

REKONSTRUKSI PENGATURAN DENDA DAN HUKUMAN TIDAK MEMILIKI SURAT IZIN MENGEMUDI DALAM KAITANNYA TERHADAP PEMBAHARUAN HUKUM

“Reconstruction of Fines and Penalties For Not Having a Driver's License in Relation to Legal Reform”

Rocky Saputra M. Ibrahim^{1*}, Fence M. Wantu², Dian Ekawaty Ismail³

¹Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

²Prodi Magister Hukum Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

³Prodi Magister Hukum Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

Korespondensi: saputrarocky27@gmail.com

Info Artikel

Kata Kunci:
Denda dan Hukuman;
Surat Izin Mengemudi;
Pembaharuan Hukum.

Cara Mengutip (APA Citation Style):

Ibrahim, R. S. M., Wantu, F. M., and Ismail, D. E. (2021). Rekonstruksi Pengaturan Denda dan Hukuman Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi dalam Kaitannya Terhadap Pembaharuan Hukum. *Philosophia Law Review*, 1 (2) : 2021

Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk menawarkan satu inovasi hukum mengenai mekanisme tilang yang lebih efektif dalam memanfaatkan hukum untuk mengantisipasi suatu hal langsung pada permasalahannya. Penelitian ini menggunakan spesifikasi penelitian hukum normatif dengan pendekatan undang-undang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemberian tindakan tilang yang dilakukan oleh petugas kepolisian sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan diterapkannya undang-undang tersebut adalah untuk memberikan keselamatan dan perlindungan dalam berkendara. Sehingga dengan penerapan sanksi tilang ini bisa memberikan efek jera bagi masyarakat dan juga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran tilang yang relevan perlu adanya sebuah mekanisme penerapan sanksi baru yang kemudian dilaksanakan dengan cara yang tepat dan cepat dengan bantuan perangkat lunak berbasis jaringan yang pelaksanaannya lebih transparansi pada publik, hal ini juga bertujuan menghindari adanya bentuk-bentuk penilangan yang bersifat gaib atau sering disebut pengadilan di bawah pohon yang dilakukan oleh oknum-oknum aparat tidak bertanggung jawab. Penelitian ini bertujuan untuk menawarkan satu inovasi hukum mengenai mekanisme tilang yang lebih efektif dalam memanfaatkan hukum untuk mengantisipasi suatu hal langsung pada permasalahannya. Adapun yang menjadi faktor penghambat pembaharuan hukum terkait penerapan sanksi terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat juga dari sarana atau fasilitas mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan faktor masyarakat. Masyarakat secara umum mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas, akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.

Keywords:
*Fines and Penalties;
Driver's License; Legal
Reform*

**How to cite (APA Citation
Style):**

Ibrahim, R. S. M., Wantu,
F. M., and Ismail, D. E.
(2021). Reconstruction
of Fines and Penalties
For Not Having a Driver's
License in Relation to
Legal Reform..
Philosophia Law Review,
1 (2) : 2021

This article aims to offer a legal innovation regarding a more effective ticketing mechanism in utilizing the law to anticipate something directly on the issue. This research uses normative legal research specifications with a statutory approach. The results showed that the provision of ticket actions carried out by police officers was in accordance with Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The purpose of implementing the law is to provide safety and protection in driving. So that the application of this ticket sanction can have a deterrent effect on the community and can also reduce the occurrence of traffic accidents. Relevant ticket violations need to have a mechanism for implementing new sanctions which are then implemented in an appropriate and fast manner with the help of network-based software whose implementation is more transparent to the public, this also aims to avoid the existence of supernatural forms of crossing or often called courts under trees carried out by irresponsible officials. This study aims to offer a legal innovation regarding a ticketing mechanism that is more effective in utilizing the law to anticipate something directly on the problem. As for what is a factor hindering the renewal of the law related to the application of sanctions against Article 106 Paragraph 8 and Article 281 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, it can also be seen from the facilities or facilities including educated and skilled human workers, adequate equipment, sufficient finances, and community factors. Society in general has a great tendency to interpret the law and even identify it with officers, the result is that the good and bad of the law is always associated with the pattern of behavior of law enforcement.

1. Pendahuluan

Indonesia mewarisi tradisi hukum Eropa Kontinental (*Civil law*), cenderung menempuh begitu banyak perhatian pada kegiatan pembuatan hukum (*law making*) tetapi kurang memberikan perhatian yang sama terhadap kegiatan penegakan hukum (*law enforcing*) bahkan kita pun dengan begitu saja menganut paradigma dan doktrin yang lazim dalam sistem *civil law*, yaitu berlakunya teori fiktif yang beranggapan bahwa begitu suatu norma hukum yang ditetapkan maka pada saat itu setiap orang dianggap tahu hukum. Ketidaktahuan seseorang tentang hukum tidak dapat membebaskan seseorang dari tuntutan hukum, teori ini dijamin pula oleh prinsip yang diakui secara universal yakni prinsip "*equity before the law*" atau persamaan di hadapan hukum.¹

Tolak ukur implementasi atas peran dan fungsi hukum pada apa yang dijadikan subjek dan objek hukum itu sendiri dapat dilihat dari sejauh mana ketaatan subjek ataupun objek yang dituju hukum itu sendiri, dalam cita hukum (*idée des recht*) ada tiga (3) unsur tujuan hukum yang harus ada secara profesional yaitu: kepastian hukum

¹ Sumanto, D. (2014). Penegakan Hukum dan Pembangunan Hukum di Indonesia. *Jurnal Al-Mizan*, 10(1), 121-139.

(*rechtssicherheit*), keadilan (*gerechtigkei*t), dan kemanfaatan (*zweckmasigkeit*) ini sejalan dengan teori penegakan hukum yang di sampaikan Gusty Radbruch dalam *idée des recht* yaitu penegakan hukum harus memenuhi ketiga asas tersebut.²

Penegakan hukum tidak hanya terpenuhinya hak masing-masing individu ataupun kelompok tertentu tetapi terlaksananya penegakan hukum yang juga menyentuh seluruh tataran dan sendi kehidupan manusia yang berkaitan dengan kepentingan umum, karena sudah bukan lagi rahasia publik kepentingan umum sering dikesampingkan oleh kepentingan individu, bahkan kelompok-kelompok tertentu hingga menyebabkan hukum tak lagi memiliki wibawanya pada waktu-waktu tertentu. Sebagai contoh penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas pengguna jalan yang hingga kini masih menjadi pekerjaan rumah pemerintah dalam hal penertibannya. Tidak jarang para pelanggarnya justru mengulangi pelanggaran yang sama karena tidak adanya efek jera yang lebih jelas yang dapat menjadi jawaban atas pelanggaran yang terjadi baik secara formil maupun materiil.

Jalan dan angkutan jalan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan, keduanya memiliki keterkaitan erat hingga saling mempengaruhi dengan peran secara fungsionalnya masing-masing. Keduanya dapat dikatakan sebagai satu kesatuan bisnis, jalan raya yang merupakan suatu infrastruktur perhubungan darat (dalam bentuk apapun) meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas seperti pos polisi, dan perlengkapannya seperti lampu *traffic light*, rambu-rambu lalu lintas dan lain sebagainya. Angkutan jalan merupakan berpindahnya orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan baik kendaraan beroda dua (2), empat (4) dan sejenisnya baik itu milik pribadi maupun umum. Tujuan pembangunan transportasi darat adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman, dengan harga terjangkau yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas. Namun hal tersebut bertolak belakang dengan keadaan yang terjadi dalam masyarakat, kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat berbanding terbalik dengan sarana dan prasarana yang ada, peningkatan

² Wantu, F. M. (2007). *Idee Des Recht: Keadilan Hukum, Kepastian dan Kemanfaatan*. Pustaka Pelajar. hlm. 38

yang signifikan dari jumlah kendaraan yang ada tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas, sarana, dan prasarana jalan.³

Manusia dituntut untuk mempunyai mobilitas yang tinggi dalam menunjang pemenuhan kebutuhan hidup terutama pada masyarakat perkotaan di mana sudah jarang ditemui pemanfaatan fasilitas transportasi milik umum digunakan dalam segala aktivitas mereka padahal penggunaan fasilitas transportasi umum dapat menekan angka kepadatan, kemacetan, pelanggaran dan bahkan kecelakaan di jalan, saat ini masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan milik pribadi baik itu kendaraan beroda dua maupun empat yang tentunya akan menimbulkan ketidakseimbangan apabila perbandingannya tidaklah tepat antara kapasitas ketersediaan jalan dengan pengguna jalan itu sendiri. Pesatnya pertumbuhan penduduk juga sebanding dengan lajunya tingkat kepadatan transportasi umum, perkembangan pertumbuhan transportasi yang pesat secara tidak langsung tentu akan memperbesar resiko tumbuhnya permasalahan-permasalahan berkaitan dengan pelanggaran terhadap lalu lintas itu sendiri. Sistem transportasi merupakan bagian dari hal penting di tiap-tiap daerah terutama daerah-daerah yang memiliki aktivitas penduduk padat dengan kepadatan transportasi darat yang terbilang tinggi.⁴

Berkaitan dengan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas sebelumnya telah diatur dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 yang kemudian pada 26 Mei dalam rapat paripurna Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) ditetapkanlah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sebagai kelanjutan dari Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tersebut dan kemudian disahkan oleh Presiden RI pada 22 Juni 2009. Secara substansi, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 masih dapat mengundang banyak perdebatan mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis hingga nilai efektivitas dari penegakan hukum hanya berupa sanksi administrasi. Mencapai sebuah proses penegakan hukum terhadap suatu kejahatan tertentu yakni pelanggaran tilang yang relevan maka perlu adanya sebuah mekanisme penerapan sanksi baru yang kemudian dilaksanakan dengan cara yang tepat dan cepat dengan bantuan perangkat lunak berbasis jaringan atau *website* yang memungkinkan pelaksanaannya lebih transparansi pada publik, hal ini juga bertujuan menghindari adanya bentuk-bentuk penilangan yang

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

⁴ Rachman, B. A. (2019). *Efektivitas Penegakan Hukum Oleh Satuan Lalu Lintas Melalui Tilang Terhadap Masyarakat Yang Melanggar Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Pekalongan* [Universitas Islam Sultan Agung].

bersifat gaib atau sering disebut pengadilan di bawah pohon yang dilakukan oleh oknum-oknum aparat tidak bertanggung jawab.⁵

Diamanatkannya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah terciptanya tertib berlalu lintas bagi setiap pengendara artinya satu (1) dari unsur tertib tersebut adalah setiap pengendara dalam berkendara dilengkapi dengan surat izin mengemudi (SIM) sebagaimana tegas dalam Pasal 77 ayat (1) UU. No. 22 Tahun 2009 yang apabila dilanggar maka pelanggarnya ditertibkan dengan ketentuan pada pasal 281 dengan muatan sanksi baik denda maupun sanksi administrasi di dalamnya yang dengan sanksi tersebut pengendara diharuskan menyetorkan sejumlah uang kekas negara sebagai bentuk penertiban atas pelanggarannya. Serta melengkapi dirinya dengan kelengkapan berkendara seperti helm yang bukan lagi menjadi rahasia umum masih sulit ditertibkan.

Frasa kata wajib yang tegas dalam setiap muatan pasal dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tersebut haruslah terciptanya efek jera bagi setiap pelanggar karena sifatnya memaksa dengan ketentuan sanksi di dalamnya, mekanisme tilang yang diberlakukan di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengalami kekeliruan bahkan dapat dikatakan lemah dalam penerapan sanksi dalam mewujudkan tujuan hukum *idée des recht* yakni keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum, sehingganya diperlukan bentuk mekanisme tilang baru yang lebih relevan dalam menjawab tiap-tiap ketidakseimbangan yang ada di dalamnya, maka peneliti berkeinginan untuk menawarkan satu inovasi hukum mengenai mekanisme tilang yang lebih efektif dalam memanfaatkan hukum untuk mengantisipasi suatu hal langsung pada permasalahannya.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar belakang tersebut, dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut :

- 1) Bagaimana model pembinaan anak yang berkonflik dengan hukum dalam sistem pemasyarakatan?
- 2) Apa saja hambatan pelaksanaan pembinaan anak yang berkonflik dengan hukum dalam sistem pemasyarakatan?
- 3) Bagaimana model pembinaan yang ideal bagi anak yang berkonflik dengan hukum dalam sistem pemasyarakatan?

⁵ *Ibid.*

3. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan melakukan pendekatan undang-undang (*statute approach*), karena hendak menemukan dan mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara satu Undang-Undang dengan Undang-Undang lain atau antara Undang-Undang dan Undang-Undang Dasar atau antar regulasi dan undang-undang guna memecahkan isu hukum yang dihadapi.⁶

4. Pembahasan

4.1. Penerapan Sanksi Terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa “Negara Indonesia adalah negara hukum”. Sebagai negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan berbangsa dan bernegara terutama pencapaian kesejahteraan masyarakat dalam pembangunan maka sistem lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa. Untuk memenuhi tujuan tersebut maka dibentuklah Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang merupakan perubahan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perubahan itu terjadi karena tidak sesuai lagi dengan kondisi saat ini,⁷ baik dari segi perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, maka perlu diganti dengan Undang-Undang yang baru yang sesuai dengan keadaan saat ini. Mengingat demikian banyak aktivitas manusia yang terhubung dengan jalan raya, maka tentunya jumlah pengguna jalan raya dari hari ke hari semakin meningkat dengan berbagai sarana angkut baik roda empat maupun roda dua.⁸

Semakin banyaknya jumlah pengguna jalan raya, akhirnya mendorong terjadinya ketidakseimbangan antara kapasitas jalan dengan jumlah penggunanya. Oleh sebab itu, diperlukan berbagai aturan di jalan raya yang tentu saja tujuannya adalah untuk menciptakan ketertiban pengguna jalan dan mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.⁹ Salah satu syarat yang wajib dipenuhi oleh pengemudi sepeda motor yakni menggunakan Helm Standar Nasional Indonesia (selanjutnya disingkat dengan SNI). Tidak hanya untuk pengemudi saja melainkan juga diperuntukkan pada penumpangnya.

⁶ Marzuki, P. M. (2014). *Penelitian Hukum* (Revisi). Kencana. hlm. 133

⁷ Konsideran huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁸ Alamsyah, A. A. (2006). *Rekayasa Lalu Lintas* (Revisi). UMM Press. hlm. 21

⁹ Sudiastoro. (2009). *Tertib Dalam Berlalu Lintas*. Bina Aksara. hlm. 34

Helm SNI adalah helm yang telah tersertifikasi kualitasnya oleh badan standarisasi yang ditunjuk oleh pemerintah Indonesia. Helm tersebut telah memenuhi persyaratan material dan konstruksi, serta telah lolos berbagai pengujian.

Fungsi perlindungan helm tersebut diimplikasikan dengan struktur dan bahan pembuatnya. Produsen helm selalu menyesuaikan produknya dengan spesifikasi-spesifikasi tertentu terkait dengan kebijakan standarisasi yang dikeluarkan pemerintah. Produsen helm selalu melihat permintaan pasar sekarang ini. Helm pun diproduksi dengan berbagai spesifikasi-spesifikasi tambahan yang melekat padanya. Hal tersebut merujuk pada pergeseran fungsi helm dalam paradigma masyarakat saat ini. Helm tidak hanya difungsikan sebagai alat keselamatan saja tetapi juga sebagai tren *lifestyle*.

Terkait dengan peraturan lalu lintas, helm SNI merupakan instrumen keselamatan yang wajib dipenuhi oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 57 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa: "Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa Helm Standar Nasional Indonesia". Lebih lanjut Pasal 106 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa "Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia".

Berdasarkan ketentuan tersebut dapat dipahami bahwa dalam peraturan tersebut diatur tentang kewajiban seluruh pengendara untuk mengenakan helm. Helm yang dimaksud dalam peraturan tersebut adalah helm yang telah memenuhi kualifikasi SNI (Standar Nasional Indonesia). Hal ini bertujuan untuk menjaga keselamatan para pengendara di jalan ketika berkendara. Pelanggaran lalu lintas sering kali terjadi bahkan sudah menjadi hal yang biasa di kalangan masyarakat maupun anak sekolah. Sehingga apabila dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang juga karena pelanggaran tersebut kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Mengendarai kendaraan kurang hati-hati bahkan melebihi kecepatan maksimum tampaknya merupakan suatu perilaku yang kurang matang di tengah masyarakat. Akan tetapi di dalam kenyataannya tidak sedikit pengemudi yang melakukan hal itu, khususnya anak di bawah umur sehingga kerap pelanggaran lalu lintas tersebut menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Sebagaimana di katakan dalam Pasal 77 UU RI

No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM. Dengan adanya seorang pengemudi anak-anak di jalanan sudah dapat dipastikan bahwa seorang anak yang masih di bawah umur belum memiliki SIM. Namun demikian hal tersebut sepertinya sudah tidak menjadi masalah ketika didapati seseorang mengendarai kendaraan bermotor tanpa membawa SIM. Karena penyelesaiannya cukup singkat, yaitu melalui pengadilan dengan cara singkat. Hukuman pun umumnya hanyalah membayar denda. Sudah menjadi rahasia umum di kalangan masyarakat Indonesia yang tidak mau repot-repot untuk bersidang di pengadilan, melainkan cukup melakukan perdamaian ilegal dengan aparat kepolisian, dengan pemberian uang tentunya.

a. Bentuk-bentuk Pelanggaran Lalu Lintas

KUHP kita tidak menjelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.¹⁰ Dengan demikian, suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya.

Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan. Pengertian Lalu lintas dalam 1 angka 2 UU Lalu lintas yaitu gerak kendaraan dan orang diruang Lalu lintas jalan. Pengertian Lalu lintas dapat disimak dalam brosur penyuluhan hukum VIII tentang pelaksanaan Lalu lintas yang diterbitkan oleh Direktorat Jendral Pembinaan Badan Peradilan Umum Departemen Kehakiman edisi 1 Tahun 1993 yang selengkapnya berbunyi:

“Pelanggaran Lalu lintas adalah setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai jalan baik terhadap rambu-rambu Lalu lintas maupun dalam cara mengemudi jalan. Orang yang menggunakan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki”.

Jenis-jenis pelanggaran Lalu lintas dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tanggal 23

¹⁰ Effendy, R., & Lolo, P. A. (2011). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Lembaga Pencetakan dan Penerbitan UMI. hlm. 74

Desember 1992 dinyatakan ada 27 (dua puluh tujuh) jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu :

- 1) Klasifikasi pelanggaran ringan tertulis pada Pasal 275 (1), 276, 278, 279, 280, 282, 284, 285 ayat (1, 2), 286, 287, 288 ayat (1, 2, 3), 289, 290, 291 ayat (1, 2), 292, 293 ayat (1, 2), 294, 295, 298, 299, 300 huruf (a, b, c), 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308 huruf (a, b, c, d) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.
- 2) Klasifikasi pelanggaran sedang tertulis pada Pasal 281, 283, 296, 297, 309, 313 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.
- 3) Klasifikasi jenis pelanggaran berat tertulis pada Pasal 274, 275, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.
- 4) Dalam menjalankan fungsinya polisi wajib memahami asas-asas yang telah ditentukan yang salah satunya yaitu asas subsidiaritas, melakukan tugas instansi lain agar menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum di tangani oleh instansi yang membidangi.
- 5) Tugas polisi lalu lintas adalah :
 - a) Memeriksa kecelakaan lalu lintas;
 - b) Mengatur lalu lintas;
 - c) Menegakkan hukum lalu lintas;
 - d) Administratif;
 - e) Mengeluarkan surat izin mengemudi;
 - f) Mengeluarkan surat tanda kendaraan bermotor membuat statistik/grafik dan pengumpulan data yang berhubungan dengan Lalu lintas.
- 6) Fungsi polisi dibidang lalu lintas adalah:
 - a) Penegakan hukum lalu lintas (*Police Traffic Law Enforcement*), yang dapat bersifat preventif yaitu pengaturan, penjagaan, dan patroli Lalu lintas dan represif yaitu penindakan hukum terhadap pelanggar Lalu lintas dan penyidikan kecelakaan Lalu lintas;
 - b) Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas (*Police Traffic Education*);
 - c) *Engineering* lalu lintas (*Police Traffic Engineering*);
 - d) Registrasi dan identifikasi pengemudi serta kendaraan bermotor.

Berikut beberapa pelanggaran dan sanksi bagi pelanggar Lalu lintas yang tercantum dalam UU LLAJ, seperti :

- 1) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah). (Pasal 281).
- 2) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tak dapat menunjukkannya saat razia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah). (Pasal 288 ayat 2).
- 3) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tak dipasang Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah). (Pasal 282).
- 4) Setiap pengendara sepeda motor yang tak dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu). (Pasal 285 ayat 1).
- 5) Setiap pengendara yang melanggar rambu Lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah). (Pasal 287 ayat 1).
- 6) Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah). (Pasal 287 ayat 5).
- 7) Setiap pengendara yang tak memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan atau STNK dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah). (Pasal 288 ayat 1).
- 8) Tidak pakai helm, Alasan karena pergi jarak dekat, Selain bahaya untuk keselamatan, secara hukum, tidak memakai helm terkena Pasal 291 (1) dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,- (dua ratus ribu rupiah).
- 9) Belum cukup umur, banyak di antara masyarakat yang belum memiliki SIM karena belum cukup usia, namun memaksakan diri untuk mengendarai sepeda motor. Bagi mereka ini hukumannya sama dengan orang yang tidak memiliki SIM, yaitu Pasal 281 dan bisa dipidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).

- 10) Melanggar marka jalan bisa kena Pasal 287 (1) yang menyatakan bahwa orang yang melanggar aturan perintah atau larangan Rambu Lalu lintas atau Marka Jalan, bisa dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah).
- 11) Menerabas lampu merah, bila tertangkap menerobos lampu merah bisa tindakan tegas dengan tindak pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah) sesuai Pasal 287 ayat (2) Pasal 106 ayat (4) UU No.22/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- 12) Tidak menyalakan lampu di siang hari, Hal sepele ini bisa dijerat Pasal 293 (2) dengan ancaman hukuman pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000,- (seratus ribu rupiah).
- 13) Tidak menyalakan lampu sein saat belok, berbelok dan berbalik arah jangan lupa lampu isyarat, setiap pengendara yang akan membelok atau berbalik arah, diwajibkan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Jika melanggar ketentuan ini, Pasal 284 mengatur sanksi kurungan paling banyak satu bulan atau denda Rp 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 14) Memberi uang damai saat ditilang, pemberian uang damai ini tergolong suap. Suap kepada Polantas dapat dikenakan tindak pidana terhadap penguasa umum dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun 8 (delapan) bulan sesuai Pasal 209 KUHP. Bahkan usaha atau percobaan untuk melakukan kegiatan tersebut juga dapat dipidana penjara (Pasal 53 (1) (2) jo Pasal 209 KHUP). Sedangkan bagi Polantas yang menerima suap dapat dikenakan tindak pidana dengan ancaman penjara paling lama 5 (lima) tahun (Pasal 419 KUHP).
- 15) Ngebut di atas batas yang diperbolehkan, Pasal 106 ayat (4) huruf g UU No.22/2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatakan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan kecepatan maksimal dan minimal. Adapun batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.
- 16) Selain itu, pengendara yang melebihi batas kecepatan maksimal harus membayar ganti kerugian dari yang ditimbulkan akibat terjadinya kecelakaan Lalu lintas tersebut. Juga setiap pelanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling

rendah dalam Pasal lain bisa dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,- (lima ratus ribu rupiah)

17)Main ponsel, jangan lakukan ini, karena selain mengganggu konsentrasi sendiri, juga membahayakan orang lain. Polisi berhak menilang setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Ancaman hukuman pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Sudah seharusnya tertib berlalu lintas dan menaati peraturan yang ada saat berkendara. Itu semua agar selamat sampai tujuan dan terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan. Namun, di jalan raya masih ada saja pengendara-pengendara yang melanggar aturan berlalu lintas. Padahal, melanggar aturan dalam berlalu lintas dapat membahayakan diri sendiri ataupun pengguna jalan lainnya.

b. Prosedur penerapan sanksi terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Banyak pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm. Padahal helm sangat berguna untuk melindungi kepala kita saat terjadi benturan keras dalam kecelakaan lalu lintas. Ada yang membawa helm namun tidak digunakan. Ada juga yang membawa helm hanya untuk berjaga-jaga bila sewaktu-waktu ada razia polisi. Kurangnya kesadaran pengendara sepeda motor memakai helm masih sangat memprihatinkan. Mereka masih beranggapan bahwa memakai helm itu hanya peraturan saja, tidak sadar bahwa peraturan memakai helm itu dibuat untuk keamanan dan keselamatan si pengendara sendiri.

Ketidakhahaman anggota masyarakat mengenai arti penting menjaga keselamatan bermula dari ketidakhahaman akan peran dan fungsi aparat sebagai alat penegakkan hukum. Budaya hukum yang buruk dari masyarakat yang hanya patuh terhadap peraturan pada saat ada petugas telah terlanjur mendarah-daging sehingga sulit untuk diubah. Berbagai upaya yang telah dilakukan pemerintah termasuk melakukan perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menjadi Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Salah satu perubahan ketentuan yang mendasar dalam Undang-Undang ini adalah diwajibkannya setiap

pengendara sepeda motor untuk mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 57 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa: “Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa Helm Standar Nasional Indonesia”. Lebih lanjut Pasal 106 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia”.

Pengendara menganggap bahwa kemungkinan dirinya untuk terjatuh ataupun ditangkap petugas sangat kecil sehingga walaupun tidak menggunakan helm ia tetap selamat. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat ketaatan masyarakat terhadap hukum masih sangat rendah, padahal tujuan diterapkannya undang-undang tersebut adalah untuk memberikan keselamatan dan perlindungan dalam berkendara. Pemberian tindakan tilang tersebut sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tilang merupakan pemberitahuan tertulis kepada terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat di mana dia harus menghadap ke Pengadilan yang dicatat dengan baik oleh penyidik dalam hal ini polisi lalu lintas.

Pemberian blangko tilang terhadap pelanggar yang tidak menggunakan helm SNI yang di mana penindakan menggunakan blangko tilang ini dilakukan pihak kepolisian yaitu dengan 2 proses, yaitu *hunting system* dan sistem stasioner, di mana sistem *hunting system* biasanya dilakukan secara personal oleh setiap anggota Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Gorontalo Kota di setiap pos penjagaan, pelanggar yang ditindak petugas dengan sistem ini akan dibuatkan blangko tilang dengan jenis sita SIM atau STNK atau kendaraan bermotor selanjutnya diperintahkan untuk hadir di pengadilan sesuai dengan tanggal yang ditentukan oleh penyidik, sedangkan sistem stasioner biasanya dilakukan secara bersama-sama dengan jumlah personel banyak dalam wadah operasi skala besar. Operasi yang dilakukan pihak kepolisian ini sudah terjadwal demi kenyamanan dan keamanan di jalan raya. Polisi selaku aparat penegak hukum wajib mencegah terjadinya pelanggaran.

Pelanggaran lalu lintas terkait dengan tidak menggunakan Helm Standar Nasional Indonesia tergolong dalam tindak pidana ringan (Tipiring/tindak pidana yang bersifat ringan atau tidak berbahaya) dengan pengadaan acara pemeriksaan Tipiring melalui prosedur yang lebih sederhana. Dalam konteks kewajiban untuk menggunakan helm

dengan standarisasi SNI yang dikeluarkan oleh pemerintah. Secara limitatif bagi pengguna kendaraan roda dua, dapat dilihat seperti pisau bermata dua bagi pengguna kendaraan bermotor di Indonesia. Pada satu sisi, kewajiban penggunaan helm dengan standarisasi SNI memberatkan para pengguna kendaraan roda dua pada umumnya dengan harga helm SNI yang di atas helm sekelas lainnya.

Namun demikian, terlepas dari masalah kemampuan daya beli masyarakat, satu hal yang lebih penting adalah bahwa helm yang Standar Nasional Indonesia jelas telah lulus uji coba sehingga keselamatan bagi penggunanya juga telah terbukti karena Logo SNI yang diperoleh produsen helm memerlukan prasyarat adanya jaminan tingkat keamanan dan keselamatan yang tinggi dalam setiap hasil helm yang dihasilkan, sehingga secara tidak langsung dengan hadirnya aturan yang memuat kewajiban untuk penggunaan helm berlogo SNI pada tataran nyata terlihat akan meningkatkan penjualan produk helm dengan logo SNI semata, namun dalam orientasi yang lebih dalam terdapat peningkatan harga dari unsur keselamatan dan keamanan di dalam pasar penjualan helm.

4.2. Faktor Penghambat Pembaharuan Hukum Penerapan Sanksi Terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Faktor penghambat pembaharuan hukum penerapan sanksi terhadap pelanggaran Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan salah satunya terletak pada kesadaran hukum timbul sehubungan dengan usaha untuk mencari dasar dari pada sahnya suatu peraturan hukum sebagai akibat dari berbagai masalah yang timbul dalam rangka penerapan suatu ketentuan hukum. Kemudian hal ini berkembang dan menimbulkan suatu problem dalam dasar sahnya suatu ketentuan hukum. Permasalahan tersebut timbul karena dalam kenyataannya di masyarakat, banyak sekali ketentuan-ketentuan hukum yang tidak ditaati oleh masyarakat.

Umumnya kesadaran hukum dikaitkan dengan ketaatan hukum atau efektivitas hukum. Dengan kata lain kesadaran hukum menyangkut masalah apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.¹¹ Agar terjadi suatu keserasian yang profesional antara hukum yang diterapkan dengan kesadaran hukum dari masyarakat. Maka peraturan itu sendiri harus rasional dan dilaksanakan

¹¹ Cecil, A. R. (2011). *Penegakan Hukum Lalu Lintas: Panduan Bagi Polisi Lalu Lintas dan Pengendara*. Nuansa. hlm. 29

dengan prosedur yang teratur dan wajar. Kesadaran hukum merupakan interdependensi mental dan moral yang masing-masing tergantung pada egonya manusia.

Indikator kesadaran hukum setiap manusia yang normal mempunyai kesadaran hukum, masalahnya adalah taraf kesadaran hukum tersebut, yaitu ada yang tinggi, sedang, dan rendah. Berkaitan dengan hal tersebut Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa untuk mengetahui tingkat kesadaran hukum masyarakat terdapat indikator-indikator yang dijadikan tolak ukur yaitu:

1) Pengetahuan hukum

Pengetahuan hukum adalah pengetahuan seseorang mengenai beberapa perilaku tertentu yang diatur oleh hukum. Sudah tentu hukum yang dimaksud di sini adalah hukum yang tertulis dan tidak tertulis. Pengetahuan tersebut erat kaitannya dengan perilaku yang dilarang ataupun perilaku yang diperbolehkan oleh hukum. Di samping itu erat kaitannya dengan asumsi bahwa masyarakat dianggap mengetahui isi suatu peraturan manakala peraturan tersebut telah diundangkan.

2) Pemahaman Hukum

Pemahaman hukum diartikan sebagai sejumlah informasi yang dimiliki seseorang mengenai isi peraturan dari suatu hukum tertentu. Dengan kata lain, pemahaman hukum adalah suatu pengertian terhadap isi dan tujuan suatu peraturan dalam hukum tertentu serta manfaatnya bagi pihak-pihak yang kehidupannya diatur oleh peraturan tersebut. Dalam hal pemahaman hukum.

3) Pola Perilaku Hukum

Pola perilaku hukum merupakan hal yang utama dalam kesadaran hukum, karena di sini dapat dilihat apakah suatu peraturan berlaku atau tidak dalam masyarakat.

Penegakan hukum mempunyai makna yaitu bagaimana hukum itu dilaksanakan, sehingga dalam penegakan tersebut harus diperhatikan unsur-unsur kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan.¹² Penegakan hukum dapat dirumuskan sebagai usaha melaksanakan hukum sebagaimana mestinya, mengawasi pelaksanaannya agar tidak terjadi pelanggaran dan jika terjadi pelanggaran memulihkan hukum yang dilanggar itu supaya dapat ditegakkan kembali.¹³

¹² Soemartono, R. M. P. (1991). *Mengenal Hukum Lingkungan Indonesia*. Sinar Grafika. hlm. 65

¹³ Muhammad, A. (2016). *Etika Profesi Hukum*. Citra Aditya Bakti. hlm. 115

Pengertian penegakan hukum itu dapat pula ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya. Dalam hal ini, pengertiannya juga mencakup makna yang luas dan sempit. Dalam arti luas, penegakan hukum itu mencakup pada nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalamnya bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Tetapi dalam arti sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja. Karena itu, penerjemahan perkataan *law enforcement* ke dalam bahasa Indonesia dalam menggunakan perkataan “Penegakan Hukum” dalam arti luas dapat pula digunakan istilah “Penegakan Peraturan” dalam arti sempit.¹⁴

Dengan demikian sampai seberapa jauh kesadaran hukum dalam masyarakat dapat dilihat dari pola perilaku hukum. Hal ini apabila dihubungkan dengan keberadaan dan kondisi dari masyarakat di Kota Gorontalo, dapatlah dikatakan bahwa pengetahuan dan pemahaman tentang hukum rata-rata masyarakat sudah tahu hukum. Akibat dari perbuatan yang melanggar hukum pun mereka sudah tahu apa sanksinya. Tetapi kesadaran masyarakat Kota Gorontalo tentang hukum masihlah minim. Hal ini dapat dilihat dengan diberikan kebebasan para orang tua kepada anak-anaknya yang belum memiliki SIM untuk mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. Dengan memperbolehkan anak mereka mengendarai sepeda motor, ada rasa bangga tersendiri dan menunjukkan kesombongan orang tua dengan kemampuan materi mereka.

Prosedur penilangan ada sebagian pelanggar peraturan memilih untuk menyuap polisi dengan uang berlipat-lipat dari denda yang akan dijatuhkan karena adanya anggapan bahwa mengurus tilang itu sangatlah sulit. Ada pula kalanya polisilah yang meminta uang kepada pelanggar agar pelanggar bisa segera pergi dari lokasi pelanggaran tanpa mengikuti prosedur hukum. Bila penyuapan ini terbukti maka bisa membuat polisi dan penyuap dihukum penjara karena menyuap polisi/pegawai negeri adalah sebuah perbuatan melanggar hukum. Tilang sesuai dengan penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP dimaksudkan sebagai bukti bahwa seseorang telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan.

Penegakan hukum merupakan hal sangat penting, hampir semua aspek kehidupan yang berkaitan dengan hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

¹⁴ *Ibid.*

Soerjono Soekanto menyatakan bahwa ada beberapa faktor penghambat dalam penegakan hukum, yaitu:¹⁵

1) Faktor Hukum Sendiri

Adanya beberapa asas dalam undang-undang yang tujuannya agar undang-undang tersebut mempunyai dampak positif. Artinya, agar undang-undang tersebut mencapai tujuannya secara efektif dalam kehidupan masyarakat. Mengenai berlakunya undang-undang tersebut, terdapat beberapa asas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut mempunyai dampak yang positif. Asas-asas tersebut antara lain :

- a) Undang-undang tidak berlaku surut;
- b) Undang-undang yang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi;
- c) Mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula;
- d) Undang-undang yang bersifat khusus menyampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatnya sama;
- e) Undang-undang yang berlaku belakangan, membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu;
- f) Undang-undang tidak dapat diganggu gugat;

Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan materiel bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi).

2) Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Penegakan hukum merupakan salah satu pilar terpenting dalam proses penegakan hukum, sering melakukan berbagai tindakan yang bertentangan dengan ketentuan hukum sehingga menimbulkan berbagai masalah. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapat pengertian dari golongan sasaran, di samping mampu menjalankan atau membawakan peranan yang dapat diterima oleh mereka.

3) Faktor Sarana atau Fasilitas

Penegakan hukum tidak mungkin berjalan dengan lancar tanpa adanya faktor sarana atau fasilitas. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai dan keuangan yang cukup. Sarana atau fasilitas mempunyai peran yang sangat penting

¹⁵ Soekanto, S. (2016). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Cetakan ke-14*. Raja Grafindo Persada. hlm. 8

dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyeraskan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Khususnya untuk sarana atau fasilitas tersebut, sebaiknya dianut jalan pikiran, sebagai berikut :

- a) Yang tidak ada-diadakan yang baru betul;
 - b) Yang rusak atau salah-diperbaiki atau dibetulkan
 - c) Yang kurang-ditambah
 - d) Yang macet-dilancarkan
 - e) Yang mundur atau merosot-dimajukan atau ditingkatkan
- 4) Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat. Bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat, oleh karena itu dipandang dari sudut tertentu masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Masyarakat Indonesia mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi). Salah satu akibatnya adalah, bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.

Menurut penulis, hambatan-hambatan pembaharuan hukum terkait penerapan sanksi terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selain yang tersebut di atas dapat dilihat juga dari sarana atau fasilitas mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, faktor masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Masyarakat secara umum mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas sebagai pribadi, akibatnya adalah, bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.

4.3. Bentuk Mekanisme Baru Dalam Pemberian Sanksi Terhadap Pelanggaran Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

a. Sanksi *Impoundment* Berupa Penarikan Kendaraan

Aturan hukum yang dibuat harus cukup tegas dan berat, sehingga memberikan efek jera agar tidak melakukan pelanggaran lagi di masa depan. Sanksi *impoundment* berupa penarikan kendaraan selama 30 hari ditambah penarikan SIM yang

dilaksanakan dengan tegas akan memberikan efek jera bagi pelanggaran berikutnya, bahkan mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Riset Rosenbloom dan Eldror dengan melibatkan 378 pengendara yang kendaraannya ditarik menunjukkan bahwa hukuman yang diberikan dengan keras dan segera seperti penarikan kendaraan ini amat efektif untuk menghilangkan pelanggaran lalu lintas. Di atas semua temuan penelitian ini, perlu digaribawahi bahwa penilaian positif terhadap hukum berlalu lintas akan memprediksi legitimasi dan kepatuhan terhadap hukum, apabila sebelumnya dan seterusnya hukum dilaksanakan dengan tegas.

Penegakan hukum sendiri memiliki alternatif instrumen selain hanya denda. Penggunaan poin penalti dapat dilakukan dengan hukuman berupa pendidikan, suspensi SIM, juga persidangan di pengadilan yang diatur dengan jelas, transparan, dan sistematis. Di Indonesia, perlu diperiksa lebih lanjut, apakah benar hukum berlalu lintas memiliki legitimasi, diterima dan dievaluasi sebagai hukum yang adil dan masuk akal. Selain itu, perlu diperiksa pula bagaimana pelaksanaan penegakan hukum berlangsung, pola-pola praktik yang kerap muncul, yang pada akhirnya memberikan celah bagi pelanggaran dan bahkan sikap negatif terhadap polantas sebagai penegak hukum di jalan raya.

Polantas memiliki peran yang sangat penting di jalan, mereka menegakkan dan memastikan bahwa aturan lalu lintas dipatuhi dan pelanggaran diberikan surat/bukti tanda pelanggaran (tilang) untuk kemudian diproses di pengadilan. Polantas adalah otoritas di jalan dan memiliki legitimasi untuk mengatur ketertiban jalan. Para pengendara berusia muda lebih merasa terpengaruh oleh kehadiran polantas. Artinya, keberadaan polantas di jalan dapat mendorong kepatuhan pengguna jalan. Namun di sisi lain, polantas dinilai tidak fair dalam menghukum oleh pengendara berusia muda. Polantas juga dinilai tidak selalu tertib dalam menggunakan jalan raya atau dengan kata lain tidak selalu menjadi contoh untuk selalu mematuhi aturan lalu lintas. Di sisi lain, kehadiran polantas amat dibutuhkan dan kehadiran mereka amat dihargai untuk mengatur dan melancarkan jalan di saat macet dan hujan deras. Bahkan di mata pengendara sepeda motor, terungkap dalam FGD bahwa polantas dinilai suka mencari kesalahan pengendara motor dengan berlebihan, dengan cara-cara yang tidak masuk akal.

Berdasarkan itu, penerapan hukuman yang berlangsung saat ini perlu ditinjau kembali dan direvisi dengan hukuman yang lebih jelas, tegas, dan sistematis, didukung

oleh sistem yang adekuat nir-potensi suap. Hal ini penting untuk menjamin *procedural justice* di mata masyarakat, sehingga kepatuhan mereka terhadap hukum dan Negara dapat berkembang. *Legal disobedience* bukan hanya ditentukan oleh sejauh mana suatu aturan/hukum dipersepsi adil dan masuk akal, tapi juga benefit yang bisa diperoleh dengan melanggar hukum, kemungkinan ditangkap oleh otoritas dan beratnya sanksi.

Denda hanyalah salah satu alternatif instrumen penegakan hukum. Penggunaan poin penalti dapat dilakukan dengan hukuman berupa pendidikan, suspensi SIM, juga persidangan di pengadilan yang diatur dengan jelas, transparan, dan sistematis. Instrumen hukum yang demikian akan dievaluasi adil dan masuk akal, sehingga memberikan legitimasi dan kepatuhan masyarakat. Lebih dari itu, sanksi yang diberikan harus segera dan cukup keras agar membuat jera pelanggar. Pola-pola praktik penegakan hukum lalu lintas saat ini memberikan celah bagi pelanggaran, sekaligus menimbulkan sikap negatif terhadap polantas sebagai penegak hukum di jalan raya. Tiga kelompok utama pengguna jalan menilai polantas cenderung mencari-cari kesalahan di jalan raya, menerima suap, dan pada akhirnya menjadi pemerias.

Poin ini memberikan bukti tambahan bahwa sanksi denda saja tidaklah efektif untuk membangun budaya aman berkendara. Pemerintah perlu melakukan terobosan hukum, baik dalam aspek *legal drafting* hingga sistem yang mengatur penerapan di lapangan. Para pengguna jalan harus ditempatkan sebagai manusia rasional yang secara sadar mengambil keputusan untuk patuh atau melanggar aturan lalu lintas. Pelanggaran akan terjadi apabila individu dalam satu situasi di jalan raya menilai bahwa aturan hukum irasional dan lebih rasional baginya untuk melanggar. Pertimbangan yang dilakukan individu menekankan untung-rugi sebenarnya dapat diantisipasi dengan aturan hukum yang jelas, sistematis, masuk akal, dan *fair*. Produk aturan hukum yang persepsi tidak logis, tidak tepat, dan tidak penting akan menghilangkan rasa takut untuk melukai diri atau orang lain di jalan raya. Apalagi jika norma sosial menyetujui pelanggaran.

Pelanggaran akan lebih mungkin terjadi karena tingkah pelaku melanggar umum dilakukan dan respek terhadap hukum rendah. Semakin banyak orang melanggar, semakin besar kemungkinan seseorang untuk ikut melanggar. Terjadilah pelanggaran masif, dan pada akhirnya aturan lalu lintas yang sebenarnya ditujukan untuk keselamatan berubah menjadi norma menyimpang, yaitu saat aturan hukum yang ada hadir hanya untuk dilanggar dari pada dipatuhi.

Hari ini, kita melihat kecenderungan 'norma menyimpang' itu meluas. Padahal semestinya, norma ketertiban dan keselamatan menjadi budaya masyarakat. Budaya selamat-tertib berkendara ini dapat dikembangkan dengan memperhatikan prinsip-prinsip fundamental tingkah laku manusia dan temuan-temuan empiris tentang keamanan berlalu lintas, serta pengembangan program intervensi yang didesain berbasiskan bukti empiris.

b. Penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE)

Sebelum menganalisis penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai wujud pembaharuan hukum lalu lintas jalan di Indonesia dalam era digital perlu terlebih dahulu diberikan pemahaman mengenai apa yang dimaksud dengan pembangunan hukum. Pembangunan hukum memiliki inti pada pembuatan dan pembaruan terhadap materi-materi hukum agar dapat sesuai dengan kebutuhan. Pola pembangunan hukum adalah pembenahan atau penataan ke dalam untuk memenuhi cita hukum dalam UUD. Namun demikian, selama ini ada satu hal yang terlupakan dalam rangka pembangunan hukum nasional yakni peta pembangunan hukum yang sulit dibuat namun sangat mendasar karena tanpanya sangat sulit menentukan posisi hukum dalam pembangunan.

Pembangunan hukum diupayakan untuk menemukan sarana yang ampuh untuk membangun masyarakat, ini didasarkan pada pertimbangan bahwa sistem hukum nasional yang baik, dalam hal kebenaran isinya maupun dalam kekuatan penegakannya, itu akan dapat memaksa warga masyarakat (yang berstatus warga negara) untuk bertingkah laku seperti yang diperintahkan oleh hukum negara, dan bukan hukum yang dapat memaksakan ditaatinya sesuatu aturan karena adanya pemaksaan oleh para penguasa.

Penerapan ETLE yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak intelijen membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas. Inisiasi penerapan ETLE merupakan upaya untuk memanfaatkan TIK untuk mendukung proses penegakan hukum lalu lintas jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari skema mekanisme kerja ETLE yang mengubah proses penegakan hukum lalu lintas jalan dari tertangkap tangan dengan kasat mata beralih menjadi implementasi kamera dengan perangkat lunak intelijen untuk menangkap pelanggaran- pelanggaran lalu lintas.

Bahwa penerapan ETL merupakan salah satu bentuk pembangunan hukum lalu lintas jalan di Indonesia dalam era digital karena ETL mentransformasi proses penegakan hukum lalu lintas jalan yang semula dilaksanakan secara manual dan parsial oleh anggota Polri beralih menjadi digital dan komprehensif karena melibatkan data pada sektor lain dalam lingkup Polri. Dengan demikian, penegakan hukum lalu lintas jalan bukan semata menjadi lingkup dan tanggung jawab sub fungsi penegakan hukum, namun juga terkait dengan data yang dimiliki oleh sub fungsi registrasi dan identifikasi, baik untuk pengemudi maupun kendaraan bermotor.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan terhadap permasalahan yang telah dikemukakan dalam penelitian ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pemberian tindakan tilang yang dilakukan oleh petugas kepolisian tersebut sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan diterapkannya undang-undang tersebut adalah untuk memberikan keselamatan dan perlindungan dalam berkendara. Sehingga dengan penerapan sanksi tilang ini bisa memberikan efek jera bagi masyarakat dan juga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.
- b. Faktor-faktor penghambat pembaharuan hukum terkait penerapan sanksi terhadap Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat juga dari sarana atau fasilitas mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan faktor masyarakat. Masyarakat secara umum mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas, akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.
- c. Bahwa bentuk mekanisme baru dalam pemberian sanksi terhadap pelanggaran Pasal 106 Ayat 8 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di antaranya:
 - 1) Sanksi *impoundment* berupa penarikan kendaraan dan ditambah penarikan SIM yang dilaksanakan dengan tegas sehingga bisa memberikan efek jera bagi pelanggaran lalu lintas, sehingga bisa mengurangi resiko terjadinya kecelakaan.

- 2) Penerapan ETLE yang berbasis data digital melalui perekaman pada kamera dengan perangkat lunak, membuat tatap muka langsung antara anggota Polri dengan pelanggar semakin minim, sehingga dapat mencegah perilaku koruptif anggota Polri dan/atau pelanggar lalu lintas.

Referensi

Buku

- Alamsyah, A. A. (2006). *Rekayasa Lalu Lintas* (Revisi). UMM Press.
- Cecil, A. R. (2011). *Penegakan Hukum Lalu Lintas: Panduan Bagi Polisi Lalu Lintas dan Pengendara*. Nuansa.
- Effendy, R., & Lolo, P. A. (2011). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Lembaga Pencetakan dan Penerbitan UMI.
- Marzuki, P. M. (2014). *Penelitian Hukum* (Revisi). Kencana.
- Muhammad, A. (2016). *Etika Profesi Hukum*. Citra Aditya Bakti.
- Rachman, B. A. (2019). *Efektivitas Penegakan Hukum Oleh Satuan Lalu Lintas Melalui Tilang Terhadap Masyarakat Yang Melanggar Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Pekalongan* [Universitas Islam Sultan Agung].
<http://repository.unissula.ac.id/id/eprint/15140%0A>
- Soekanto, S. (2016). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Cetakan ke-14*. Raja Grafindo Persada.
- Soemartono, R. M. P. (1991). *Mengenal Hukum Lingkungan Indonesia*. Sinar Grafika.
- Sudiastoro. (2009). *Tertib Dalam Berlalu Lintas*. Bina Aksara.
- Wantu, F. M. (2007). *Idee Des Recht: Keadilan Hukum, Kepastian dan Kemanfaatan*. Pustaka Pelajar.

Jurnal

- Sumanto, D. (2014). Penegakan Hukum dan Pembangunan Hukum di Indonesia. *Jurnal Al-Mizan*, 10(1), 121–139.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan