

# **ANALISIS YURIDIS PENERAPAN ATURAN DAN SANKSI PELANGGARAN LALU LINTAS PENGENDARA SEPEDA MOTOR**

**Oleh: Surajiman, SH, MH dan Diah Ratu Sari Harahap, SH, MH**

## **Abstrak**

Penegakkan hukum dalam lalu lintas dapat diketahui dan dilaksanakan bila diketahui secara pasti ketentuan-ketentuan apa yang berlaku dalam lalu lintas baik dalam aspek sarana transportasinya maupun penggunaannya. Sarana transportasi dari sepeda motor adalah sepeda motor itu sendiri yang terdiri dari sejumlah spesifikasi yang secara menyeluruh membentuk sepeda motor yang sempurna (standar). Penggunaan sepeda motor secara teknis harus didasarkan pada fungsi kendaraan dengan mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Ketentuan pokok di bidang lalu lintas saat ini diatur dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya, memuat beberapa pasal tentang sepeda motor dan penggunaannya. Pasal-pasal tersebut mengatur penggunaan dan memberi sanksi terhadap pelanggaran dalam berlalu lintas. Baik pengaturan dan sanksi dalam penggunaan sepeda motor berada pada lingkup hukum administrasi, hukum perdata, dan hukum pidana, guna menjamin terlaksananya lalu lintas dengan tertib dan aman. Pada kasus pelanggaran lalu lintas, berdasarkan pengamatan peneliti meskipun belum ditemukan angka yang pasti jumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengguna kendaraan di jalan umum, jauh lebih banyak dilakukan oleh pengendara sepeda motor dibanding pengguna kendaraan lainnya. Fenomena tersebut dengan mudah dapat dilihat oleh siapa saja yang selalu berlalu lintas di jalanan umum. Jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah; tidak menggunakan helm, tidak patuh pada rambu lalu lintas, menggunakan sepeda motor di luar spesifikasi standar, tidak memiliki surat tanda nomor kendaraan (STNK) dan surat ijin mengemudi (SIM). Urgensi (keutamaan) dari penelitian ini yaitu tercapainya pemahaman tentang aturan dan sanksi perihal sepeda motor dan penggunaannya, sanksi yang dijauhkan oleh penegak hukum terhadap pengendara sepeda motor yang melanggar aturan lalu lintas.

**Kata kunci: Analisa yuridis pelanggaran lalu lintas oleh sepeda motor.**

## **Abstract**

*Law enforcement in traffic can be discovered and implemented when known for certain qualifying terms of what happens in good traffic in terms of transport links means or use. Means of transport from motorcycle motorcycle itself is composed of a number of specifications as a whole constitute the perfect motorcycle (default). The use of motorcycles is technically should be based on the function of the vehicle in compliance with applicable laws and regulations in the field of road traffic and transport . Terms of trees in the area of the current traffic is governed by Act No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transport and its implementation rules, take some article about a motorbike and use. Clauses govern the use and provide sanctions for violations of traffic. Good regulation and sanctions in the use of motorcycles is in the scope of administrative law, civil law and criminal law, in order to guarantee the implementation of traffic orderly and peaceful. In case of traffic violations was observed although researchers have not found a definite total number of traffic violations committed in a public road transport users, a lot more done by bikers compared to other transport users. This phenomenon can easily be seen by anyone who is always traffic on public streets. Types of violations that are often performed by bikers is : do not use a helmet, did not adhere to traffic signs, used motorcycles outside spesifaksi standard, not a numeral letter*

*vehicle (VIN) and a letter of driving license (SIM). Urgency (priority) of the research that is reaching an understanding of the rules and sanctions regarding motorbike and use, the sanction is removed by law enforcement against bikers who violate traffic rules,*

**Keywords:** *juridical analysis of traffic violations by motorbike.*

### **A. Latar Belakang Masalah**

Fenomena pengguna sepeda motor di Indonesia menunjukkan peningkatan yang cukup berarti. Bila dibandingkan dengan pengguna kendaraan mobil maka pengguna sepeda motor jauh lebih banyak. Kenyataan tersebut dapat dilihat pada kegiatan sehari-hari baik di perkotaan maupun di pedesaan. Keadaan tersebut dapat disebabkan situasi ekonomi masyarakat yang belum mapan ditambah lagi sarana dan prasarana transportasi yang belum mendukung dalam menggunakan kendaraan transportasi umum.

Menurut catatan Kantor Kepolisian Republik Indonesia jumlah kendaraan sepeda motor di Indonesia dari tahun 1987 sampai dengan 2010 berjumlah 61.078.188 unit, sedangkan jumlah kendaraan mobil (tidak termasuk bis dan truk) pada periode tahun yang sama berjumlah 8.891.041 unit.<sup>1</sup> Mengingat begitu besarnya jumlah kendaraan bermotor terutama sepeda motor menimbulkan dampak sosial yang cukup mengkhawatirkan seperti kemacetan, polusi, boros bahan bakar minyak (BBM) sampai pada pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan lain-lain.

Pada kasus pelanggaran lalu lintas, berdasarkan pengamatan peneliti meskipun belum ditemukan angka yang pasti jumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengguna kendaraan di jalan umum, pelanggaran lalu lintas jauh lebih banyak dilakukan oleh pengendara sepeda motor dibanding pengguna kendaraan lainnya. Fenomena tersebut dengan mudah dapat dilihat oleh siapa saja yang selalu berlalu lintas di jalanan umum. Jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah; tidak menggunakan helm, berbongceng lebih dari dua penumpang, tidak patuh pada rambu lalu lintas, menggunakan se-

peda motor di luar spesifikasi standar, tidak memiliki surat tanda nomor kendaraan (ST-NK) dan surat ijin mengemudi (SIM), bahkan sampai ada yang melakukan tindakan kriminal.

Situasi dan kondisi di atas bila tidak diatasi maka akan menimbulkan persoalan hukum yang akhirnya dapat mendorong pada situasi "keos lalu lintas", dimana suasana lalu lintas yang buruk dan centang perenang dapat pula menimbulkan ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah. Oleh karena itu supaya lalu lintas menjadi tertib dan aman akibat penggunaan sepeda motor yang salah satunya dengan menegakkan hukum lalu lintas.

Penegakkan hukum dalam lalu lintas dapat diketahui dan dilaksanakan bila diketahui secara pasti ketentuan-ketentuan apa yang berlaku dalam lalu lintas baik dalam aspek sarana transportasinya maupun penggunaannya.

Sarana transportasi dari sepeda motor adalah sepeda motor itu sendiri yang terdiri dari sejumlah spesifikasi yang secara menyeluruh membentuk sepeda motor yang sempurna (standar). Penambahan atau pengurangan spesifikasi mengakibatkan sepeda motor secara yuridis menjadi berubah dari bentuk aslinya.

Sedangkan penggunaan sepeda motor secara teknis harus didasarkan pada fungsi kendaraan dengan mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Ketentuan pokok di bidang lalu lintas saat ini diatur dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya di sini ditulis dengan UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan, dan peraturan pelaksanaannya.

UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan memuat beberapa pasal tentang sepeda motor dan penggunaannya baik secara jelas maupun samar. Pasal-pasal tersebut mengatur penggunaan dan memberi sanksi terhadap pelanggaran dalam berlalu lintas. Baik pengaturan dan sanksi dalam penggunaan sepeda motor berada

---

<sup>1</sup> Kantor Kepolisian Republik Indonesia, data diolah.

pada lingkup hukum administrasi, hukum perdata, dan hukum pidana. Ketiga lingkup hukum tersebut oleh pembentuk undang-undang dituangkan dalam UU Lalu lintas dan Angkutan Jalan guna menjamin terlaksananya lalu lintas dengan tertib dan aman.

Mengingat sudah tersedianya peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sedangkan pelanggaran lalu lintas terutama oleh pengguna sepeda motor juga masih terus terjadi bahkan kecenderungannya makin meningkat, oleh sebab itu peneliti tertarik melakukan penelitian di bidang hukum yang berjudul: “*Analisis Yuridis Penerapan Aturan dan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor*”.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang masalah di atas maka permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah ketentuan hukum yang mengatur tentang sepeda motor dan penggunaannya?
2. Ancaman sanksi apa sajakah yang dapat dijatuhkan terhadap pengendara sepeda motor yang melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang lalu lintas?
3. Apakah sanksi yang dijatuhkan oleh penegak hukum terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas sudah sesuai dengan aturan hukum yang berlaku?

## C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan rumusan masalah tersebut maka tujuan khusus yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis secara hukum aturan tentang sepeda motor dan penggunaannya;
2. Menganalisis secara hukum ancaman sanksi yang dapat dijatuhkan terhadap pengendara sepeda motor yang melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang lalu lintas;
3. Menganalisis secara hukum kesesuaian sanksi yang dijatuhkan oleh penegak hukum dengan aturan hukum yang

berlaku.

Urgensi (keutamaan) dari penelitian ini yaitu tercapainya pemahaman tentang aturan dan sanksi perihal sepeda motor dan penggunaannya, sanksi yang dijauhkan oleh penegak hukum terhadap pengendara sepeda motor yang melanggar aturan lalu lintas, serta memahami secara mendalam kesesuaian antara aturan yang berlaku dengan sanksi yang dijatuhkan oleh penegak hukum.

Temuan/inovasi yang menjadi target serta penerapannya dalam rangka menunjang pembangunan adalah memberi gambaran analisis hukum kepada pemerintah bahwa perlu ditegaskannya penegakan hukum terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Analisis hukum ini diharapkan menjadi masukan dan pertimbangan bagi penegak hukum dan pengambil kebijakan dalam rangka melakukan tugas dan kewenangannya. Di samping itu juga memberikan informasi kepada masyarakat luas mengenai aturan dan sanksi dalam penggunaan sepeda motor supaya lebih mematuhi peraturan perundang-undangan dalam berlalu lintas.

## D. Metode Penelitian

### 1. Tipe Penelitian

Sebagai konsekuensi pemilihan topik permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian yang objeknya adalah permasalahan hukum (sedangkan hukum adalah kaidah atau norma yang ada dalam masyarakat), maka tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.<sup>2</sup>

### 2. Pendekatan Masalah

Oleh karena tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian yuridis normatif, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan tersebut melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tema sentral penelitian.

<sup>2</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif* (Malang: Bayumedia Publishing, 2005, hal. 240-243).

Selain itu juga digunakan pendekatan lain yang diperlukan guna memperjelas analisis ilmiah yang diperlukan dalam penelitian normatif, yakni pendekatan konsep (*con-septual approach*) dan pendekatan analisis (*analytical approach*).

### 3. Bahan Hukum

Uraian tentang bahan hukum yang dikaji meliputi meliputi beberapa hal berikut:

- a. Bahan Hukum  
Bahan hukum primer yakni bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hirarki Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, Undang-undang/Perpu, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden, Peraturan Menteri, dan seterusnya.
- b. Bahan Hukum Sekunder  
Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks (*textbooks*) yang ditulis para ahli hukum berpengaruh (*deherseende leer*), jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil seminar mutakhir yang sesuai dengan topik penelitian.
- c. Bahan Hukum Tersier  
bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.

### 4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder dikumpulkan berdasarkan topik permasalahan yang telah dirumuskan berdasarkan sistem bola salju dan diklasifikasi menurut sumber dan hirarkinya untuk dikaji secara komprehensif.

### 5. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

Adapun bahan hukum yang diperoleh dalam penelitian studi kepustakaan, aturan perundang-undangan, dan artikel dimaksud peneliti uraikan dan hubungkan sedemikian rupa, sehingga disajikan dalam penulisan yang lebih

sistematis guna menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Bahwa cara pengolahan bahan hukum dilakukan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan konkret yang dihadapi. Selanjutnya bahan hukum yang ada dianalisis untuk melihat solusi apa yang dapat dipecahkan menurut peraturan perundang-undangan yang ada.

## E. Ketentuan Hukum Yang Mengatur Tentang Sepeda Motor Dan Penggunaannya

### 1. Konsep Sepeda Motor

Sepengetahuan peneliti bahwa penelitian mengenai penerapan aturan dan sanksi terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas belum pernah diteliti oleh pihak lain, terutama sejak UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun 2009 diterapkan. Oleh karena itu peneliti berasumsi bahwa penelitian ini merupakan penelitian yang memiliki sifat orisinal atau setidaknya memiliki sifat kebaruan informasi karena situasi dan kondisinya yang berbeda.

Sehubungan dengan penerapan aturan dan sanksi hukum hal ini sangat terkait dengan teori-teori hukum. Secara umum, teori adalah sebuah sistem konsep abstrak yang mengindikasikan adanya hubungan di antara konsep-konsep tersebut yang membantu kita memahami sebuah fenomena. Sehingga bisa dikatakan bahwa suatu teori adalah suatu kerangka kerja konseptual untuk mengatur pengetahuan dan menyediakan suatu cetak biru untuk melakukan beberapa tindakan selanjutnya.<sup>3</sup>

Penyusun **Kamus Besar Bahasa Indonesia** menulis bahwa teori memiliki 3 (tiga) arti yaitu:

- a. pendapat yang dikemukakan sebagai keterangan mengenai suatu peristiwa (kejadian dan sebagainya);
- b. asas dan hukum umum yang menjadi dasar suatu kesenian atau ilmu pengetahuan, dan

<sup>3</sup> [http://carapedia.com/pengertian\\_definisi\\_teorinya\\_menurut\\_para\\_ahli\\_info502.html](http://carapedia.com/pengertian_definisi_teorinya_menurut_para_ahli_info502.html), diunduh jumat, 25 Januari 2013.

- c. pendapat, cara, dan aturan untuk melakukan sesuatu.<sup>4</sup>

Teori hukum menurut **Edmon Makarim** dalam bukunya, “Tanggung Jawab Hukum Penyelenggara Sistem Elektronik”, menyebutkan bahwa:

Teori hukum mempunyai fungsi untuk menerangkan atau menjelaskan, menilai dan memprediksi serta memengaruhi hukum positif, misalnya menjelaskan ketentuan yang berlaku, menilai suatu perbuatan atau perbuatan hukum dan memprediksi hak dan kewajiban yang akan timbul dari suatu hubungan hukum yang terjadi. Teori hukum tersebut akan digunakan sebagai patokan untuk menguraikan analisis permasalahan dengan memperhatikan fakta-fakta dan filsafat hukum yang berkembang dengan tetap memperhatikan sifat dasar (*nature*) atau pun karakteristik khusus dari sesuatu hal yang diletakkan sebagai objek kajiannya.<sup>5</sup>

Oleh karena itu supaya selaras dengan fungsi teori hukum tersebut maka penelitian ini akan menggunakan teori kedaulatan hukum seperti yang dikatakan **Krabbe** yang menyebutkan bahwa kekuasaan tertinggi ada di tangan hukum yang sumbernya terdapat pada perasaan hukum setiap orang. Para Profesor dari University of Missouri dan Ohio State University yang menerjemahkan buku **Krabbe** memberi pengantar, bahwa:

*The real issue is whether the state can be adequately conceived as a sovereign will and whether law can be adequately conceived as an expression of will. The proposition that the law receives its binding force from a sovereign will must be judged as representing a certain conception of law. From this point of view the law is command, an order*

<sup>4</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 1988), hal. 932.

<sup>5</sup> Edmon Makarim, *Tanggung Jawab Hukum Penyelenggara Sistem Elektronik* (Jakarta: Lembaga Kajian Hukum Teknologi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2010), 13.

*issuing from one will and addressed to another will.*<sup>6</sup>

Makna dari teori kedaulatan hukum bahwa hukum memiliki kedaulatan yang tinggi, bahkan di atas kedaulatan negara. Menurut **Hasbullah Sjawie** dalam disertasinya menyebutkan bahwa dalam hukum terdapat perasaan hukum dan keadilan yang terjelma dalam naluri hukum (*Rechtsinstink*) atau dalam bentuk kesadaran hukum (*Rechtsbewuszijn*) di dalam suatu negara akan membentuk sesuatu yang abstrak yang disebut sebagai *legislative power* atau kekuasaan legislatif. Dengan demikian parlemen atau lembaga pembuat undang-undang itu hanya suatu lembaga atau alat semata yang dipergunakan untuk menjelmakan perasaan hukum atau perasaan keadilan atau kesadaran hukum dari masyarakat.<sup>7</sup>

Terkait dengan kedaulatan hukum dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (selanjutnya disingkat UUD NRI 1945) pada Pasal 1 ayat (3) menegaskan bahwa, “*Negara Indonesia adalah negara hukum*”. **Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR)** dalam buku “Panduan Pemasyarakatan” menjelaskan bahwa Pasal tersebut sebenarnya berasal dari Penjelasan UUD 1945 sebelum diamandemen yang “diangkat” ke dalam UUD NRI 1945. Negara hukum yang dimaksud adalah negara yang menegakkan kebenaran dan keadilan, dan tidak ada kekuasaan yang tidak dipertanggungjawabkan (akuntabel).<sup>8</sup>

Secara umum, dalam setiap negara yang menganut paham negara hukum, dapat dilihat bekerjanya tiga prinsip dasar, yaitu supremasi hukum (*supremacy of law*), kesetaraan di ha-

<sup>6</sup> Krabbe, *The Modern Idea of The State*, Authorized Translation With An Introduction By George H. Sabine and Walter J. Shepard (New York-London: D. Appleton And Company, 1922), hal. XLVI.

<sup>7</sup> Hasbullah Sjawie, *Kedudukan dan Tanggung Jawab Direksi Perseroan Terbatas Serta Pertanggung Jawaban Pidana Perseroan Terbatas Sebagai Korporasi*, Disertasi (Jakarta: Program Pascasarjana Doktor Ilmu Hukum - Universitas Trisakti, 2011), hal. 21.

<sup>8</sup> Majelis Permusyawaratan Rakyat, *Panduan Pemasyarakatan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik* (Jakarta: Sekretariat Jenderal MPR RI, 2011), hal. 65.

dapan hukum (*equality before the law*), dan penegakan hukum dengan cara yang tidak bertentangan dengan hukum (*due process of law*). Oleh karena itu, pada setiap negara hukum akan terlihat ciri-ciri adanya: (i) jaminan perlindungan hak-hak asasi manusia, (ii) kekuasaan kehakiman atau peradilan yang merdeka, dan (iii) legalitas dalam arti hukum, yaitu bahwa baik pemerintah/negara dalam bertindak harus berdasar atas dan melalui hukum.<sup>9</sup>

## **2. Dasar Hukum Penggunaan Sepeda Motor**

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang penggunaannya tunduk pada peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia terutama pada UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor menurut Pasal 1 butir ke (20) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah, “Kendaraan Bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”.

Sebagai alat transportasi sepeda motor pemanfaatannya harus selaras dengan tujuan transportasi yaitu mampu mengangkut orang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan selamat,<sup>10</sup> cepat, tepat, efektif dan efisien.<sup>11</sup> Transportasi oleh ahli manajemen transportasi diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah perumahan (pemukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara, dan masih banyak lagi yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan

tempat tujuan.<sup>12</sup>

Hal-hal yang dikemukakan di atas adalah sesuatu norma ideal yang bisa dikaitkan dalam penyelenggaraan transportasi. Penyelenggaraan transportasi di Indonesia dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan tunduk pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini terdiri dari 326 pasal yang dikelompokkan dalam 22 bab. Berkenaan dengan penerapan aturan dan sanksi penggunaan sepeda motor dalam berlalu lintas berada pada bab-bab tentang Kendaraan, Pengemudi, Lalu Lintas, Angkutan, Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dampak lingkungan, Kecelakaan lalu Lintas, Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan angkutan Jalan, dan Ketentuan Pidana.

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas banyak dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif dan negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Menurut **Soerjono Soekanto** faktor-faktor tersebut adalah:

1. faktor hukumnya sendiri;
2. faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum;
3. faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
4. faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan;
5. faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.<sup>13</sup>

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara khusus tentang sepeda motor. Meskipun demikian semangat dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam mengatur kendaraan bermotor dapat dilihat

<sup>9</sup> Majelis Permusyawaratan Rakyat, *Panduan Pemasayarakatan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik* (Jakarta: Sekretariat Jenderal MPR RI, 2011), hal. 65-66.

<sup>10</sup> Tujuan pengangkutan secara tradisional adalah mampu mengangkut orang dan atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan selamat.

<sup>11</sup> Dalam dunia modern yang semuanya serba cepat maka tujuan transportasi menurut peneliti diikutkan variabel cepat, tepat, efektif dan efisien.

<sup>12</sup> Sakti Adji Adisasmita, *Transportasi dan pengembangan Wilayah* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hal. 7.

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2007), hal. 8.

dari tujuan yang hendak dicapai, seperti yang tercantum dalam Pasal 3 bahwa, *bertujuan:*

- a. *terwujudnya 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;*
- b. *terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan*
- c. *terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.*

Guna mewujudkan tujuan tersebut pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pembinaan antara lain yang disebutkan dalam Pasal 5 ayat (1) dan (2), yang meliputi: a. Perencanaan; b. pengaturan; c. pengendalian; dan d. pengawasan.

Oleh karena itu dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional semua aktivitas transportasi harus berada pada perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pemerintah sebagai satu kesatuan.

Setiap pengguna jalan, terutama pengguna kendaraan bermotor wajib berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maupun yang dapat menimbulkan kerusakan jalan (Pasal 105 huruf a dan b).

Guna mencapai ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas menurut Pasal 106 Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.

(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. Gerakan Lalu Lintas;
- e. Berhenti dan Parkir;
- f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. Tata cara penggantian dan penempelan dengan Kendaraan lain.

(4) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

- a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- b. Surat Izin Mengemudi;
- c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
- d. Tanda bukti lain yang sah.

(5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

(6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

(7) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

(8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

`Berdasarkan keadaan di atas maka persoalan mengenai aturan dan sanksi dalam UU Lalu lintas dan Angkutan Jalan sudah mulai terlihat, hanya saja bagaimana penerapan aturan dan sanksi tersebut dilaksanakan.

## **F. Ancaman dan Sanksi Terhadap Pengendara Sepeda Motor Yang Melanggar Peraturan-Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Lalu Lintas**

UU lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terlalu membedakan secara tegas subjek pelaku dan bentuk pelanggaran yang diancam dengan hukuman. Kenyataannya pasal-pasal tersebut tersedia sedemikian rupa baik bagi masyarakat secara umum, pengendara sepeda motor maupun pengendara kendaraan bermotor non sepeda motor. Bila dirinci pengelompokan tersebut dapat terlihat sebagai berikut:

1. Setiap Orang Mengakibatkan gangguan pada: fungsi rambu lalu lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat lalu lintas fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan. Pasal 275 ayat (1) jo pasal 28 ayat (2) diancam dengan denda Rp. 250.000;
2. Setiap Pengguna Jalan Tidak mematuhi perintah yang diberikan petugas Polri sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (3), yaitu dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran lalu lintas wajib untuk : Berhenti, jalan terus, mempercepat, memperlambat, dan/atau mengalihkan arus kendaraan. Pasal 282 jo Pasal 104 ayat (3) diancam dengan denda Rp. 250.000;
3. Setiap Pengemudi (Pengemudi Semua Jenis Kendaraan Bermotor)
  - a. Tidak membawa SIM Tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi yang Sah Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) hrf b diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - b. Tidak memiliki SIM Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 1.000.000;
  - c. STNK / STCK tidak Sah Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi dengan STNK atau STCK yang ditetapkan oleh Polri. Psl 288 ayat (1) jo Psl 106 ayat (5) huruf a. diancam dengan denda Rp. 500.000;
  - d. TNKB tidak Sah Kendaraan Bermotor tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri. Pasal 280 jo pasal 68 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 500.000;
- e. Perlengkapan yang dapat membahayakan keselamatan. Kendaraan bermotor di jalan dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas antara lain ; Bumper tanduk dan lampu menyilaukan. Pasal 279 jo Pasal (58) diancam dengan denda Rp. 500.000;
- f. Sabuk Keselamatan Tidak mengenakan Sabuk Keselamatan Psl 289 jo Psl 106 Ayat (6) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- g. lampu utama malam hari; Tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. Pasal 293 ayat (1) jo Pasal 107 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- h. Cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain; Melanggar aturan tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain, Pasal 287 ayat (6) jo Pasal 106 (4) huruf h diancam dengan denda Rp.250.000;
- i. Ranmor Tanpa Rumah-rumah selain Sepeda Motor Mengemudikan Kendaraan yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, tidak mengenakan sabuk keselamatan dan tidak mengenakan Helm. Pasal 290 jo Pasal 106 (7) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- j. Gerakan lalu lintas Melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir Pasal 287 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (4) e diancam dengan denda Rp. 250.000;
- k. Kecepatan Maksimum dan minimum Melanggar aturan Batas Kecepatan paling Tinggi atau Paling Rendah Psl 287 ayat (5) jo Pasal 106 ayat (4) huruf (g) atau Pasal 115 huruf (a) diancam dengan denda 500.000;
- l. Membelok atau berbalik arah Tidak memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan membelok atau berbalik arah. Pasal 294 jo Pasal 112 (1) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- m. Berpindah lajur atau bergerak ke samping Tidak memberikan isyarat saat

- akan berpindah lajur atau bergerak ke-samping. Pasal 295 jo pasal 112 ayat (2) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- n. Melanggar Rambu atau Marka Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu lalu lintas atau Marka Psl 287 ayat(1) jo Pasal 106 (4) huruf (a) dan Pasal 106 ayat (4) huruf (b) diancam dengan denda Rp. 500.000;
  - o. Melanggar Apill (TL) Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat Lalu Lintas. Pasal 287 ayat (2) jo psl 106(4) huruf (c) diancam dengan denda Rp. 500.000;
  - p. Mengemudi tidak Wajar - Melakukan kegiatan lain saat mengemudi - Dipeengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan Pasal 283 jo pasal 106 (1) diancam dengan denda Rp. 750.000;
  - q. Diperlintasan Kereta Api Mengemudi-kan Kendaran bermotor pada perlintasan antara Kereta Api dan Jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, Palang Pintu Kereta Api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain, Pasal 296 jo Pasal 114 huruf (a) diancam dengan denda Rp. 750.000;
  - r. Berhenti dalam Keadaan darurat. Tidak Memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan Bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan. Pasal 298 jo psl 121 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 500.000;
  - s. Hak utama Kendaraan tertentu Tidak memberi Prioritas jalan bagi kendaraan bermotor memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar dan/atau yang dikawal oleh petugas Polri:
    - a) Kendaraan Pemadam Kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
    - b) Ambulan yang mengangkut orang sakit ;
    - c) Kendaraan untuk memberikan per-tolongan pada kecelakaan Lalu lin-tas;
  - d) Kendaraan Pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
  - e) Kendaraan Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga inter-nasional yang menjadi tamu Negara;
  - f) Iring-iringan Pengantar Jenazah; dan
  - g) Konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut per-timbangan petugas Kepolisian RI. Pasal 287 ayat (4) jo Pasal 59 dan Pasal 106 (4) huruf (f) jo Pasal 134 dan Pasal 135, diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - t. Hak pejalan kaki atau Pesepeda Tidak mengutamakan pejalan kaki atau pese-peda Pasal 284 jo 106 ayat (2), diancam dengan denda 500.000;
4. Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda 4 atau Lebih;
- a. Perlengkapan Ranmor Ranmor tidak dilengkapi dengan : Ban cadangan, se-gitiga pengaman, dongkrak, Pembuka Roda, dan peralatan pertolongan per-tama pada kecelakaan. Pasal 278 jo pa-sal 57 ayat (3) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - b. Sabuk Keselamatan Pengemudi atau Penumpang yang duduk di samping pe-ngemudi tidak menggunakan sabuk ke-selamatan. Pasal 289 jo Pasal 106 (6) di-ancam dengan denda Rp. 250.000;
  - c. Ranmor Tanpa Rumah- rumah Penge-mudi dan penumpang tidak mengguna-kan sabuk keselamatan dan Helm. Pa-sal 290 jo pasal 106 ayat (7) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - d. Persyaratan Teknis Ranmor tidak me-menuhi persyaratan teknis meliputi : Kaca Spion, Klakson, Lampu utama, Lampu mundur, lampu batas tanda batas Dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu Rem, lampu penun-juk arah, alat pemantul cahaya, alat pe-ngukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, peng-gandengan, penempelan, atau pengha-

- pus kaca. Pasal 285 ayat 2 jo Pasal 106 (3) jo Pasal 48 (2) diancam dengan denda Rp. 500.000;
- e. Persyaratan laik jalan Ranmor tidak memenuhi persyaratan laik jalan sekurang-kurangnya meliputi ;
    - a) Emisi Gas Buang ;
    - b) Kebisingan suara;
    - c) Efisiensi sistem rem utama;
    - d) Efisiensi system rem parkir;
    - e) Kincup Roda Depan;
    - f) Suara Klakson;
    - g) Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
    - h) Radius putar;
    - i) Akurasi alat penunjuk kecepatan;
    - j) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi Ban;
    - k) Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan Pasal 286 jo Pasal 106 ayat (3) jo Pasal 48 (3). Diancam dengan denda Rp. 500.000;
  5. Penumpang Kendaraan bermotor yg duduk di samping pengemudi (Sabuk Keselamatan) Tidak menggunakan sabuk keselamatan Pasal 289 jo 106 ayat (6) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  6. Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum atau Angkutan Orang:
    - a. Buku Uji Ranmor tidak dilengkapi dengan surat keterangan Uji berkala Pasal 288 ayat (3) jo ps 106 (5) hrf (c) diancam dengan denda Rp. 500.000;
    - b. Tidak singgah di terminal sesuai ijin trayek Kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah diterminal. Pasal 276 jo Pasal 36 diancam dengan denda Rp. 250.000;
    - c. Tanpa ijin dalam trayek Tidak memiliki ijin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek Pasal 308 huruf (a) jo psl 173 ayat (1) huruf (a) diancam dengan denda Rp. 500.000;
    - d. Tanpa Ijin tidak dalam Trayek Tidak memiliki ijin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek Psl 308 huruf (b) jo Pasal 173 ayat (1) huruf (b). Diancam dengan denda Rp. 500.000;
    - e. Ijin Trayek Menyimpang Menyimpang dari ijin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173. Pasal 308 huruf (c) jo Pasal 173 diancam dengan denda Rp. 500.000;
    - f. Penggunaan jalur atau lajur Tidak menggunakan lajur yg telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri kecuali saat akan mendahului / mengubah arah. Pasal 300 huruf (a) jo Pasal 124 ayat (1) huruf (c). Diancam dengan denda Rp. 250.000;
    - g. Turun Naik Penumpang Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang Pasal 300 huruf (b ) Pasal 124 ayat (1) huruf (d) diancam dengan denda Rp. 250.000;
    - h. Pintu tidak ditutup Tidak menutup Pintu kendaraan selama kendaraan berjalan Pasal 300 huruf (c) jo Pasal 124 (1) huruf (e) diancam dengan denda Rp. 250.000;
    - i. Mengetem, menaikkan / turunkan penumpang tidak di Halte, melanggar jalur Trayek Tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam ijin trayek Pasal 302 jo Pasal (126) diancam dengan denda Rp. 250.000;
    - j. Ijin khusus disalahgunakan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu, tapi menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain. Pasal 304 jo Pasal 153 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  7. Pengemudi Kendaraan Bermotor Bus tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala Pasal 288 ayat (3) jo Pasal 106 (5) huruf (c) diancam dengan denda Rp. 500.000;
  8. Pengemudi Angkutan Barang:
    - a. Buku Uji Ranmor dan/atau kereta Gandengannya atau kereta tempelannya ti-

- dak dilengkapi dgn surat keterangan uji berkala & tanda lulus uji berkala. Pasal 288 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (5) huruf (c) diancam dengan denda Rp. 500.000;
- b. Jaringan Jalan Tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan Pasal 301 jo Pasal (125) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - c. Mengangkut Orang Mobil barang untuk mengangkut orang tanpa alasan Psl (303) jo pasal 137 ayat (4) hrf (a), (b), (c) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - d. Surat Muatan Dokumen Perjalanan Membawa Muatan, tidak dilengkapi Surat muatan dokumen perjalanan Pasal 306 jo Pasal 168 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- 9. Pengemudi Angkutan Umum Barang:**
- a. Tata Cara Pemuatan Barang Tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan Pasal 307 jo Pasal 169 ayat (1) diancam dengan denda Rp. 500.000;
  - b. Buku Uji Ranmor dan/ atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tdk dilengkapi dgn surat keterangan uji berkala & tanda lulus uji berkala. Pasal 288 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (5) huruf (c) diancam dengan denda Rp. 500.000;
- 10. Pengemudi yang mengangkut barang Khusus (Persyaratan keselamatan dan keamanan) Tidak memenuhi ketentuan persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dan instansi terkait Pasal 305 jo pasal 162 ayat (1) huruf (a,b,c,d,e dan f ). Diancam dengan denda Rp. 500.000;**
- 11. Pengendara Sepeda Motor:**
- a. lampu Tanpa menyalakan Lampu utama pada siang hari Psl 293 ayat (2) jo Pasal 107 (2) diancam dengan denda Rp. 100.000;
  - b. Helm Standart, Tidak menggunakan helm standar Nasional Indonesia Pasal 291 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (8) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - c. Helm Penumpang Membiarkan Penumpangnya Tidak mengenakan Helm Pasal 291 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (8) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - d. Muatan Tanpa Kereta samping mengangkut penumpang lebih dari 1 orang Pasal 292 jo Pasal 106 ayat (9) diancam dengan denda Rp. 250.000;
  - e. Persyaratan Teknis dan laik jalan Tdk Memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, meliputi : kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, atau alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban. Pasal 285 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (3), dan Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) diancam dengan denda Rp. 250.000;
- 12. Pengendara Kendaraan tidak bermotor Dengan sengaja:**
- a. Berpegangan pada kendaraan bermotor untuk ditarik;
  - b. Menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau;
  - c. Menggunakan jalur jalan Kendaraan Bermotor. Sedangkan telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor. Pasal 299 jo 122 hrf (a,b dan c) diancam dengan denda Rp.100.000;
- 13. Balapan liar di Jalanan: Pengendara bermotor yang balapan di jalan akan dikenai pidana kurungan paling lama satu tahun atau diancam dengan denda Rp 3.000.000 (Pasal 297).**
- G. PENERAPAN HUKUM DI BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGENDARA SEPEDA MOTOR**
- 1. Penerapan Hukumnya**
- Jumlah kendaraan yang terus bertambah setiap tahun, bahkan bulan dan hari - terutama sepeda motor, di samping memberi pengaruh positif juga menimbulkan dampak negatif. Dampak negatif tersebut yaitu adanya pelanggaran hukum yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

Secara kasat mata menurut pengamatan Penulis pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor antara lain berpenumpang lebih dari dua orang, tidak menggunakan helm, menggunakan helm yang tidak standar SNI, melanggar rambu lalu lintas, melebihi kecepatan maksimal, menggunakan knalpot yang tidak standar (bising), menggunakan klakson yang melebihi kapasitas, menggunakan lampu rem yang menyilaukan, memasuki jalur busway, melawan arus, naik trotoar, tidak memiliki STNK yang sah, tidak memiliki SIM, dan lain-lain.

Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor sudah sedemikian seriusnya sehingga perlu diperlukan usaha yang serius dalam penegakan hukumnya.

Penegakan hukum yang dilakukan oleh penegak hukum (Polisi Lalu Lintas) berupa tindak langsung (Tilang) selama ini cenderung lebih “lunak”, ditambah lagi hukuman yang dijatuhkan oleh hakim tidak maksimal.

Selama ini berdasarkan data yang tersedia menunjukkan bahwa hukuman/sanksi yang dijatuhkan oleh hakim sangat jauh dari ancaman maksimal yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan. Suatu pelanggaran yang misalnya ancaman dendanya Rp. 250.000.- oleh hakim hanya dijatuhi hukuman paling tinggi Rp. 125.000.-, walaupun ada yang dijatuhi sanksi maksimal hanya sebagian kecil saja.

Polisi yang bekerja di lapangan adalah pihak yang sangat berperan untuk meletakkan pasal-pasal yang dilanggar oleh pengendara sepeda motor. Pasal-pasal tersebut bukan berarti diterapkan secara sembarang, melainkan ditaruh atas pelanggaran yang terjadi.

Dalam beberapa kasus polisi “terkesan tidak serius”, menggunakan pasal berlapis yang dilanggar oleh pengendara sepeda motor. Misalnya pelanggaran atas tidak menggunakan helm, berkendara lebih dari dua orang, tidak memiliki SIM, melanggar rambu lalu lintas, sepeda motor menyalahi spesifikasi standarisasi. Dalam kasus ini polisi misalnya hanya menindak satu pasal saja seperti melanggar rambu lalu lintas saja. Padahal kalau diperhatikan jenis pelanggaran yang dilanggar beberapa

pasal sehingga hukumannya menjadi kumulasi.

Peran polisi yang “menerakan” pasal pelanggaran membawa konsekuensi logis pada putusan hakim dalam persidangan tilang di pengadilan. Putusan hakim terhadap pelanggaran lalu lintas (tilang polisi) tidak akan melebihi atas tilang yang diterakan (catat) oleh polisi.

Kesimpulan yang dapat ditarik penegakan hukum bagi pelanggar aturan lalu lintas seperti sepeda motor dirasakan tidak maksimal.

## **2. Analisis Terhadap Penerapan Hukumnya**

Penerapan hukum terhadap pengendara sepeda motor yang melanggar Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat dari beberapa aspek, antara lain: pembiaran terhadap pelanggaran, penindakan yang tidak maksimal, penindakan maksimal.

*Pertama*, pembiaran terhadap pelanggaran lalu lintas. Hal yang sangat lumrah menjadi pemandangan sehari-hari bahwa jumlah pelanggar lalu lintas di jalan raya sudah tidak terhitung. Para pelanggar tersebut sebagian besar tidak ditindak oleh polisi. Beberapa alasan tidak ditindaknya tersebut antara lain karena: i) terbatasnya jumlah petugas, ii) tidak beradanya petugas di lapangan, iii) petugas terkesan “cuek” terhadap pelanggar, iv) petugas terkesan tidak ingin capek, v) petugas sangat familiar dengan masyarakat setempat.

Kesan pembiaran yang dilakukan oleh polisi (petugas) tidak dapat “digebyah uyah” (digeneralisasi) untuk semua kasus dan tempat. Faktanya, untuk lokasi tertentu polisi (petugas) sangat tegas dalam mengambil tindakan, misalnya di jalan-jalan protokol yang ada di Jakarta seperti jalan Sudirman, jalan Thamrin, Gatot Subroto dan beberapa jalan yang melalui kantor pemerintahan dan area bisnis. Begitupa di jalan Margonda Raya Kota Depok, polisi sangat menjaga ketertiban. Jalan-jalan yang dijaga ketertibannya seperti yang disebutkan di atas di Indonesia tentu sangat terbatas jumlahnya. Dapat dibayangkan, betapa banyak jalan dan lokasi yang tidak dijaga secara rutin oleh polisi, dan hanya mengandalkan rambu-rambu lalu lintas yang jumlahnya juga terbatas serta kesadaran masyarakat yang belum maksimal,

sehingga pelanggaran dalam berlalu lintas dirasakan semakin kritis. Akibat dari pembiaran ini masyarakat menganggap bahwa pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dianggap bukanlah “dosa”, yang lama-kelamaan menjadi budaya biasa.

*Kedua*, penindakan yang tidak maksimal. Ada beberapa alasan mengapa petugas tidak maksimal terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas, seperti pengendara sepeda motor, yaitu: kesalahan pelanggar masih dapat dimaafkan, petugas mengambil keuntungan atas pelanggaran tersebut, petugas “rikuh” (sungkan) karena sudah kenal atau familiar dengan pelanggar dan masyarakat setempat, petugas kasihan terhadap pelanggar.

Situasi dan kondisi demikian menyebabkan timbulnya anggapan dari masyarakat bahwa pelanggaran lalu lintas yang kemudian ada tindakan yang tidak tegas menjadi dianggap sepele. Akibatnya, bahwa setiap pelanggaran yang dilakukan dirasakan seperti tidak merasakan pengaruh yang berarti (signifikan) dari tindakan yang dijatuhkan sanksinya.

Ketiga, penindakan yang maksimal. Beberapa kasus polisi di lapangan berani mengambil tindakan tegas terhadap pelanggar lalu lintas. Tindakan tegas tersebut dilatarbelakangi oleh beberapa faktor, yaitu: pelanggar terang-terangan menyepelekan imbauan petugas, perintah dari komandan bahwa semua pelanggar lalu lintas pada lokasi dan tempat tertentu harus ditindak tegas (diberi hukuman maksimal), petugas sangat menyadari bahwa pelanggar harus dijatuhi hukuman (tilang) yang maksimal dengan tujuan untuk mendidik dan menimbulkan efek jera.

Kemampuan dan kemauan dari petugas kepolisian dalam menindak secara tegas dengan mencantumkan semua jenis pelanggaran terhadap pelanggar lalu lintas harus diapresiasi oleh hakim dalam menjatuhkan hukuman. Kemauan hakim menjatuhkan sanksi maksimal seperti yang diterakan oleh polisi akan menjadi momentum yang baik dalam penegakan hukum lalu lintas. Tentunya hakim harus juga mempertimbangkan pembelaan yang diajukan oleh si pelanggar. Bagi pelanggar lalu lintas yang tidak hadir di persidangan tanpa alasan yang sah harus dianggap sebagai tindakan

yang menyepelekan sanksi pelanggaran. Dalam kasus seperti ini hakim harus menjatuhkan sanksi yang maksimal.

## H. PENUTUP

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas kesimpulan yang bisa ditarik, bahwa:

- a. Ketentuan hukum yang mengatur tentang sepeda motor dan penggunaannya sudah tersedia sedemikian rupa, mulai dari Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sampai kepada peraturan pelaksanaannya, termasuk kepada peraturan yang sifatnya administratif yaitu upaya dari pemerintah dan perbankan guna membatasi penggunaan sepeda motor. Hanya saja diakui bahwa peraturan perundangan yang dimaksud tidak mengatur secara spesifik khusus bagi sepeda motor.
- b. Ancaman sanksi yang dijatuhkan pada pengguna sepeda motor umumnya adalah sanksi denda. Sanksi denda ini diatur dijatuhkan terhadap pelanggar lalu lintas yang secara nyata telah melakukan pelanggaran. Namun pelanggaran yang menimbulkan cacatnya orang atau bahkan menimbulkan kematian si pelanggar diancam dengan pidana kurungan.
- c. Sanksi yang dilakukan oleh polisi (petugas) dalam bentuk tilang masih beragam, mulai dari yang paling ringan yaitu hanya mencantumkan salah satu pasal yang dilanggar saja, sampai dengan mencantumkan pasal berlapis. Tindakan petugas dengan “memilihkan” pasal yang paling ringan menggiring opini masyarakat bahwa pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai sesuatu yang biasa dan sepele. Hal ini akan mengikat hakim dalam menjatuhkan hukuman terhadap pelanggar lalu lintas. Sanksi yang berat hanya dilakukan oleh polisi (petugas) dalam kasus-kasus tertentu karena ada alasan yang khusus pula.

## **2. Saran**

Sudah saatnya bahwa negara dalam hal ini para penegak hukum mengambil sikap untuk menerapkan hukum di bidang lalu lintas secara tegas. Kelalaian, ketidakkonsistenan, dan ketidaktegasan dari aparat penegak hukum membuat masyarakat tidak percaya kepada hukum. Oleh karena di samping melakukan upaya-upaya lain dalam memperbaiki sistematisasi lalu lintas dan angkutan jalan, pene-

gakan hukum lalu lintas harus ditegakkan. Sehingga citra negara hukum seperti yang terdapat dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 dapat tercapai.

## **I. Jadwal Penelitian**

Penelitian dilakukan selama 1 (satu) semester dimulai bulan Maret 2013 sampai dengan bulan September 2013.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **BUKU:**

- Adisasmita, Sakti Adji Adisasmita, *Transportasi dan pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1988.
- Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing, 2005.
- Krabbe, *The Modern Idea of The State*, Authorized Translation With An Introduction By George H. Sabine and Walter J. Shepard. New York-London: D. Appleton And Company, 1922.
- Makarim, Edmon, *Tanggung Jawab Hukum Penyelenggara Sistem Elektronik*. Jakarta: Lembaga Kajian Hukum Teknologi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2010.
- Majelis Permusyawaratan Rakyat, *Panduan Pemasaryakatan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik*. Jakarta: Sekretariat Jenderal MPR RI, 2011.
- Sjawie, Hasbullah, *Kedudukan dan Tanggung Jawab Direksi Perseroan Terbatas Serta Pertanggungjawaban Pidana Perseroan Terbatas Sebagai Korporasi*, Disertasi (Jakarta: Program Pascasarjana Doktor Ilmu Hukum – Universitas Trisakti, 2011), hal. 21.
- Soekanto, Soerjono, *Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.

### **Internet:**

<http://carapedia.com/pengertian definisi teori menurut para ahli info502.html>,

### **Undang Undang:**

Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.