturan dibidang kelalulintasan secara sistematis (*discretionary power*) berdasarkan prakarsa, kreativitas, serta peran aktif masyarakat dalam rangka pengembangan system per lalu lintasan yang berorientasi pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas. Keanggotaan badan keselamatan lalu lintas melibatkan unsur Departemen terkait, polri, LSM, Pakar dibidang transportasi / lalu lintas dan unsur perguruan tinggi.
 - b. Pembangunan personil secara kuantitatif dan kualitatif dilaksanakan dengan memperhatikan porsi kewenangan masing-masing aparat penegakan hukum sehingga dapat mendukung pelaksanaan tugas.
 - c. Pemberian kewenangan yang jelas kepada satuan kewilayahan sehingga mampu mencerminkan keberpihakan kepada pelayanan publik dalam rangka penegakan hukum dan terwujudnya masyarakat patuh hukum

2. Bidang pembinaan kekuatan
 - a. Pola rekrutmen aparat penegakan hukum diarahkan untuk memenuhi strategi tersedianya aparat penegak hukum yang profesional dan proposional dengan tetap memperhatikan persyaratan dan proses yang harus dipenuhi dan dilaksanakan guna memperoleh aparat penegak hukum yang terbaik.
 - b. Peningkatan kualitas pendidikan baik pendidikan pembentukan maupun pengembangan guna memperoleh hasil didik yang profesional. Intelektualis dan memiliki integritas kepribadian yang baik / bermoral.
 - c. Peningkatan latihan-latihan secara terukur dan terarah untuk terciptanya kultur kepemimpinan dan profesionalisme sesuai dengan tantangan tugas kedepan serta harapan masyarakat.
 - d. Penyempurnaan piranti lunak tentang peningkatan kemampuan profesionalismen penegak hukum secara berjenjang guna mengantisipasi munculnya permasalahan dibidang lalu lintas yang lebih besar
 - e. Penyempurnaan Hubungan Tata Cara Kerja (HTCK) yang jelas dan baku bagi aparat penegak hukum baik pada tingkat pusat sampai pada tingkat kewilayahan.
 - f. Pembangunan sarana dan prasarana perangkat penegak hukum yang terkait langsung dengan upaya penegakan hukum serta peningkatan kepatuhan masyarakat terhadap hukum.
3. Bidang operasional
 - a. Melakukan sosialisasi dan internasional hukum dan HAM serta demokratisasi baik terhadap aparat penegak hukum dan masyarakat melalui pendidikan formal maupun non formal serta melalui media dimulai dari tingkat dasar sampai dengan strata tertentu.
 - b. Pengoperasian sistem informasi lalu lintas yang dapat di dayagunakan untuk pengambilan keputusan dalam rangka mengantisipasi masalah keamanan ketertiban

dan kelancaran lalu lintas sekaligus dalam rangka ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu lintas jalan

- c. Penyempurnaan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang mendukung efektifitas penegakkan hukum
- d. Peningkatan penggelaran aparat penegak hukum dibidang lalu lintas dilapangan yang diarahkan pada tugas-tugas yang bersifat pelayanan, pencegahan dan penertiban
- e. Meningkatkan upaya penegakan hukum dan pendidikan masyarakat lalu lintas yang diarahkan untuk meningkatkan aspek keselamatan lalu lintas dan peningkatan disiplin masyarakat dalam berlalu lintas
- f. Meningkatkan koordinasi aparat penegak hukum dan bersama-sama dengan instansi terkait melakukan upaya meminimalisir permasalahan dibidang lalu lintas sesuai dengan porsi kewenangan dan tanggung jawabnya.
- g. Menentukan target yang realistis terhadap tercapainya tingkat keselamatan lalu lintas keselamatan lalu lintas dalam batas toleransi yang ditentukan serta target terhadap tingkat pemahaman masyarakat terhadap hukum.
- h. Menggelar operasi penegakan hukum baik secara terpusat maupun kewilayahan yang diproyeksikan pada berkurangnya angka kejadian kecelakaan lalu lintas dan peningkatan disiplin masyarakat serta terciptanya situasi keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas
- i. Mengupayakan dukungan dana melalui kebijakan pemerintah untuk aktifitas yang berkaitan dengan peningkatan keselamatan lalu lintas melalui wadah BKLL.

D. Implementasi Penegakan hukum Lalu Lintas

Penjabaran dari strategi dan kebijakan yang ditetapkan sebagaimana uraian diatas, diimplementasikan melalui program-program sebagai berikut:

1. Jangka pendek :
 - a. Menindaklanjuti “kesepakatan bersama” antara menteri terkait dibidang lalu lintas dan Kapolri dalam bentuk rencana aksi melalui kegiatan : pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan, peraturan perundang-undangan dan penegakan hukum, persyaratan prasarana dan sarana lalu lintas, fasilitas kegawatdaruratan jalan dan pendanaan keselamatan di jalan.
 - b. Pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum cq polantas oleh aparat penegak hukum utamanya penegak hukum dibidang lalu lintas
 - c. Peningkatan kualitas aparat hukum dimulai dari proses *rekrutment*, pelatihan pelatihan sampai pada penggunaan dengan pengeterapan *reward* dan *punishment* secara ketat dan jelas.
 - d. Mengembangkan mekanisme dan metode pendidikan masyarakat lalu lintas yang disesuaikan dengan kebutuhan secara sekala prioritas.
 - e. Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas sesuai dengan kebutuhan pada tahapan jangka pendek yang disesuaikan dengan pendanaan yang ada.
 - f. Penggelaran kekuatan di lapangan dengan melalui penajaman sasaran sesuai dengan tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas, dan bila perlu memanfaatkan mobilitas udara (*helicopter*)
 - g. Melaksanakan penegakkan hukum yang lebih berorientasi pada upaya merubah situasi lalu lintas dalam mewujudkan situasi keamanan ketertiban dan kelancaran lalu lintas baik dari aspek pengemudi, kendaraan, jalan dan lingkungan.
 - h. Menghidupkan kembali program kawasan lalu lintas (KTL) yang dilaksanakan dengan konsisten terpadu dan berkembang
 - i. Peningkatan kualitas pengemudi melalui pengketatan proses penerbitan surat ijin mengemudi (SIM) melalui mekanisme dan prosedur yang benar.

- j. Pemanfaatan media massa dan potensi masyarakat dalam rangka peningkatan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat.
2. Jangka sedang
- a. Pembentukan organisasi badan keselamatan lalu lintas (BKLL) tingkat pusat yang berkedudukan di bawah presiden dan Menkoekstra yang dikelola secara profesional dan sinergis serta didukung dana yang memadai.
 - b. Peningkatan dan pemberdayaan *database* kecelakaan lalu lintas yang dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan yang akurat.
 - c. Pembentukan sekolah mengemudi yang mengacu pada standarisasi komponen pendidikan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam sistem pendidikan nasional.
 - d. Perbaikan manajemen transportasi utamanya transportasi angkutan umum baik antar provinsi, antar kota dalam provinsi maupun transportasi dalam kota
 - e. Peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas yang mendukung keselamatan lalu lintas dan disiplin pemakai jalan
 - f. Evaluasi terhadap pelaksanaan penindakan dengan SPPT dan pengelolaan kawasan tertib lalu lintas (KTL) guna penyempurnaan pola tindak yang lebih efektif
 - g. Mewajibkan para pemohon Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk mengikuti ujian SIM
 - h. Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum yang diproyeksikan pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan evaluasi terhadap tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum
 - i. Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilaksanakan dengan tegas dengan memberlakukan sistem penalti untuk memberikan efek jera bagi para pelanggar lalu lintas

- j. Mendayagunakan kemajuan teknologi melalui penggunaan alat bantu dalam penegakan hukum seperti alat pemantau kecepatan alat pengukur beban dan penggunaan laboratorium forensik dibidang lalu lintas dalam penegakan hukum.
 - k. Penyempurnaan perangkat hukum dengan mencabut / merevisi kesepakatan diljapol tentang tata cara penindakan pelanggaran lalu lintas.
 - l. Memasukan materi pendidikan lalu lintas ke dalam kurikulum pendidikan sesuai dengan strata pendidikan
 - m. Pemberian insentif kepada aparat penegak hukum melalui kompensasi dari hasil penindakan pelanggaran lalu lintas dalam jumlah yang memadai.
3. Jangka panjang
- a. Merevisi perangkat hukum dibidang lalu lintas yang dinilai tidak relevan dengan hakekat permasalahan lalu lintas serta penerbitan peraturan-peraturan pemerintah yang belum direalisasikan sebagaimana amanat UU no.22 Tahun 2009.
 - b. Peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih memadai dengan prioritas pada daerah rawan lalu lintas.
 - c. Penyediaan "*System Traffic Control*" terpadu yang dapat digunakan untuk pengendalian lalu lintas utamanya pada kota-kota besar dan jalur rawan kecelakaan lalu lintas.
 - d. Penataan manajemen transportasi yang diarahkan pada *public transportation* yang aman, nyaman, terjangkau dan tepat waktu khususnya di kota-kota besar (pengembangan sistem *bus way*, monorel, dan *subway*)
 - e. Penyempurnaan rencana umum tata ruang wilayah RUTRW yang disesuaikan dengan kebutuhan manajemen lalu lintas jangka panjang.
 - f. Menjadikan badan keselamatan lalu lintas (BKLL) sebagai badan yang efektif yang mempunyai visi dan misi yang jelas dan keberadaanya memberikan

kontribusi yang besar dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat.

BAB VI PENUTUP

Berdasarkan uraian pada bab terdahulu maka dapat diambil beberapa kesimpulan dan saran sebagai berikut :

Ada dua faktor mengenai Penerapan Pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Terhadap Pelaku Pelanggaran Sabuk Keselamatan yaitu yang pertama faktor internal. Kualitas sumber daya polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan, melakukan petugas terhadap pelanggar lalu lintas masih terkesan pilih kasih, sikap arogansi / sok kuasa yang masih sering ditampilkan oleh petugas di lapangan, sistem pendataan di bidang lalu lintas yang kurang baik, perolehan surat ijin mengemudi (SIM) yang diterbitkan oleh Polri belum memberi jaminan akan kualitas pemegang SIM, terbatasnya dukungan anggaran untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat dan sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan tugas belum memadai, terutama pada daerah-daerah yang tingkat kerawanan lalu lintasnya tinggi.

Faktor selanjutnya adalah faktor eksternal. Sarana dan prasarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, manajemen angkutan umum baik tingkat pusat maupun daerah masih mencerminkan manajemen yang kurang sehat, ketidaktertiban penataan lalu lintas, perhatian pemerintah dan komponen masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat belum menjadi keprihatinan bersama bahkan dianggap sebagai suatu *accident*, tidak adanya kejelasan kebijakan pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan maupun manajemen pengoperasian kendaraan bermotor, langkah sosialisasi terhadap aturan-aturan hukum tidak secara efektif dilaksanakan, belum diakuinya peralatan milik polri sebagai alat bantu penegakan hukum, lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum dan instansi terkait yang bertanggung jawab dalam mewujudkan

keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat, belum adanya sekolah-sekolah mengemudi yang memenuhi standar pendidikan keterampilan mengemudi.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korba jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di kota-kota besar :

1. 86% didominasi oleh faktor manusia;
2. 6% didominasi oleh kendaraan;
3. 5.5% didominasi oleh faktor jalan;
4. 2.5 % didominasi oleh faktor lingkungan

Kecelakaan lalu lintas bisa juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak *sefety riding* (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara dan lain sebagainya.

Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Di samping itu dalam proses ini penyelenggaraan penegakan hukum di bidang lalu lintas, ditemukan bahwa masing-masing aparat penegak hukum lalu lintas di Kota Medan belum bekerja secara profesional.

Adapun konsep strategis dijelaskan ke dalam program-program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Program-program tersebut mengandung strategi tentang pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas peningkatan sarana dan prasarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Syani, *Sosiologi Kriminalitas*, Remaja Karya, Bandung, 1987.
- Badudu-Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Bonger, W.A, *Pengantar Tentang Kriminologi*, Pembangunan Ghalia Indonesia, Jakarta, 1981.
- Gerson, W.A, *Pengantar psikologi Criminil*, Pradaya Paramita, Jakarta 1977.
- Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung, 1992.
- Ninik Widiyanti dan Yulius Waskita, *Kejahatan Dalam Masyarakat Dan Pencegahannya*, Bina Aksara, Jakarta 1987
- Romli Atmasasmita, *Teori dan Kapita Selekt Kriminologi*, Tarsito, Bandung, 1992.
- Soedjono Seokanto, *Kesadaran Hukum dan Kepastian Hukum*, Jakarta, 1983
- Utrecht, E, *Hukum Pidana I*, Universitas Padjajaran, Bandung, 1958.
- Abiding, A.Z., *Bunga Rampai Hukum Pidana*, Pradnya Paramitha, Jakarta 1981.
- Marbun B.N. dan Chandra Gautama, *Hak Azasi Manusia, Penyelenggaraan Negara Yang Baik dan Masyarakat Warga*, Komnas HAM, Jakarta 2000.
- Budiarto, Arif dan Mahmudah, *Rekayasa Lalu Lintas*, UNS Press, Surakarta, 2007.
- Ditlantas Kepolisian Republik Indonesia, *Kumpulan Materi Rakemis Fungsi Lalu Lintas TA 2009*. Jakarta 2009.
- Dipoyono, Kirdi, *Keadilan Sosial*, Jakarta, Rajawali, 1982.
- Djajoesman, H.S., *Polisi dan Lalu Lintas*, Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press, Bandung, 1976.
- DPM, Sitompul, *Beberapa Tugas dan Peranan Polisi*, Wanthy Jaya, Jakarta, 2002.
- Andi Hamzahm *Sistem Pidana dan Pemidanaan di Indonesia*, Jakarta, Pradnya Paramitha, 1986.

- Muhamad Ikhsan, *Makalah Seminar Lalu Lintas dan Permasalahannya*, Yogyakarta, 2009.
- Kansil, CST, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Airlangga, Jakarta, 1995.
- Kertanegara, Satochid, *Hukum Pidana Bagian I*, Balai Lektor Mahasiswa, Jakarta, 1998.
- Kertanegara, Satochid, *Hukum Pidana Bagian II*, Balai Lektor Mahasiswa, Jakarta, 1985.
- Logman, Loeby, *Pra Peradilan di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta 1987.
- Baharuddin Lopa, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Bulan Bintang, Jakarta, 2001.
- Abdul Malik, *Pembinaan Kesadaran Hukum Dalam Bidang Lalu Lintas, Makalah, Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya*, Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, 1981.
- Moeljatno, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Bumi Aksara, Jakarta 1992.
- Muhammad Farouk, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Jakarta, 1984.
- Soedjono Dirjosisworo, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Balai Pustaka, Jakarta, 1983.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cetakan Pertama, Rajawali, Jakarta, 2000.
- Warpani, S.P, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002.

Karya Ilmiah, Media Massa, dan Media On-Line

www.legalitas.com tanggal akses 05 September 2011

www.polrestamedan.com tanggal akses 05 September 2011

www.PN.Medan.co.id tanggal akses 05 September 2011