

**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP PENGEMUDI SEPEDA  
MOTOR YANG TIDAK MENYALAKAN LAMPU UTAMA SIANG  
HARI BERDASARKAN PASAL 293 AYAT (2) UU NO. 22 TAHUN 2009  
(Studi Kasus Di Polresta Pontianak)**

Oleh :

**DWI SANTOSO,S.Ik  
A.21210018**

**ABSTRACT**

This thesis discusses the application of criminal sanctions against the motorcycle driver who does not turn on headlights during the day based on Article 293 Paragraph (2) Uu No. 22, 2009 (Case Study in Police Pontianak). The method used in this research is normative sociological approach. From the results of this thesis can be concluded that the factors that affect the application of criminal sanctions against the motorcycle driver who does not turn on headlights during the day based on Article 293 Paragraph (2) UUNo. 22 of 2009 on the Police Pontianak is a lack of knowledge / understanding of the provisions of the law in the Traffic Act that regulates such issues are caused by low / not optimal dissemination to the public, lack of legal culture / community legal awareness especially about the urgency of a setting instrument law passed traffic, poor law enforcement process performed by law enforcement officials against any violations. That what efforts will be undertaken Police Satlantas Pontianak in the enforcement of Law No. 22 of 2009 in particular article 293 paragraph (2) is an extension of the traffic, conducting police say hello to the people who carried out routinely every day of the week, training in traffic, Services manufacture SIM, Installation of banners, billboards, pamphlets and distribution of brochures, Installation of signs warning cooperate with Prog, Doing kegiatan interactive dialogue about traffic rules in several TV and radio stations in the city of Pontianak. Recommendation: that Sat Then Polrestabes Pontianak city should improve the dissemination of the obligations of bikers turn on headlights during the daytime so that these rules apply efektif.Sat Then Polrestabes Pontianak City must act decisively to impose sanctions on riders who do not carry out the obligations turn on headlights in daytime Then hari.Sat Polrestabes Pontianak City should improve dissemination to the motorcyclist about the obligation of turning on the headlights in daylight with emphasis on the placement of banners, billboards, pamphlets about the keawajiban in the streets of the protocol.

**Keywords: Application, Criminal Sanctions, Against, Driver, Motorcycle.**

**ABSTRAK**

Tesis ini membahas tentang penerapan sanksi pidana terhadap pengemudi sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama siang hari berdasarkan Pasal 293 Ayat (2) Uu No. 22 Tahun 2009 (Studi Kasus Di Polresta Pontianak).Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan normatif sosiologis. Dari hasil penelitian tesis ini diperoleh kesimpulan Bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan sanksi

pidana terhadap pengemudi sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama siang hari berdasarkan Pasal 293 Ayat (2) UUNo. 22 Tahun 2009 di Polresta Pontianak adalah rendahnya pengetahuan / pemahaman terhadap ketentuan hukum dalam UU Lalu Lintas yang mengatur hal tersebut yang disebabkan oleh masih rendahnya/belum optimalnya sosialisasi kepada masyarakat, rendahnya budaya hukum / kesadaran hukum masyarakat khususnya mengenai urgensi dari sebuah pengaturan instrument hukum berlalu lintas, rendahnya proses penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum terhadap setiap pelanggaran yang terjadi. Bahwa upaya-upaya apa yang dilakukan Satlantas Polresta Pontianak dalam penegakan UU No 22 Tahun 2009 khususnya pasal 293 ayat (2) adalah Penyuluhan tentang berlalu lintas, melakukan kegiatan polisi menyapa masyarakat yang dilaksanakan secara rutin tiap hari minggu, Pelatihan berlalu lintas, Pelayanan pembuatan SIM, Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan penyebaran brosur, Pemasangan rambu-rambu peringatan bekerja sama dengan Jasa Raharja, Melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tertib lalu lintas di beberapa Stasiun TV dan Radio di Kota Pontianak. Rekomendasi : bahwa Sat Lantas Polrestabes kota Pontianak harus meningkatkan sosialisasi tentang kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari agar peraturan tersebut berlaku efektif. Sat Lantas Polrestabes Kota Pontianak harus bertindak tegas dengan memberikan sanksi kepada pengendara yang tidak melaksanakan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari. Sat Lantas Polrestabes Kota Pontianak harus lebih meningkatkan sosialisasi kepada pengendara sepeda motor tentang kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari dengan memperbanyak penempatan spanduk, baliho, pamphlet tentang kewajiban tersebut di jalan-jalan protokol.

**Kata Kunci: Penerapan, Sanksi Pidana, Terhadap, Pengemudi, Sepeda Motor.**

## **Latar Belakang**

Di era globalisasi yang serba modern saat ini salah satu produk modern yang banyak ada di Indonesia adalah sepeda motor. Di negara Indonesia angka kepemilikan sepeda motor meningkat dari tahun ke tahun di samping kendaraan ini (motor) sangat dibutuhkan harganya pun mudah dijangkau baik dari usia muda sampai orang dewasa pun menggunakan kendaraan bermotor. Akan tetapi hal ini tidak diikuti dengan kesadaran dalam berkendara yang baik, ditambah dengan adanya tingkat emosional yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas sehingga membuat meningkatnya angka kemacetan di sepanjang jalan, bahkan lebih parah lagi tingkat kecelakaan lalu lintas lebih sering terjadi pada pengendara sepeda motor.

Menurut UU No. 14 Tahun 1992 yang telah di revisi menjadi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum di jelaskan mengenai kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari yang terdapat pada Pasal 107 ayat (2) Untuk ketentuan pidananya tertuang dalam Pasal 293 ayat (2) di mana setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dipidana dengan kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp 100 ribu.

Menurut pasal ini mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama pasal ini adalah untuk mengurangi tingginya angka kemacetan yang banyak terjadi saat ini, serta untuk menekan angka kecelakaan yang selalu meningkat setiap tahunnya

Harapan aturan ini adalah untuk membuat kepastian akan keselamatan dan kenyamanan pengendara dan pengemudi lain dalam mengendarai sepeda motor atau kendaraan lainnya setiap hari selain itu juga aturan ini dibuat untuk membuat resiko motor tidak terlihat menjadi kecil. selain itu tujuan pemerintah yang di amanatkan pada undang-undang nomor 22 tahun 2009 yakni mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman di jalan ataupun dengan menyalakan lampu utama setidaknya dapat mengurangi tingkat kemacetan.

Sehingganya dengan adanya undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum utamanya pada pasal 107 ayat (2) maka di harapkan dapat mengurangi tingkat kemacetan dan kecelakaan dalam berlalu-lintas serta dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengendara dan pengguna jalan lain. Tapi kenyataan yang ada, pengendara sepeda motor masih banyak yang belum mematuhi aturan menyalakan lampu utama (light on) pada siang hari, jika dilihat pada kenyataan yang ada sebenarnya sudah sering dilakukan pemeriksaan kendaraan mendadak yang di jalanan oleh petugas polisi atau gabungan polisi dan TNI, namun para petugas hanya melakukan razia terhadap perlengkapan

pengendara seperti SIM dan STNK. Sedangkan untuk perlengkapan kendaraannya sendiri masih jarang dilakukan pengecekan.

Seharusnya masih banyak lagi peraturan-peraturan jalan raya yang harus ditaati dan semua itu ada sanksinya. Diantaranya pada pasal 3 UU No. 38 tahun 2004 tentang jalan yakni mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan dan Dimana salah satu peraturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari sebagaimana terdapat pada Pasal 107 ayat (2). Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor khususnya di Kota Pontianak yang tidak menjalankan peraturan tersebut.

Banyak orang yang berpendapat bahwa kecelakaan akan terus meningkat selama tingkat kesadaran para pengendara atau pengemudi masih jauh seperti apa yang diharapkan khususnya dalam mematuhi undang-undang nomor 22 tahun 2009. Penelitian sekarang sedang dilakukan tentang peran manusia dalam menjaga keamanan lalu lintas. Para pakar dari berbagai bidang yang menggunakan metode-metode penelitian operasional dan sistem yang modern, telah memulai penyelidikan yang dirancang untuk bersama-sama mempelajari tiga komponen penyebab kecelakaan jalan raya: yaitu pengemudi, kendaraan, dan jalan, yang mungkin bisa merumuskan solusi keamanan dan keselamatan dalam berlalu-lintas.

Namun, senjata paling efektif atau faktor pencegah untuk menurunkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas masih ada di tangan para penegak hukum dan

pengguna jalan itu sendiri. Ketika tingkat kecelakaan lalu lintas terus merenggut hidup orang-orang yang kita cintai, maka kita harus memandang para pelanggar hukum lalu-lintas seperti kita memandang para pelanggar hukum lain.

Salah satu upaya pemerintah dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas dengan memberikan aturan yang baru didalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat di dalam Pasal 107 ayat (2) yaitu Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Menurut Pasal 1 ayat (20) UULLAJ yang disebut dengan sepeda motor adalah Kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Sedangkan pengertian pengemudi menurut Pasal 1 ayat (23) pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi.

Untuk menunjang penegakan peraturan ini diperlukan adanya pengawasan dari aparat penegak hukum yang berwenang di dalam bidang ini, aparat yang berwenang ialah Polisi Republik Indonesia (POLRI). Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan penegakan hukum bagi pihak-pihak yang melanggar peraturan yang telah berlaku, khususnya terhadap Pasal 107 ayat (2), sehingga tujuan peraturan ini untuk meminimalisir kecelakaan dapat terlaksana.

Dalam kenyataannya masih sering pengemudi sepeda motor tidak mengindahkan peraturan untuk menyalakan lampu utama pada siang hari yang dapat menimbulkan kerugian bagi pengemudi lainnya, hal ini tentu saja melanggar Pasal 107 ayat (2) UULLAJ dan bisa dikenai sanksi pidana yang diatur dalam **Pasal 293 ayat (2) UULLAJ**, yang berisi : Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah). Dengan melihat kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa masih ada saja pengemudi sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari, dan dalam hal ini pengemudi lain dapat dirugikan, oleh karena itu permasalahan tersebut diangkat untuk dijadikan penelitan dalam penulisan hukum.

Sehubungan dengan persoalan hukum di atas, maka penulis merasa tertarik untuk mendalaminya melalui penelitian tesis dengan judul: **PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP PENGEMUDI SEPEDA MOTOR YANG TIDAK MENYALAKAN LAMPU UTAMA SIANG HAI BERDASARKAN PASAL 293 AYAT (2) UU NO. 22 TAHUN 2009 (Studi Kasus Di Polresta Pontianak).**

### **Rumusan Masalah**

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan sanksi pidana terhadap pengemudi sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama siang hari berdasarkan Pasal 293 Ayat (2) UUNo. 22 Tahun 2009 di Polresta Pontianak ?

2. Upaya-upaya apa yang di lakukan Satlantas polresta Pontianak dalam penegakan UU No 22 Tahun 2009 khususnya pasal 293 ayat (2) ?

### **Pembahasan**

Masalah lalu lintas yang semakin kompleks seiring dengan penambahan penduduk dan perkembangan dinamika masyarakat, menuntut Polri untuk bekerja lebih keras dengan paradigma baru untuk dapat menjadi polisi yang ideal dimasyarakat. Menurut Satjipto Rahardjo :“sosok polisi yang ideal di seluruh dunia adalah polisi yang cocok dengan masyarakat”. Dengan prinsip tersebut, masyarakat mengharapkan adanya polisi yang cocok dengan masyarakatnya, dalam arti ada perubahan dari polisi yang antagonis, yaitu Polisi yang tidak peka terhadap dinamika masyarakat dan menjalankan tugas dengan gaya pemolisian yang bertentangan dengan perubahan masyarakat, menjadi polisi yang protagonis, yaitu polisi yang terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan bersedia untuk mengakomodasikannya dalam tugas-tugasnya. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama kota yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan kendaraan.

Menurut Arif Budiarto dan Mahmudah bahwa : kemacetan dapat disebabkan antara lain oleh sarana dan prasarana lalu lintas yang masih terbatas, manajemen lalu lintas yang belum berfungsi secara optimal, pelayanan angkutan umum penumpang yang belum memadai, dan disiplin pemakai jalan yang masih rendah.

Masalah kemacetan lalu lintas merupakan problema yang sangat kompleks dan merupakan fenomena yang tidak mudah untuk diatasi terutama fenomena kemacetan yang terjadi di kota-kota besar, kawasan wisata, kawasan industri, perkantoran, pasar tumpah dan tempat-tempat lain. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui penyebab terjadinya kemacetan, antara lain :

1. Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang disiplin.
2. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun yang tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.
3. Ada perbaikan jalan.
4. Menjamurnya pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan jalan dan di persimpangan jalan.
5. Pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan.
6. Pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.
7. Terjadinya kecelakaan Kemacetan lebih banyak terjadi karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas.
8. Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai sehingga banyak pengguna jalan yang parkir sembarangan.
9. Terjadinya bencana alam, seperti banjir yang menyebabkan kendaraan tidak dapat melaju secara normal.
10. Kemacetan lalu lintas yang disebabkan karena kepanikan seperti adanya syarat sirene. ( Hasil Wawancara Dengan Wakasat Lantas Poltabes Pontianak)

Pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran terhadap persyaratan administrasi dan/atau pelanggaran terhadap persyaratan teknis oleh pemakai kendaraan bermotor sesuai ketentuan Peraturan Perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Dengan kata lain, Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di Kota Pontianak disebabkan oleh manusia itu sendiri karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan-kepentingan manusia yang berlainan menyebabkan manusia ceroboh, lalai, bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pontianak, seperti tidak membawa helm, melawan rambu lalu lintas, menerobos lampu lalu lintas, melewati batas marka jalan, dan melewati batas beban aman kendaraan (motor dinaiki oleh 3 orang). Keadaan di atas membuktikan kualitas kesadaran hukum masyarakat (pemakai jalan) belum memenuhi himbauan disiplin nasional.

Pasal 1 angka 24 menyatakan bahwa : “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”. Kesadaran hukum pada hakekatnya adalah bicara tentang kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan. Hal ini sesuai dengan yang dinyatakan oleh Soerjono Soekanto bahwa “kesadaran hukum merupakan suatu penilaian terhadap hukum yang ada atau yang diharapkan”. Selanjutnya dinyatakan bahwa “pada umumnya manusia akan taat pada hukum dan penegaknya atas dasar imitasi, sugesti, identifikasi dan simpati baik secara terpisah maupun secara akumulatif”. Sedangkan Scholten menjelaskan tentang kesadaran hukum yaitu “kesadaran yang ada pada setiap manusia tentang apa hukum itu, apa seharusnya hukum itu, suatu kategori tertentu dari hidup kejiwaan kita dengan mata kita membedakan antara hukum dengan tidak hukum, antara yang seyogyanya dilakukan dan tidak dilakukan”.

Menurut Abdurahman, bahwa “kesadaran hukum itu adalah tidak lain daripada suatu kesadaran yang ada dalam kehidupan manusia untuk selalu patuh dan taat pada hukum”. Sedangkan menurut Otje Salman Soemodiningrat, bahwa “kesadaran hukum merupakan bagian dari budaya hukum di dalam mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum”. Terbentuknya kesadaran hukum masyarakat sebagai pengguna jalan pada umumnya dan khususnya kesadaran pengendara dalam berlalu lintas dan menempatkan kendaraannya pada tempatnya sehingga tidak menyebabkan terganggunya fungsi jalan, hal ini juga dipengaruhi oleh faktor-faktor yang dapat dilihat dari beberapa sudut pandang, antara lain mencakup sudut pengetahuan dan pemahamannya terhadap hukum, serta dari sudut sikapnya terhadap hukum. Hal ini dapat dilihat dari pendapat Soerjono Soekanto yang mengemukakan bahwa : untuk mengetahui tingkat kesadaran hukum masyarakat terdapat empat indikator yang dijadikan tolok ukur, yaitu :

1. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (law awareness)
2. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (law acquaintance)
3. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (legal attitude)
4. Pola-pola perikelakuan hukum (legal behaviour).

Hukum merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat. Dalam ilmu hukum terdapat adigium bahwa setiap orang dianggap tahu hukum pada saat hukum dinyatakan berlaku, sehingga secara logika hukum tersebut dapat diterapkan setelah aturan tersebut dinyatakan berlaku. Hukum dibuat untuk dilaksanakan, hukum tidak lagi disebut hukum manakala tidak dilaksanakan dalam masyarakat.

Berdasarkan hasil penelitian, 18 responden dari 25 responden tidak tahu terhadap keberadaan aturan Penggunaan Badan Jalan Untuk tempat Parkir dan Aturan mengenai lalu lintas yang menyebabkan terganggunya fungsi Jalan, pengendara kendaraan hanya mengikuti petunjuk-petunjuk yang terdapat di jalan berupa rambu-rambu lalu lintas dan arahan dari juru parkir. Para pengendara sepeda motor merasa bahwa peraturan hukum belum bisa memberikan jaminan terhadap keamanan dan keselamatan di jalan raya. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa pengetahuan masyarakat terhadap aturan sangat rendah.

Mengingat pengetahuan pengendara sepeda motor terhadap aturan sangat rendah, maka pemahamannya pun sangat rendah hal ini berdasarkan hasil penelitian bahwa 23 responden dari 25 responden tidak memahami aturan lalu lintas. Pengendara sepeda motor lebih banyak tidak menggunakan helm SNI, karena mereka tidak memahami ditetapkannya penggunaan helm SNI. Disamping itu juga, banyak pengendara sepeda motor yang telah merubah bentuk kendaraannya (mengurangi atau menambah asesoris kendaraan) seperti menggunakan kaca spion sebelah.

Ruang lingkup struktur hukum sangat luar, oleh karena itu di dalam penelitian ini yang dimaksud dengan struktur hukum adalah Kepolisian. Hal ini sesuai dengan Pasal 5 angka (3) huruf (e) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa : “urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia”.Berdasarkan Pasal tersebut, maka urusan penegakan hukum dan pendidikan berlalu lintas merupakan tugas dari

Kepolisian, oleh karena itu masalah kesadaran hukum masyarakat pengendara sepeda motor juga dapat dilihat dari sudut struktur hukum dalam hal ini adalah Kepolisian Resort Kota Pontianak.

Dalam kaitannya dengan berbagai rangka penyelenggaraan lalu lintas, Polri sebagaimana tercantum UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ berperan sebagai aparat penegak hukum, terutama perundang-undangan lalu lintas dan peraturan pelaksanaannya yaitu sebagai aparat penyidik kecelakaan lalu lintas, aparat yang mempunyai kewenangan Kepolisian umum, aparat pendidikan lalu lintas kepada masyarakat, penyelenggara registrasi/identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, pengumpul dan pengolah data lalu lintas, unsur bantuan komunikasi dan teknis, dan melalui unit Patroli Jalan Raya (PJR) Kota Pontianak merupakan Ibu kota provinsi Kalimantan Barat (Kalbar). Sebagai Ibu kota provinsi, kota ini tentunya memiliki permasalahan lalu lintas yang komplis dibandingkan dengan kota atau kabupaten lainnya. Pemegang tanggungjawab keselamatan lalu lintas untuk wilayah hukum kota Pontianak ialah Satlantas Polresta Pontianak kota. Wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota meliputi kota Pontianak dan Kabupaten Kubu Raya.

Segegap upaya dan usaha yang diwujudkan dalam berbagai program keselamatan lalu lintas telah dilaksanakan. Namun usaha pengamanan tersebut tetap belum maksimal khususnya di dalam menangani kecelakaan karena usaha itu mengalami berbagai kendala, dari baik faktor manusia, infrastruktur, teknologi maupun alam . Data yang berkaitan dengan lalu lintas, jalan dan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota dan Kota Pontianak adalah sebagai berikut : Data diperoleh dari dinas pekerjaan umum kota Pontianak,

September tahun 2015 tentang panjang jalan menurut kondisi jalan dan status pengawasan di Kota Pontianak dari status pengawasannya terbagi menjadi tiga kelompok yaitu jalan pengawasan negara, provinsi, dan kota Pontianak. Total panjang jalan masing- masing tiga kelompok tersebut ialah jalan negara 41.914 Km, provinsi 9400 Km, dan kota Pontianak 110.978 Km. Kondisi dari ke tiga kelompok status pengawaasn ialah jalan negara dan provinsi termasuk kedalam katagori semua baik, jalan Kota Pontianak katagori baik 46.531 Km, sedang 4.407 Km, Rusak Ringan 7.560 Km, dan rusak berat 52. 480 Km. Porsentase jumlah panjang dan kondisi keseluruhan dari baik jalan negara, provinsi, maupun kota Pontianak 41, 93 % katagori baik, 3, 97 % sedang, rusak ringan 6, 81 % dan 47, 29 % rusak berat.

Kesimpulan data yang di paparkan di atas dari segi kondisi jalan ialah jumlah jalan berkatogori rusak berat merupakan jalan paling dominan. Sumber data dari Direktorat lalu lintas polisi daerah Kalbar September 2015 tentang jumlah kendaraan bermotor di kota Pontianak menurut jenisnya dari tahun 2002-2015 ialah sebagai berikut : Jumlah dan jenis kendaraan bermotor tahun 2012 berjumlah 385.648 unit yang terdiri dari mobil penumpang 29.204 unit , mobil barang 18.125 unit , Bus 1.150 unit, dan Sepeda Motor 337.169 unit. Tahun 2013 berjumlah 449.178 unit yang terdiri dari mobil penumpang 33.389 unit, mobil barang 19.410 unit, Bus 1.769 unit dan sepeda motor 394.610 unit. Pada 2014 berjumlah 487.739 unit yang terdiri dari mobil penumpang 36.296 unit, mobil barang 23.275 unit, Bus 2.330 unit dan sepeda motor 425.838 unit. Pada tahun 2015 berjumlah 544.862 unit

yang terdiri dari mobil penumpang 40.770 unit, mobil barang 26.595 unit, Bus 2.412 unit dan sepeda motor 475.085 unit.<sup>1</sup>

Persentase jumlah keseluruhan jenis kendaraan dari tahun 2008 – 2011 pertahunnya yaitu pada tahun 2012 sebesar 20,65%, 2013 sebesar 24,05 %, 2014 sebesar 26,12 %, dan 2015 sebesar 29,18%. Data yang dipaparkan di atas dapat disimpulkan bahwa tingkat jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2012-2015 terus meningkat. Jumlah dan jenis kendaraan bermotor tertinggi ialah sepeda motor. Jika dikaitkan dengan data di atas khususnya pada tahun 2015 antara panjang jalan baik berstatus jalan negara, provinsi maupun kota yang ada di Kota Pontianak dengan jumlah total keseluruhan 162.292 Km dan jumlah kendaraan bermotor yang ada di kota berjumlah 544.862 unit, maka rasionya adalah 2 Km untuk 1 Unit pengguna kendaraan. Rasio ini hanya berlaku untuk hitungan rata-rata. Akan tetapi, untuk dilapangan pengguna jalan atau kendaraan lebih menggunakan pada jalan utama. Hal ini tentunya akan berakibat jalan akan sangat padat karena tidak seimbang antara panjang dan lebar jalan dengan pola pengguna kendaraan yang terpusat. Data Lalulintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota Tahun 2014 – 2016 ialah sebagai berikut : Pada tahun tahun 2014 jumlah kecelakaan sebanyak 235 kasus terdiri dari MD 103 kasus, LB 36 kasus, dan LR 96. Tahun 2015 jumlah kecelakaan sebanyak 469 kasus terdiri dari MD 101 kasus, LB 105 kasus, dan LR 245. Tahun 2016 jumlah kecelakaan sebanyak 739 kasus terdiri dari MD 128 kasus, LB 219 kasus, dan LR 390. Jumlah Korban kecelakaan lalu lintas di atas dilihat dari tahun terjadinya kecelakaan menunjukkan bahwa setiap tahunnya rata-rata jumlah

---

<sup>1</sup>Sumber data dari Direktorat Lalu-Lintas Polda Kalbar

korban kecelakaan terus meningkat. Korban kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2016. Porsentase tingkat kecelakaanya tahun 2014 sebesar 16 %, tahun 2015 sebesar 33 %, dan tahun 2016 sebesar 51 %.<sup>2</sup>

Data jenis kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak tahun 2014-2016 ialah sebagai berikut : Tahun 2014 jumlah kendaraan bermotor 336 unit terdiri dari sepeda motor 260 unit, mobil penumpang 24 unit, mobil barang 46 unit, dan bus 6 unit. Tahun 2015 jumlah kendaraan bermotor 397 unit terdiri dari sepeda motor 290 unit, mobil penumpang 30 unit, mobil barang 72 unit, dan bus 5 unit. Tahun 2016 jumlah kendaraan bermotor 847 unit terdiri dari sepeda motor 641 unit, mobil penumpang 85 unit, mobil barang 103 unit, bus, dan kendaraan khusus 1 unit. Data jumlah kendaraan di atas menunjukan bahwa jumlah kendaraan bermotor terus meningkat pertahunnya khususnya kendaraan jenis sepeda motor<sup>3</sup> .

Data jumlah kecelakaan pengguna sepeda motor di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota Tahun 2014-2016 ialah sebagai berikut : Tahun 2014 jumlah kecelakaan 260 kasus, tahun 2015 jumlah kecelakaan 290 dan jumlah kecelakaan 641 kasus . Data di atas menunjukan bahwa jumlah korban kecelakaan sepeda motor pertahunnya terus naik. Porsentase tingkat kecelakaan sepeda motor di lihat dari tahun terjadinya yaitu tahun 2014 sebesar 21,83 %, tahun 2015 sebesar 24,35 %, dan tahun 2016 sebesar 53,82 %. Daerah – daerah rawan kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Satlantas Polresta Pontianak Kota meliputi jalan khalustiwa, jalan Gusti Situt Mahmud, Jalan Sultan Hamid II, Jalan Trans

---

<sup>2</sup>Sumber data dari Satlantas Polresta Pontianak

<sup>3</sup>Ibd

Kalimantan dan Jalan Adisucipto. Daerah-daerah rawan kecelakaan tersebut selama 4 tahun terakhir tersebut masih seputar dijalan yang sama. Dari paparan dan data di atas, Lakaklantas yang terus meningkat terjadi setiap tahunnya di Kota Pontianak ini secara umum disebabkan oleh beberapa faktor seperti tingkat disiplin pengendara yang masih sangat rendah, peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi tanpa diiringi pemeliharaan, perpanjangan dan pelebaran jalan oleh pemerintah, dan penegakan hukum yang belum tegas.

### **Faktor-Faktor Terhadap Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pengemudi Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Siang Hari Berdasarkan Pasal 293 Ayat (2) Uuno. 22 Tahun 2009 Di Polresta Pontianak.**

Salah satu persoalan yang menjadi bahasan di bidang hukum sebagai instrumen untuk melaksanakan fungsinya yang utama yaitu menciptakan ketertiban di dalam masyarakat adalah berhubungan dengan kesadaran hukum masyarakat, yang sering dinyatakan dengan pernyataan bahwa kesadaran hukum masyarakat kita masih dinilai rendah. Penilaian tersebut berangkat dari pemikiran masih terdapatnya kesenjangan yang cukup lebar antara kewajiban hukum dan kepatuhan hukum.

Setiap kelahiran sebuah produk perundang-undangan memiliki konsekuensi yang cukup luas antara lain memunculkan hak dan kewajiban baru bagi masyarakat. Hal ini terjadi karena setiap peraturan atau regulasi yang telah dibuat termasuk undang-undang akan memberitahu bagaimana seorang pemegang peran (*role occupant*), yaitu subyek hukum yang diatur (masyarakat dan aparat) diharapkan bertindak/berbuat.

Pernyataan tersebut mengingatkan kita bahwa tujuan ideal yang ingin dicapai dalam berlalu lintas yaitu ketertiban, kenyamanan dan keamanan, menempatkan para pihak pemegang peran, sering juga disebut pemangku kepentingan, dalam posisi penting dan strategis. UULAJ telah mengatur melalui norma-normanya bagaimana seharusnya para pemegang peran ini bertindak atau berperilaku di jalan, berikut hak dan kewajiban yang menyertainya. Dari sinilah hukum bekerja sebagai suatu fakta *in concreto*, yang dilakukan oleh individu – individu yang terlibat didalamnya. Idealnya, para pemegang peran diharapkan berperilaku sesuai dengan norma atau aturannya, walaupun hal ini merupakan sesuatu yang sulit karena berbagai faktor yang melatarbelakanginya.

Menurut Kapolri, pada tahun 2013 terdapat 20.000 orang korban kecelakaan lalulintas di Indonesia. Angka itu naik menjadi 20.188 orang pada tahun 2014 dan pada tahun 2015 lebih tinggi lagi mendekati 21.000 orang. Lima persen dari jumlah korban kecelakaan lalu lintas tersebut adalah pelajar dan mahasiswa.<sup>4</sup>

Kemudian, khusus di wilayah Poltabes Pontianak kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2014 sebanyak 323 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 65 orang, luka berat 10 orang, dan luka ringan 568 orang, total kerugian yang ditimbulkan sebesar Rp. 272.670.000. Selanjutnya pada tahun 2015, sebanyak 126 kasus dengan korban meninggal dunia 63 orang, luka berat 10, luka ringan 187, dan total kerugian materi sebanyak Rp. 296.570.000. Tempat rawan kecelakaan

---

<sup>4</sup>Ki Sugeng Subagya, Pembelajaran Etika Berlalulintas, Dalam Gemari Edisi 112/Tahun XI/Mei, 2010

adalah di Jalan Khatulistiwa, Jalan 28 Oktober, Jalan Sultan Hamid, Jalan Imam Bonjol, dan Tanjung Raya.<sup>5</sup>

Besarnya jumlah korban jiwa tersebut, menunjukkan pembunuh terbesar dalam kehidupan masyarakat manusia di zaman modern adalah akibat kecelakaan lalu lintas. Menurut Warpani,<sup>6</sup> terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan :

- a. **Manusia**, berkenaan dengan sikap, mental, perilaku, pengetahuan, dan keterampilan manusia sebagai pengguna jalan yang tidak berhati-hati, alpa, dan/atau sengaja melanggar ketentuan peraturan lalu lintas.<sup>7</sup>
- b. **Kendaraan**,<sup>8</sup> menyangkut jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan dan kualitas (kondisi) kendaraan yang sudah tidak laik jalan dan/atau mengabaikan standar persyaratan kelengkapan kendaraan.
- c. **Jalan**, terkait panjang dan lebar jalan, kerusakan jalan, rambu-rambu lalu lintas, sistem jaringan jalan, dan manajemen transportasi yang tidak professional atau tidak sesuai lagi dengan tingkat kepadatan lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>9</sup>
- d. **Lingkungan**, berkenaan dengan kondisi geografis, kontur tanah, pohon-pohonan, dan cuaca (hujan) yang sangat mempengaruhi kelancaran dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup>Sumber : Satlantas Poltabes Pontianak. Lihat pula Borneo Tribune, 8 Januari 2009.

<sup>6</sup>Warpani, S.P, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ITB, Bandung, 2002, Hlm. 108

<sup>7</sup>Lihat pula, Muhamad Ikhsan, Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya, Yogyakarta, 10 Juli 2009. Hlm.. 3-5.

<sup>8</sup>*Ibid.*

<sup>9</sup>*Ibid.*

<sup>10</sup>*Ibid.*

Berdasarkan laporan Polri pada tahun 2013 tercatat 2.197.947 pelanggaran lalu lintas dan pada tahun 2014 tercatat 2.960.165 (naik 35%). Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas diklasifikasikan atas tiga kelas potensial, yaitu:<sup>11</sup>

- a. Kelas potensial pelanggaran umum, ialah jenis pelanggaran lalu lintas terhadap persyaratan kendaraan: lampu, rem, sabuk pengaman, pemakaian helm, STNK, SIM, dan sebagainya.
- b. Kelas potensial kemacetan, yaitu pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadi kemacetan pada suatu ruas jalan tertentu dalam bentuk : melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti, melanggar larangan berhenti, parkir di tempat umum, melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu, dan sebagainya.
- c. Kelas potensial kejadian kecelakaan, adalah pelanggaran lalu lintas yang beresiko menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas di suatu ruas jalan, dalam bentuk : melanggar rambu-rambu perintah dan larangan, melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat, melanggar batas kecepatan maksimum, tidak menyalakan petunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik arah, dan sebagainya.

Terkait dengan kewajiban menghidupkan lampu motor bagi pengendara motor siang hari di kota Pontianak, dari hasil penelitian lapangan yang dilakukan melalui observasi di 2 (dua) tempat yaitu Perempatan Lampu Merah Jalan Imam Bonjol dan Bundaran Untan Pontianak yang dilakukan pada jam 08.00 – 10.00 WIB dan jam 15.00 – 17.00 WIB terhadap para pengguna jalan pengendara

---

<sup>11</sup>Sumber: Laporan Dirlantas Babinkum Polri, 2009.

kendaraan bermotor roda 2 (dua) terlihat adanya kecenderungan sebagian terbesar pengendara tidak menyalakan lampu utama pada saat mereka mengendarai kendaraannya pada siang hari (sekitar 80%) padahal ketentuan tersebut telah menjadi kewajiban dalam UU Lalu Lintas tahun 2009.

Salah satu faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan pengendara sepeda motor mengenai kewajiban menyalakan lampu utama adalah tingkat pemahaman masyarakat yang masih kurang terhadap ketentuan tersebut. Dari pertanyaan mengenai pengetahuan perihal UU lalu lintas yang baru, sebanyak 35 % menjawab tahu, dan 48 % menjawab tidak tahu. Angka 48 % menunjukkan tingkat pengetahuan yang masih rendah. Hal ini menggambarkan masih kurangnya sosialisasi UU baru kepada masyarakat.

Ketidaktahuan masyarakat terhadap ketentuan tersebut berkaitan pula dengan ketidaktahuan masyarakat terhadap adanya sanksi pidana yang dapat dijatuhkan bila terjadi pelanggaran terhadap kewajiban menyalakan lampu pada siang hari, dimana sebanyak 45,45% responden menyatakan tidak tahu, dan 35% responden menyatakan tahu, sedangkan 19% responden menyatakan tidak peduli / tidak mau tahu.

Rendahnya pemahaman atau pengetahuan masyarakat terhadap berbagai ketentuan perundangan di bidang lalu lintas disebabkan antara lain belum tersosialisasikannya ketentuan tersebut kepada masyarakat dimana sebagian besar responden (76%) menyatakan belum dapat sosialisasi dari pihak-pihak yang berwenang.

Berkaitan dengan sosialisasi dan pendidikan berlalu-lintas, dalam

penjelasan UU No.22 tahun 2009 disebutkan bahwa pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) yang terdiri dari:

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Undang – undang lalu lintas dan angkutan jalan mulai diterapkan di Kota Makassar pada saat disahkan oleh Presiden RI tertanggal 22 juni 2009, setelah melalui masa sosialisasi dengan gencar selama 3 bulan, maka mulai 22 september 2009 peraturan dalam UU LLAJ dinyatakan mulai berlaku.

Dalam UU LLAJ salah satu bentuk kewajiban lalu lintas adalah

menyalakan lampu utama pada siang hari untuk kendaraan roda dua yang ketentuan pidananya dirumuskan dalam Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ dengan ancaman pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari dan/atau denda paling banyak Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah). Berdasarkan wawancara dengan Polisi Lalu Lintas (Polantas) Polresta Pontianak kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari diterapkan di Kota Pontianak setelah masa sosialisasi UU LLAJ tertanggal 22 september 2009. Akan tetapi, faktanya sampai saat ini, kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari belum efektif berlaku di kota Pontianak. Ini dapat dilihat dari masih banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari, hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran hukum dan ketaatan hukum masyarakat terhadap keberlakuan peraturan ini. Polantas Kota Pontianak belum mengambil tindakan dengan memberi bukti pelanggaran (TILANG) bagi pengendara kendaraan sepeda motor yang tidak menyalakan lampu pada siang hari saat berkendara di jalan raya. Tindakan yang dilakukan oleh Polantas masih berupa teguran. Adapun, yang dilakukan oleh Polantas yaitu memberikan tindakan teguran kepada pelanggar, agar pelanggar mematuhi peraturan lalu lintas dan tidak mengulangi perbuatannya lagi.

Dalam melakukan penerapan UU LLAJ tentang kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama pada siang hari, Sat Lantas Polrestabes Makassar menemukan beberapa kendala. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis terdapat beberapa faktor yang menyebabkan masih banyak pengendara yang tidak menaati atau melakukan pelanggaran tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari. Adapun faktor-faktor tersebut adalah:

## 1. Faktor masyarakat

### a. Faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan masyarakat.

Pengetahuan berlalu lintas sangatlah penting sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Ada beberapa pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas dalam hal ini tidak menyalakan lampu utama pada siang hari karena tidak mengetahui berlakunya aturan tersebut.

Untuk meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas, pengendara sepeda motor harus mengetahui ketentuan pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ khususnya mengenai adanya aturan kewajiban pengendara sepeda motor menyalakan lampu utama disiang hari. Untuk mengetahui hal tersebut, langkah yang ditempuh oleh Sat Lantas Polreta Pontianak yaitu menggalangkan sosialisasi kepada seluruh target aturan hukum, dengan mengadakan penyuluhan – penyuluhan UU LLAJ di SMA-SMA yang ada di kota Makassar, pemasangan spanduk himbauan tertib lalu lintas, pemasangan baliho wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, membagikan brosur brosur mengenai peraturan-peraturan yang ada dalam UU LLAJ dan melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tata tertib lalu lintas di beberapa Stasiun TV dan Radio di Kota Pontianak.

## 2. Faktor ketidakdisiplinan masyarakat

Pada umumnya setiap orang mengetahui adanya suatu aturan tentang kewajiban pengendara menyalakan lampu utama pada siang hari tetapi tidak sedikit pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas tersebut, sehingga masih banyak pengendara tidak menyalakan lampu utama pada kendaraannya di siang

hari.

Ketidaktahuan dan ketidakdisiplinan masyarakat yang membuat Sat Lantas Polresta Pontianak belum melakukan penindakan dengan Tilang kepada pengendara yang tak menyalakan lampu kendaraan pada siang hari saat berkendara, melainkan masih penindakan dengan teguran dan mengadakan sosialisasi kepada masyarakat. Jadi, tindakan yang ditempuh Sat Lantas Polresta Pontianak masih bersifat preventif.

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Berdasarkan pendapat Soerjono Soekanto di atas penulis dapatlah dinyatakan bahwa penegakan hukum bukan hanya dibebankan kepada aparat penegak hukum semata melainkan masyarakat harus ikut campur dalam penegakan hukum dengan cara menaati keseluruhan aturan yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang.

Padahal seharusnya menaati semua peraturan yang berlaku di Indonesia termasuk kewajiban pengendara untuk menyalakan lampu utama kendaraan di siang hari. Menurut H. Bix terdapat beberapa alasan bagi seseorang untuk menaati peraturan tersebut. Adapun alasan-alasan tersebut adalah (Achmad Ali, 2009; 347) :

- a. *Consent* (persetujuan). Melalui beberapa tindakan atau tindak bertindak, yang signifikan dari seseorang, contohnya ikut dalam pemungutan suara, menerima manfaat yang diberikan oleh pemerintah, termaksud penerimaan perlindungan

polisi; atau dengan cara tidak pindah kenegara lain, seseorang dengan jelas dianggap menyetujui aturan hukum tertentu yang digunakannya itu dan ini berarti seseorang tersebut, telah menaati aturan yang dibuat oleh pemerintah.

- b. *Fairness, reciprocity, of fair play* (kepentasan, hubungan timbale balik, atau perlakuan yang fair). Masyarakat sipil dilihat sebagai suatu jenis *beneficial joint enterprise* yang menguntungkan, di mana masing-masing orang membatasi kebebasannya dengan ekspektasi di mana pihak yang lain juga akan melakukan hal yang sama, dengan keyakinan bahwa dalam hal ini, kewajiban untuk menaati hukum adalah satu kewajiban terhadap sesama warga Negara, dan bukan kewajiban kepada pemerintah.
- c. *Gratitude* (sikap berterimah kasih). Sebagaimana warga Negara menerima manfaat dari negaranya, maka mereka juga mempunyai satu kewajiban untuk berterimah kasih dengan cara menaati aturan hukum yang diberlakukan oleh Negara.
- d. *Moral duty* (kewajiban moral) untuk mendukung institusi-institusi secara sungguh-sungguh (*an argument that obviously applies only if the legal system in question is just*).

Berkaitan dengan kewajiban untuk menaati hukum tersebut maka perlu pula dikemukakan tentang jenis-jenis ketaatan. Menurut H.C. Kelman terdapat tiga jenis ketaatan, yaitu :

- a. Ketaatan yang bersifat *compliance*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, hanya karena takut terkena sanksi. Kelemahan ketaatan jenis ini, karena membutuhkan pengawasan yang terus menerus.

- b. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, hanya karena takut hubungan baiknya dengan pihak lain menjadi rusak.
- c. Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, benar-benar karena merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intristik yang dianutnya.

Di dalam realitasnya, berdasarkan konsep H.C. Kelman tersebut, seseorang dapat menaati suatu aturan hukum, hanya karena ketaatan salah satu jenis saja, misalnya hanya taat karena *compliance* dan tidak karena *identification* atau *internalization*. Tetapi juga dapat terjadi, seseorang menaati suatu aturan hukum, berdasarkan dua jenis atau bahkan tiga jenis sekaligus. Selain karena aturan hukum itu memang cocok dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya, juga sekaligus ia dapat menghindari sanksi dan memburuknya hubungan baiknya dengan pihak lain.

Jadi dengan mengetahui adanya tiga jenis ketaatan tersebut, maka tidak dapat sekedar menggunakan ukuran ditaatinya suatu aturan hukum atau perundang-undangan sebagai bukti efektifnya aturan tersebut, tetapi paling tidaknya juga harus ada perbedaan kualitas efektifitas. Semakin banyak warga masyarakat yang menaati suatu aturan hukum atau perundang-undangan hanya dengan ketaatan yang bersifat "*compliance*" atau "*identification*" saja, berarti kualitas efektifitasnya masih rendah; sebaliknya semakin banyak yang ketaatannya "*internalization*", maka semakin tinggi kualitas efektifitas aturan hukum atau perundang-undangan itu.

### 3. Faktor lemahnya penjatuhan sanksi oleh penegak hukum

Masyarakat tidak menaati aturan tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari juga disebabkan karena belum ada penindakan langsung atau sanksi tegas oleh pihak Sat Lantas Polresta Pontianak kepada pengendara yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari saat berkendara sehingga tidak memberikan efek jera kepada masyarakat untuk mengulangi pelanggaran lalu lintas tersebut. Berdasarkan wawancara dengan Polantas Polresta Pontianak sampai saat ini Polresta Pontianak belum mengambil penindakan dengan tilang bagi pengendara yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari melainkan tindakan yang dilakukan oleh polantas masih penindakan dengan teguran.

Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum tergantung pada profesional dan optimal pelaksanaan, peran dan wewenang dan fungsi dari penegak hukum, baik dalam menjalankan tugas dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam menegakkan perundang-undangan tersebut.

#### 4. Faktor biaya operasional

Pada umumnya setiap orang mengetahui adanya suatu aturan tentang kewajiban pengendara menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara, tetapi ada beberapa pengendara yang tidak setuju atas keberlakuan kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara sehingga masih banyak pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utama di siang hari.

Berdasarkan hasil kuisioner yang penulis sebarkan kepada pengendara, yang menjadi salah satu alasan pengendara tidak setuju atas keberlakuan tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari merupakan suatu pemborosan energi, cepat merusak aki sepeda motor serta masa pemakaian balon

lampu utama cepat rusak dikarenakan awalnya fungsi lampu utama hanya pada malam hari setelah adanya aturan tersebut maka disiang hari pun tetap di fungsikan, sehingga sebagian masyarakat banyak yang mengeluh dengan adanya aturan tersebut.

### **Upaya-Upaya Apa Yang Di Lakukan Satlantas Polresta Pontianak Dalam Penegakan UU No 22 Tahun 2009 Khususnya Pasal 293 Ayat (2).**

Upaya penanggulangan yang ditempuh oleh Sat lantastabes Kota Pontianak terhadap pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari, masih upaya preventif (pencegahan). Hal ini dimaksudkan sebagai usaha mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum)

Tindakan preventif ini merupakan usaha yang lebih baik dari pada membasmi setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat menjadi orang baik. Lebih baik disini berarti lebih mudah mencapai tujuan yang diinginkan, bahkan menjadi salah satu ajaran penting dalam kriminologi yaitu usaha-usaha untuk mencegah kejahatan harus lebih di utamakan dari pada usaha-usaha untuk memperbaiki para pelaku.

Usaha preventif yang telah dilakukan oleh Kesatuan Lalu lintas Polresta Pontianak yaitu pencegahan dilakukan secara dini melalui kegiatan-kegiatan edukatif seperti melakukan sosialisasi kepada target aturan hukum antara lain:

1. Penyuluhan tentang berlalu lintas

Adapun bentuk-bentuk penyuluhan hukum yang dilakukan oleh Kesatuan Lalu Lintas Polresta Pontianak, yaitu:

- a. memberikan penyuluhan dan pemahaman tentang UU LLAJ mengenai penggunaan sarana transportasi di bawah umur 17 tahun tidak boleh mengendarai kendaraan karena belum memiliki uji kompetensi mengenai kendaraan atau belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) di SMPN 1, SMPN 3, SMPN 10, SMPN 11 dan SMAN I Pontianak.
- b. Memberikan penyuluhan UU LLAJ, *safety riding* atau teknik berkendara yang benar kepada siswa/siswi SMAN 3 dan SMAN 7 agar lebih memahami bagaimana mengendarai kendaraan sehingga tidak terjadi kecelakaan dan selamat sampai tujuan
- c. *Police goes to campus*, melaksanakan diskusi publik UU LLAJ di Universitas Tanjungpura Pontianak dan di Universitas Panca Bhakti Pontianak.
- d. Penyuluhan UU LLAJ dan keselamatan mengendarai sepeda motor dengan mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) agar siswa/siswi SMA/SMK dan SMP lebih memahami manfaat helem sebagai pelindung kepala bukan sekedar aksesoris atau hiasan tapi untuk kepala dari benturan.
- e. Pemberian bunga, brosur tertib lalu lintas dan ketentuan pidana tilang (operasi simpatik) kepada pengguna jalan umum.
- f. Membagikan brosur cara aman berkendara, brosur aman dan nyaman dan brosur ketentuan denda tilang dalam acara gawai dayak di rumah radak Kota Baru Pontianak.
- g. Perkenalan rambu-rambu lalu lintas, sosialisasi UU LLAJ, pemutaran film

animasi tata tertib di jalan dan berlalu lintas, penggunaan helm dan manfaatnya kepada siswa-siswi TK yang dihadiri sebanyak 203 murid beserta orang tuanya.

- h. Penyuluhan kepada supir angkutan umum mengenai larangan parkir, ambil penumpang, stop dibadan jalan.
  - i. Penyuluhan kepada *bykers/club* motor tentang tata tertib berlalu lintas yang dilaksanakan di depan monument mandala di jalan Jenderal sudirman.
  - j. Penyuluhan UU LLAJ kepada pedagang kaki lima di Wilayah Kecamatan Pontianak kota.
2. Polisi menyapa masyarakat yang dilaksanakan secara rutin tiap hari minggu di sekitar Bundaran Untan Pontianak.
  3. Pelatihan berlalu lintas  
Pelatihan ini ditujukan kepada seluruh tukang parkir yang ada di kota Pontianak.
  4. Pelayanan pembuatan SIM  
Pelayanan pembuatan SIM telah dilaksanakan dengan baik. Misalnya saja pelayanan pembuatan SIM juga telah hadir di beberapa Mall sehingga mempermudah warga dalam pengurusan SIM, seperti contoh di Mega Mall Pontianak.
  5. Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan penyebaran brosur. Hal ini dapat dilihat disepanjang jalan kota Pontianak seperti anjuran untuk memakai helm standar.
  6. Pemasangan rambu-rambu peringatan bekerja sama dengan Jasa Raharja.

7. Melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tertib lalu lintas di beberapa Stasiun Tv dan Radio di Kota Pontianak.

Dengan demikian, dari pemaparan di atas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara sudah diterapkan di kota Pontianak akan tetapi belum efektif berlaku atau belum dilakukan secara maksimal. Dan sampai saat ini upaya-upaya yang ditempuh Sat Lantas Polresta Pontianak masih bersifat preventif (pencegahan).

### **Kesimpulan**

1. Bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan sanksi pidana terhadap pengemudi sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama siang hari berdasarkan Pasal 293 Ayat (2) UUNo. 22 Tahun 2009 di Polresta Pontianak adalah rendahnya pengetahuan / pemahaman terhadap ketentuan hukum dalam UU Lalu Lintas yang mengatur hal tersebut yang disebabkan oleh masih rendahnya/belum optimalnya sosialisasi kepada masyarakat, rendahnya budaya hukum / kesadaran hukum masyarakat khususnya mengenai urgensi dari sebuah pengaturan instrument hukum berlalu lintas, rendahnya proses penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum terhadap setiap pelanggaran yang terjadi.
2. Bahwa upaya-upaya apa yang dilakukan Satlantas Polresta Pontianak dalam penegakan UU No 22 Tahun 2009 khususnya pasal 293 ayat (2) adalah Penyuluhan tentang berlalu lintas, melakukan kegiatan polisi menyapa masyarakat yang dilaksanakan secara rutin tiap hari minggu, Pelatihan berlalu lintas, Pelayanan pembuatan SIM, Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan

penyebaran brosur, Pemasangan rambu-rambu peringatan bekerja sama dengan Jasa Raharja, Melakukan kegiatan dialog interaktif tentang tertib lalu lintas di beberapa Stasiun TV dan Radio di Kota Pontianak.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.Hamid S. Attamimi, 1992. Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara, Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I - Pelita IV, Disertasi, Jakarta: Universitas Indonesia.
- Achmad Ali, 1998. Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta: PT Yarsif Watampone.
- Aloysius Wisnubroto, 1999. Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Penyalahgunaan Komputer, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Baharuddin Lopa, 2001. Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum, Jakarta : Bulan Bintang.
- Bambang Poernomo, 1985. Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Barda Nawawi Arief, 1994. Perbandingan Hukum Pidana, Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- \_\_\_\_\_, 1996. Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, PT. Bandung : Citra Aditya Bhakti.
- \_\_\_\_\_, 1996. Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara, Semarang : Balai Penerbitan Undip.
- \_\_\_\_\_, 1998. Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana, Bandung : PT Citra Aditya Bhakti.
- \_\_\_\_\_, 2001. Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana, Bandung: PT Citra Aditya Bhakti.
- \_\_\_\_\_, 2008. Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru), Jakarta : Kencana.
- \_\_\_\_\_, 2008. Perkembangan Asas hukum Pidana Indonesia, Semarang : Pustaka Magister.
- \_\_\_\_\_, 2008. Perkembangan Asas Hukum Pidana Indonesia, Semarang : Penerbit Pustaka Magister.
- \_\_\_\_\_, 2008. RUU KUHP Baru, Sebuah Restrukturisasi/Rekonstruksi Sistem Hukum Pidana Indonesia, Semarang : Penerbit Pustaka Magister.
- Esmi Warassih Puji Rahayu, 2005. Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis. Semarang : Suryandaru Utama.
- Farouk Muhammad, 1999. Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas), Jakarta : Balai Pustaka.
- Hartono Hadisoeparto, 1982. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Yogyakarta : Bina Aksara.
- H.S. Djayoesman, 1976. Polisi dan Lalu-Lintas. Bandung : Mabes Kepolisian Republik Indonesia Press.
- Kunarto, 2007. Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas), Jakarta : Cipta Manunggal.
- Muladi, 1995. Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana, Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Muladi dan Barda Nawawi Arief, 1984. Teori-teori dan Kebijakan Pidana, Bandung :Alumni.

Moeljatno, 1987. Azas-azas Hukum Pidana, Jakarta : Bina Aksara.

Nonet, Phillippe & Philip Selznick, 2001. Law and Society in Transition: toward Responsive Law , New Jersey: Transaction Publishers.

P.A.F. Lamintang, 1984. Hukum Panitensier Indonesia, Bandung : Armico.

R. Soesilo, 1996. Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) serta komentar-komentarnya lengkap pasal demi pasal, Bogor : Politeia Bogor..

R. Sugandhi, 1980.KUHP dengan penjelasannya, Surabaya : Usaha Nasional Surabaya.

Satjipto Rahardjo, 1987. Permasalahan Hukum Di Indonesia, Bandung : Alumni.

\_\_\_\_\_,1997. Masalah Penegakan Hukum, Bandung : Sinar Baru,

\_\_\_\_\_, 2000. Ilmu Hukum, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

\_\_\_\_\_, 2006. Membedah Hukum Progresif, Jakarta : Penerbit Buku Kompas.

\_\_\_\_\_, 2007. Biarkan Hukum Mengalir: Catatan Kritis tentang Pergulatan Manusia dan Hukum, Jakarta : Penerbit Buku Kompas.

\_\_\_\_\_, 2009. Hukum dan Perilaku: Hidup Baik adalah Dasar Hukum yang Baik, Jakarta : Penerbit Buku Kompas.

\_\_\_\_\_, 2009. Hukum Progresif: Sebuah Sintesa Hukum Indonesia, Yogyakarta : Genta Publishing.

\_\_\_\_\_, 2009. Negara Hukum yang Membahagiakan Rakyatnya, Yogyakarta : Genta Publishing.

S. Schaffmeister, dkk, 1995. Hukum Pidana, Yogyakarta : Liberty.

Satochid Kartanegara, tt. Hukum Pidana I (Kumpulan Kuliah), Jakarta : Balai Lektur Mahasiswa.

Soerjono Soekanto, 1980. Sosiologi Hukum dalam Masyarakat, Jakarta : CV Rajawali.

\_\_\_\_\_,1983, Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia, Jakarta : UI- Press.

\_\_\_\_\_, 1983. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.  
Cetakan Pertama, Jakarta : CV. Rajawali.

\_\_\_\_\_, 1987. Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum, Bina Aksara : Jakarta.

Warpani, S.P, 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung: ITB.

