

PERILAKU MASYARAKAT TERHADAP OPERASI BUKTI PELANGGARAN (TILANG) DALAM BERLALU LINTAS

Muhar Junef

Peneliti Hukum BPHN Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia
E-mail: muharjunef@yahoo.co.id

Abstrak: Salah satu masalah utama dalam berlalu-lintas adalah kecelakaan lalu-lintas yang berakibat menimbulkan korban jiwa dan kerugian materi. Perilaku masyarakat sangat menentukan dalam pelanggaran dalam berlalu lintas. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui (1) perilaku masyarakat terhadap operasi bukti pelanggaran (Tilang) dalam berlalu lintas saat ini, (2) perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap operasi bukti pelanggaran (Tilang) dalam berlalu lintas. Metode yang digunakan adalah studi kepustakaan dengan pendekatan deskriptif yuridis normatif. Hasil penelitian menemukan bahwa: (1) belum ada perubahan terhadap perilaku masyarakat dengan operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas. Hal ini banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. (2) Perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas tidak dapat hanya diberi makna sebagai pemakai jalan/manusia, karena pemakai/pengguna jalan dapat perseorangan dan juga perseorangan yang mewakili korporasi.

Kata Kunci: perilaku, masyarakat, lalu lintas.

Abstract: One of the main problems in the pass-cross was Helms which resulted in inflicting casualties and losses of material. The behavior of the community is very decisive in the offences in traffic. The purpose of this research are to know: (1) the behavior of the community towards the operational proof of violations (speeding tickets) in the current traffic, (2) the behavior of the people who are supposed to be operating against the evidence of the offence (Ticketed) in traffic. The method used is descriptive library research with normative juridical approach. The results found that: (1) there has been no change to the operation of the community with evidence of behavior violations (speeding tickets) in traffic. This is a lot of road users who ignore traffic rules so as to trigger the occurrence of accidents, (2) the community should conduct operations against proof of offence (ticketed) in traffic can not only given meaning as the roas user, because user/individual can road users and also individuals representing corporations.

Key words: behavior, people, traffic.

PENDAHULUAN

Latar belakang penelitian ini didasari pada keprihatinan terhadap perilaku masyarakat pengguna jalan baik pengemudi maupun pejalan kaki terhadap rambu-rambu lalu-lintas dalam berlalu-lintas. Demikian juga terhadap kepatuhan masyarakat terhadap aturan berlalu-lintas. Perilaku pelanggaran aturan lalu lintas didorong oleh sikap terhadap: (1) pelanggaran itu sendiri, (2) hukum/aturan lalu lintas, (3) polantas. Hampir semua perilaku pelanggaran ditimbulkan oleh pengambilan keputusan yang disadari, sehingga berguna jika dieksplorasi bagaimana sikap dan motivasi akan keputusan itu. Lebih spesifik, terkait sikap, diduga pengguna jalan tidak mematuhi aturan lalu lintas dan cenderung melakukan pelanggaran karena memiliki: (1) Sikap positif terhadap pelanggaran lalu lintas, (2) Sikap negatif terhadap hukum

lalu lintas, (3) Sikap negatif terhadap polantas. Sikap-sikap tersebut didorong oleh motivasi pelanggaran, baik motif instrumental dan normatif.

Masalah utama dalam berlalu-lintas adalah kecelakaan lalu-lintas dimana di Indonesia pada kurun waktu 10 tahun terakhir, data menunjukkan telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun, dimana sekitar 332 orang meninggal dunia dari 1000 kecelakaan yang terjadi. (Marka,2004). Akibat kecelakaan lalu lintas selain menimbulkan korban jiwa juga menimbulkan kerugian materi yang diperkirakan mencapai 41,3 triliun rupiah yang sangat memprihatinkan. Apabila tidak dilakukan langkah-langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan kepatuhan hukum dalam lalu lintas masyarakat, maka akan menimbulkan daftar panjang korban jiwa dan kerugiana secara material. Peningkatan

jumlah kendaraan bermotor di Indonesia juga sangat berpengaruh terhadap masalah lalu lintas secara umum. Sebagai contoh peningkatan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2000 yakni 24.671.330 dan pada tahun 2003 berjumlah 32.774.299 atau mengalami peningkatan sebanyak 8.100.594 kendaraan. Peningkatan ini tidak diimbangi dengan penambahan panjang ruas jalan yang memadai.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui: (1) perilaku masyarakat terhadap bukti pelanggaran (Tilang) dalam berlalu lintas saat ini dan (2) perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap bukti pelanggaran (Tilang) dalam berlalu lintas. Metode penulisan menggunakan studi kepustakaan, dengan pendekatan deskriptif yuridis normatif.

PERMBAHASAN

Latar belakang Masalah Lalu-Lintas

Menurut Ofyar Z. Tamin (1997) bahwa kondisi dan fakta sekarang ini menunjukkan kepadatan penduduk yang terus bertambah, kebutuhan masyarakat yang semakin banyak, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih. Implikasinya semakin ramainya transportasi di jalan. Demikian juga kegiatan hidup manusia sangat bervariasi dan kompleks yang membutuhkan suatu ruang, dan semakin lama semakin terpisah-pisah selaras dengan ragam kegiatan manusia yang semakin terspesialisasi. Setiap kegiatan yang sejenis cenderung mengelompok terpisah dengan jenis kegiatan yang berlainan, sehingga muncul zona-zona kegiatan atau sistem kegiatan yang antar satu dengan lainnya berbeda. Implikasi semakin ramainya transportasi di jalan dan aktifitas kehidupan manusia yang semakin bervariasi dan kompleks, membuat perubahan perilaku masyarakat dalam menyesuaikan perubahan-perubahan besar tersebut. Perubahan perilaku tersebut terwujud atas dorongan dan interaksi masyarakat yang sangat kuat untuk menginginkan adanya perubahan. Interaksi yang sangat kuat antar masyarakat dan melalui demokrasi yang ada. (Sidig,2013). Demikian juga dengan kemajuan teknologi transportasi di jalan, menimbulkan masalah lalu-lintas yang selalu dihadapi oleh Negara-

negara yang telah maju dan yang sedang berkembang seperti Indonesia. Permasalahan yang sering dijumpai sekarang mempunyai tingkat kualitas yang lebih parah dan kuantitas yang lebih besar dari pada tahun-tahun sebelumnya, baik kecelakaan, kemacetan dan polusi udara serta pelanggaran lalu lintas. (Arif Budiarto dan Mahmudal,2007).

Perilaku Masyarakat terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perilaku masyarakat terhadap operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas saat ini, dibuktikan dengan tingginya angka pelanggaran lalu lintas. Salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang terjadi adalah banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu kecelakaan. Tindakan yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas tanpa kecuali akan merubah tingkah laku pengemudi dan pada gilirannya meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas. Namun penegakan hukum lalu lintas yang masih parsial dirasakan belum efektif dan efisien dalam menekan angka kecelakaan dan dapat memberikan pelayanan prima pada masyarakat.

Pelanggaran lalu-lintas yang berpotensi timbulnya kecelakaan lalu-lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti; (1) penegakan hukum, (2) kondisi sarana dan prasarana lalu-lintas, (3) kualitas individu meliputi: (a) *knowledge, skill, attitude* (sikap mental), (b) sikap kepatuhan seperti jam karet, (4) Kondisi sosial budaya seperti: (a) ketidak jelasan tentang benar dan salah, (b) dilema faktor ekonomi, sosial, (c) kesulitan mencari figur panutan. Dalam ilmu psikologi sosial, perilaku pelanggaran lalu lintas dapat didekati dengan konsep sikap.

Menurut Eagly & Chaiken (1993), Sikap adalah “*a psychological tendency that is expressed by evaluating a particular entity with some degree of favor or disfavor*” dan menurut Bohner & Wanke (2003): “*a summary evaluation of an object of thought....encompass affective, behavioral, and cognitive responses*”.

Dengan kata lain sikap adalah penilaian yang diberikan oleh individu terhadap suatu obyek dengan

derajat suka sampai tidak suka. Sikap seseorang dapat ditampilkan dalam bentuk atau memiliki komponen: (1) **afektif**; emosi misalnya marah atau kagum, (2) **tingkah laku**; misalnya melakukan atau tidak melakukan, dan (3) **kognitif**; atau pikiran misalnya mendukung atau tidak mendukung. Dalam berbagai domain tingkah laku manusia, sikap sangat penting karena memiliki tiga tingkat implikasi yaitu: (1) *level individual*; sikap memengaruhi persepsi, cara berpikir, sikap lain dan tingkah laku orang. (2) *level interpersonal*; sikap membantu memprediksi dan mengontrol reaksi orang lain, jika ia diketahui. dan (3) *level societal*; sikap merupakan inti dari kerjasama atau konflik antarkelompok.

Perilaku pelanggaran aturan lalu lintas didorong oleh sikap terhadap pelanggaran itu sendiri, sikap terhadap hukum/aturan lalu lintas, sikap terhadap polantas, yang tentu memiliki implikasi di tiga level *individual*, *interpersonal*, dan *societal*. Menurut Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell (1990) bahwa tingkah laku berkendara yang tidak biasa (*aberrant driving behavior*) dapat dibedakan menjadi tiga jenis: (1) *lapses*; mewakili problem perhatian dan memori, umumnya dialami orang tua dan perempuan, kadang tidak berbahaya namun memalukan, (2) *error*; mewakili kegagalan observasi dan penilaian, seperti tidak melihat rambu/kendaraan lain, gagal belok, di mana tingkah laku ini lebih berbahaya dan semua pengendara mengalaminya, (3) *violations* mewakili tingkah laku berkendara yang beresiko dan dilakukan dengan sengaja, seperti mengebut dan menerabas lampu merah, di mana anak muda dan laki-laki cenderung lebih terlibat dalam tingkah laku.

Agar hukum mempunyai pengaruh terhadap sikap tindak atau perilaku, maka diperlukan kondisi tertentu yaitu: (1) **Hukum harus dikomunikasikan**; tujuannya menciptakan pengertian bersama, supaya hukum benar-benar dapat mempengaruhi perilaku warga masyarakat. Maka hukum harus disebarluaskan seluas mungkin sehingga melembaga dalam masyarakat. (2) **Diposisi untuk berperilaku**; artinya hal-hal yang menjadi pendorong bagi manusia untuk berperilaku tertentu. Ada kemungkinan bahwa seseorang berperilaku tertentu oleh karena

perhitungan laba rugi. Artinya kalau dia patuh pada hukum maka keuntungannya lebih banyak daripada kalau dia melanggar hukum. Bila kepatuhan hukum timbul karena pertimbangan untung rugi, maka penegakan hukum selalu diawasi secara ketat. Misalnya, seorang pengemudi kendaraan bermotor, hampir mustahil menerobos lampu merah dimana di dekat lampu merah tersebut ada polisi lalu lintas yang menjaga, atau truk mengangkut muatan lebih bila harus masuk jembatan timbang kena tilang, dan di Pengadilan dijatuhi Pidana penjara tiga bulan atau denda Rp. 3.000.000,-.

Beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum lalu lintas, yaitu:

1. Faktor Yuridis

Mengacu kepada teori Hans Kelsen, bahwa peraturan yang ada di bawahnya harus bersumber dan berdasar pada peraturan yang berada di atasnya. Maka sudah seharusnya suatu ketentuan hukum yang ada di bawah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang berada di atasnya. Faktor hukumnya sendiri yang harus menjadi persyaratan utama adalah mempunyai cukup kejelasan makna dan arti ketentuan, tidak adanya kekosongan karena belum ada peraturan pelaksanaannya, peraturan tersebut sinkron secara vertikal dan horizontal sehingga mengurangi luasnya interpretasi petugas hukum.

Dari sudut pandang substansi hukum, sebetulnya secara kasat mata tidak ditemukan adanya pertentangan antara Peraturan Pemerintah 80 Tahun 2012 (PP 80/2012) dengan peraturan di atasnya, yaitu UU 22 Tahun 2009 (UU 22/2009). PP 80/2012 itu sendiri dibentuk berdasarkan kewenangan delegasi yang terdapat di dalam UU 22/2009. Pengaturan mengenai pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan diatur di dalam Pasal 264 -272 UU 22/2009. Dari sudut pandang subyek yang memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan dan penindakan, baik PP 80/2012 telah mengatur sejalan dengan ketentuan dalam UU 22/2009 bahwa pihak yang memiliki kewenangan dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor dan penindakan tindak pidana lalu adalah Petugas POLRI dan Penyidik PNS. Mengacu pada Pasal 1 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor

20 Tahun 2010 tentang Koordinasi, Pengawasan, dan Pembinaan Penyidikan Bagi Pegawai Negeri Sipil (Perkap 20/2010), Penyidik PNS adalah Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PNS) tertentu yang berdasarkan peraturan perundang-undangan ditunjuk selaku Penyidik dan mempunyai wewenang untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam lingkup undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing. (Perkap. No. 20 Tahun 2010, pasal 1 ayat (3)). Wewenang penyidikan oleh PNS ini juga diatur di dalam pasal 6 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Indonesia.

Faktor yang terkait juga dengan faktor yuridis adalah inkonsistensi penerapan aturan hukum berdampak pada kecenderungan perbuatan melanggar dan bahkan menimbulkan rasa ketidakadilan. Inkonsistensi penerapan aturan hukum juga berdampak timbulnya premanisme jalanan, penggunaan helm di jalan desa dan kota dan tidak pentingnya terhadap penggunaan motor gede (moge).

2. Faktor Penegak Hukum

Secara sosiologis, antara hukum dan pelaksana hukum merupakan dua hal yang berbeda. Hukum termasuk perundang-undangan dan berbagai azas hukum yang mendasarinya merupakan suatu yang abstrak. Sebaliknya peningkatan hukum termasuk bekerjanya Pengadilan merupakan suatu yang konkret. Penghubung antara yang abstrak dan konkret itu dalam penegakan hukum adalah penegak hukum, utamanya para hakim di Pengadilan. Setiap penegak hukum mempunyai: (1) **kedudukan**; merupakan posisi tertentu dalam struktur kemasyarakatan yang mungkin tinggi, sedang atau rendah. Kedudukan tersebut merupakan suatu wadah yang berisi hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu. dan (2) **peranan** yang meliputi Hak-hak dan kewajiban. Oleh karena itu maka seseorang mempunyai kedudukan tertentu lazimnya dinamakan pemegang peranan. Suatu hak sebenarnya merupakan wewenang untuk berbuat atau tidak berbuat sedangkan kewajiban adalah beban atau tugas. Suatu peranan berfungsi apabila seseorang berhubungan dengan pihak lain atau dengan beberapa pihak. Peranan tersebut dapat berupa peranan yang ideal, peranan yang seharusnya dan peranan yang aktual. Peranan yang seharusnya dari

penegak hukum tertentu, telah dirumuskan dalam undang-undang. Di samping itu dalam undang-undang tersebut juga dirumuskan perihal peran ideal.

3. Faktor Budaya Hukum Masyarakat

Faktor ini berkaitan erat dengan tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum masyarakat, terutama dalam berlalu lintas, dimana penegakan hukum harus selalu diawasi. Bila tidak ada pengawasan maka dianggap tidak ada hukum. Faktor masyarakat dan kebudayaan ini memegang peranan sangat penting, karena berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum. Tingkat kesadaran hukum tercapai apabila masyarakat mematuhi hukum. Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut Jend. Polisi Drs. Kunarto bahwa dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas dan angkutan Jalan setiap pemakai jalan harus menaati Undang-undang dan ketentuan Perundang-undangan Lalu Lintas dan angkutan jalan.

Menurut Roscoe Pound (1950), di dalam masyarakat yang sedang membangun, selain sebagai sistem pengendalian sosial, hukum juga berfungsi sebagai alat rekayasa perubahan sosial atau *as a tool of social engineering*, yaitu sebagai sarana yang ditujukan untuk mengubah perilaku warga-warga masyarakat sesuai dengan tujuan-tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Di Indonesia, fungsi hukum dalam pembangunan adalah sebagai sarana pembaharuan pola pikir masyarakat dan sarana untuk mengkondisikan terjadinya perubahan perilaku warga masyarakat ke tujuan yang dikehendaki sesuai rumusan tujuan pembangunan. (Mochtar Kusumaatmadja, BPHN dan LIPI, 1976). Campur tangan negara dalam melakukan pengawasan dan penindakan terhadap ketentuan lalu lintas merupakan sebuah konsekuensi logis dari semakin luasnya peranan Negara dalam kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat.

Dalam konteks Indonesia sebagai negara berkembang yang tengah mengalami transisi demokrasi (*The Third*

Wave of Democratization in The Late Twentieth Century, 1991), kesadaran hukum masyarakat terhadap peraturan lalu lintas masih rendah. Hal tersebut terbukti dengan masih banyaknya perilaku tidak taat terhadap ketentuan lalu lintas di jalan. (Robert Bierstedt, 1970). Salah satu dasar kepatuhan seseorang terhadap hukum adalah kebiasaan. Seseorang mematuhi kaidah-kaidah yang berlaku karena sejak kecil mengalami proses sosialisasi sehingga kepatuhan akan kaidah tersebut telah menjadi sebuah kebiasaan. Pada mulanya adalah sukar untuk mematuhi kaidah-kaidah tadi yang seolah-olah mengekang kebebasan, akan tetapi, apabila kaidah-kaidah tersebut setiap hari dilakukan, maka lama kelamaan hal tersebut akan menjadi sebuah kebiasaan, terutama ketika manusia sudah memulai melakukan perbuatan-perbuatannya dalam bentuk dan cara yang sama (Goffman Reader, 1997).

Jika teori tersebut diterapkan ke dalam konteks permasalahan di atas, kepatuhan masyarakat dapat dibentuk melalui paksaan dari kelompok orang yang memang memiliki wewenang untuk berbuat demikian. Hal tersebut bertolak pada asumsi bahwa penguasa memiliki monopoli terhadap sarana-sarana paksaan secara fisik, sebagai dasar bagi tujuan hukum untuk mencapai ketertiban. Polisi dalam hal ini merupakan alat negara yang memiliki peran dan legitimasi secara hukum sebagai kekuatan pemaksa dan penegak suatu kaidah hukum. Walaupun demikian, selain kelebihan tersebut terdapat pula kekurangan di dalam PP 80/2012, yaitu Pengaturan tentang pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan bermotor dengan item yang sangat banyak adalah pengaturan yang kurang efektif dan tidak esensial. Pemeriksaan yang demikian seharusnya dilakukan sebelum kendaraan yang bersangkutan dinyatakan dapat beroperasi dalam lalu lintas.

Dengan pengaturan yang begitu rinci tentunya akan sulit untuk memastikan setiap kendaraan bermotor telah memenuhi semua persyaratan yang dicantumkan di dalam ketentuan tersebut. Pada akhirnya, penegakan hukum lalu lintas menjadi tidak efektif karena polisi maupun penyidik PNS tidak dapat memastikan semua pengemudi bermotor mematuhi ketentuan tersebut. Lebih jauh lagi, ketentuan

tersebut dapat menjadi celah bagi oknum polisi maupun penyidik PNS dalam melakukan pemeriksaan dan penindakan kendaraan bermotor di lalu lintas yang semena-mena. Sehingga pada akhirnya akan tetap melanggengkan stigma negatif masyarakat terhadap aparat penegak hukum di jalan. Padahal sebenarnya upaya Penegakan Hukum Lalu-Lintas yang bertujuan memberi jaminan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas dan angkutan jalan bagi masyarakat.

Penegakan Hukum Lalu-Lintas berfungsi juga mengawasi baik secara Preventif berupa pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patrol yang bertujuan mencegah setiap orang yang melakukan pelanggaran ketentuan Lalu-Lintas Angkutan Jalan, maupun secara Represif berupa sanksi bagi setiap pelaku yang bertujuan memberi efek jera kepada setiap pelaku pelanggaran agar tidak mengulangi perbuatan pelanggarannya.

Perilaku Masyarakat yang Seharusnya

Perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas tidak dapat hanya diberi makna sebagai pemakai jalan/manusia, karena pemakai/pengguna jalan dapat perseorangan dan juga perseorangan yang mewakili korporasi. Oleh karenanya pemahaman perilaku masyarakat ini mencakup perilaku perseorangan maupun perilaku korporasi. Hal ini dapat dipahami bahwa lalu-lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Bahwa lalu-lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu-lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan

teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 dikatakan bahwa penyelenggaraan berlalu-lintas terdapat 4 (empat) faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu: (1) **Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**; adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas; (2) **Keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan**; adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu-lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan; (3) **Ketertiban lalu-lintas dan angkutan jalan**; adalah suatu keadaan berlalu-lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan; (4) **Kelancaran lalu-lintas dan angkutan jalan**; adalah suatu keadaan berlalu-lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan. Kemudian dalam Pasal 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa Lalu-lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: Terwujudnya penyelenggaraan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; Terwujudnya etika berlalu-lintas dan budaya bangsa; dan Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dengan memahami formulasi Pasal 3 tersebut, bahwa Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan sebagaimana dalam huruf b dan c akan terwujud apabila perilaku masyarakat terhadap hukum dalam berlalu lintas mencerminkan kesadaran hukum yang terpuji.

Berbagai Operasi Lalu-Lintas Kepolisian Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta yang dilakukan terhadap pelanggaran lalu-lintas seperti:

1. **Operasi Ketupat**; dilaksanakan dalam rangka mendukung kelancaran kegiatan umat Islam dalam rangka merayakan hari Idul Fitri dan Idul Adha dan sudah menjadi isu nasional tentang mudik lebaran.

2. **Operasi Lilin**; dilaksanakan dalam rangka mendukung umat nasrani merayakan Hari Natal dan Tahun Baru dan isu yang muncul terror dan pengerusakan gereja.

3. **Operasi Zebra**; dilaksanakan dalam rangka penindakan segala bentuk pelanggaran yang mengganggu keamanan dan ketertiban, kelancaran dan bahkan keselamatan berlalu-lintas di jalan raya.

4. **Operasi Simpatik**; dilaksanakan dalam rangka menciptakan kondisi bila bertepatan dengan *event* nasional seperti, Pemilu, ada tamu Negara Asing (dalam skala besar, seperti Pertemuan ASEAN, OPEC, ASEAN GAMES. Operasi ini lebih bersifat teguran dan himbauan untuk patuh pada hukum.

5. **Backup(bantuan)**; dilakukan dalam rangka mendukung fungsi serse apabila terjadi arus arus narkoba, terorisme dan pencurian kendaraan bermotor/curanmor;

6. **Operasi Kawasan**; dilakukan dalam rangka mendukung wibawa pemerintah dan kesadaran hukum masyarakat di kawasan tertentu, contoh di jalan protokol utama.

Tata Cara Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan berdasarkan tata acara pemeriksaan cepat, digolongkan menjadi: (1) Tata acara pemeriksaan terhadap tindak pidana ringan yang dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, (2) Tata acara pemeriksaan perkara terhadap tindak pidana Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tertentu yang dilaksanakan dengan menerbitkan Surat Tilang.

Dalam hal ini, yang dimaksud dengan tindak pidana Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tertentu adalah: (1) mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi, membahayakan ketertiban, keamanan lalu lintas, atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan, (2) mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan, surat tanda lulus uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau dapat

memperlihatkannya tetapi masa berlakunya sudah kadaluwarsa, (3) tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang penomoran, persyaratan teknis dan laik jalan, pemuatan kendaraan, dan syarat penggandengan dengan kendaraan lain, (4) kendaraan bermotor dioperasikan di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah sesuai dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang bersangkutan; (5) pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu-rambu, atau tanda yang ada di permukaan jalan, (6) pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau cara memuat dan membongkar barang, (7) pelanggaran terhadap perizinan angkutan, (8) pelanggaran terhadap ketentuan peruntukan kendaraan.

Surat Tilang

Penerbitan Surat Tilang dilakukan dengan pengisian dan penandatanganan Belangko Tilang, yang paling sedikit berisi kolom mengenai: (a) identitas pelanggar dan Kendaraan Bermotor yang digunakan; (b) ketentuan dan pasal yang dilanggar; (c) hari, tanggal, jam, dan tempat terjadinya pelanggaran; (d) barang bukti yang disita; (e) jumlah uang titipan denda ke bank, hanya dapat diisi bagi Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak menghadiri sidang, (f) tempat atau alamat dan/atau nomor telepon pelanggar, (g) pemberian kuasa; (h) penandatanganan oleh pelanggar dan Petugas Pemeriksa, (i) berita acara singkat penyerahan Surat Tilang kepada pengadilan; (j) hari, tanggal, jam, dan tempat untuk menghadiri sidang pengadilan; (k) catatan petugas penindak, apabila pelanggar tidak mau menandatangani Belangko Tilang, catatan jumlah pelanggaran yang telah dilakukan sebagai pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi pidana.

Surat Tilang tersebut harus ditandatangani oleh Petugas Pemeriksa dan pelanggar dan menjadi dasar bagi pelanggar untuk hadir di persidangan atau pembayaran uang titipan untuk membayar denda melalui bank yang

ditunjuk oleh Pemerintah. Dalam hal pelanggar tidak bersedia menandatangani Surat Tilang, petugas harus memberikan catatan. Selanjutnya, Penyidik PNS wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui penyidik POLRI paling lama 3 (tiga) hari kerja sejak diberikan Surat Tilang atau 3 (tiga) hari kerja sebelum pelaksanaan hari sidang berikutnya. Surat Tilang dan alat bukti disampaikan kepada Pengadilan Negeri tempat terjadinya pelanggaran dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak terjadinya pelanggaran. Dalam hal pelanggar menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah, bukti penitipan uang denda dilampirkan dalam Surat Tilang. Pelaksanaan persidangan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan sesuai dengan hari sidang yang tersebut dalam Surat Tilang, dan dapat dilaksanakan dengan atau tanpa kehadiran pelanggar atau kuasanya.

Selanjutnya, dalam Pasal 32 ayat (1) PP 80/2012 disebutkan bahwa petugas pemeriksa dalam hal ini Polisi dan PPNS dibidang LLAJ / PPNS Dishub dapat melakukan penyitaan atas SIM, STNK, Surat Ijin Penyelenggaraan Angkutan Umum, Tanda bukti lulus uji, barang muatan, dan kendaraan bermotor yang digunakan untuk melakukan pelanggaran. Kewajiban bagi pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk membayar denda pidana yang ditetapkan oleh pengadilan dapat dipermudah dengan adanya ketentuan mengenai titipan uang denda yang dilakukan oleh pelanggar pada saat penerbitan Surat Tilang melalui penitipan ke bank yang ditunjuk. Pembayaran uang denda tilang pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan setelah adanya putusan pengadilan atau dapat dilakukan pada saat pemberian Surat Tilang dengan cara penitipan kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.

Pada dasarnya, setiap surat tilang harus ditandatangani oleh petugas pemeriksa dan pelanggar (Pasal 27 ayat [1] PP 80/2012). Kalaupun pelanggar tidak bersedia menandatangani surat tilang, petugas harus memberi catatan pada surat tilang (Pasal 27 ayat [4] PP

80/2012). Petugas kepolisian yang melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas akan menerbitkan surat tilang dengan cara mengisi blangko tilang (Pasal 25 ayat [2] PP 80/2012).

Pemberian uang titipan denda ke bank, hanya diisi apabila pelanggar tidak menghadiri sidang (Pasal 25 ayat [3] PP 80/2012). Jadi, denda atas pelanggaran lalu lintas bisa dititipkan. Pelanggar dapat menitipkan uang denda pelanggaran lalu lintas melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah dengan menyertakan surat tilang yang telah ditandatangani oleh petugas kepolisian dan pelanggar (Pasal 27 ayat [2] huruf a jo. Pasal 29 ayat [2] PP 80/2012). Bukti penitipan uang denda dinyatakan sah apabila (Pasal 31 ayat [1] PP 80/2012): (a) dibubuhi stempel dan tanda tangan petugas bank dalam hal penitipan uang denda dilakukan secara tunai; atau (b) format bukti penyerahan atau pengiriman uang denda sesuai dengan yang ditetapkan dalam hal penitipan dilakukan melalui alat pembayaran elektronik.

Besarnya uang denda yang dibayarkan adalah sesuai dengan yang ditetapkan dalam putusan pengadilan (Pasal 30 ayat [3] PP No. 80/2012). Apabila uang yang telah dititipkan melalui bank ternyata lebih besar dari yang ditetapkan dalam putusan pengadilan, maka jaksa memberitahu pelanggar melalui petugas penindak untuk mengambil sisa uang titipan paling lama 14 hari kerja sejak putusan diterima, dan jika tidak diambil dalam jangka kurun waktu 1 tahun maka sisa uang titipan disetorkan ke Kas Negara (Pasal 30 ayat [2] dan [3] PP 80/2012). Apabila pengadilan menetapkan denda yang lebih kecil dari titipan uang denda, maka kewajiban jaksa penuntut umum untuk memberitahukan kepada pelanggar untuk mengambil kelebihan uang titipan denda. Apabila dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan pengadilan, kelebihan uang titipan denda tidak diambil maka kelebihan uang titipan denda disetorkan ke kas Negara.

Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pada prinsipnya tidak dilakukan penyitaan, akan tetapi untuk menjamin keselamatan dan keamanan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dilakukan penyitaan terhadap kendaraan bermotor yang diduga digunakan

untuk tindakan pidana atau dari hasil tindak pidana. Selain tindakan penyitaan, petugas pemeriksa dapat memerintahkan secara tertulis kepada pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan untuk melakukan: pemenuhan persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan yang tidak dipenuhi; dan/atau uji berkala ulang. Dalam hal kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan, petugas pemeriksa dapat melarang atau menunda pengoperasian kendaraan bermotor. Sanksi yang dapat dikenakan kepada Pengemudi yang melakukan pelanggaran adalah sebagai berikut: (1) pemberian tanda atau data pelanggaran pada SIM jika pelanggar melakukan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (2) pencabutan sementara SIM jika pengemudi melakukan pengulangan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau (3) pencabutan SIM yang ditetapkan melalui putusan Pengadilan Negeri.

Upaya penindakan terhadap pelanggar tidak dapat dipisah-lepaskan dengan kepatuhan pelanggar yang terkait dengan perilakunya. Dalam hal demikian ke depan yang dapat berpengaruh terhadap perilaku baik perseorangan maupun korporasi dapat dikaitkan dengan perkembangan sanksi pidana denda yang ada dalam Konsep RUU KUHP Baru Tahun 2012. Keterkaitan perilaku dengan pidana denda ini dikemukakan karena dalam setiap operasi bukti pelanggaran / Tilang, sanksi utamanya adalah denda sehingga masalah volume denda tersebut dapat menjadi prevensi perilaku menyimpang atau sebaliknya volume denda tersebut menjadi penyebab perilaku menyimpang berlalu-lintas. Terhadap denda dimaksudkan sebagai wacana kebijakan formulasi oleh Pembuat Undang-Undang ketika menetapkan volume denda dalam kebijakan formulasi peraturan perundang-undangan di bidang lalu-lintas jalan. Kalau kebijakan perundang-undangan di bidang lalu-lintas saat ini sulit menetapkan ukuran dasarnya, karena ketentuan induknya (KUHP/WvS) tidak menetapkan ukuran volume maksimal denda sehingga kebijakan perundang-undangan di luarnya tidak memiliki dasar penetapannya. Sedangkan perkembangan sanksi pidana denda diukur dari volume denda yang saat

ini ada dalam KUHP/WvS (Pasal 30), hanya menetapkan minimal denda yakni Rp. 3,75,- (dari WvS Belanda 25 sen dan oleh UU Nomor 18 Tahun 1960 dilipatkan menjadi 15 kali). Terhadap peraturan tersebut sampai saat ini Pemerintah belum pernah berupaya melakukan penyesuaian, sementara ancaman denda maksimal tidak tercantum dalam Pasal 30 KUHP/WvS. Sekali lagi analisis ini dikemukakan untuk wacana bagi pembuat kebijakan, bahwa ada ukuran denda yang diformulasikan dalam Konsep RUU KUHP Baru Tahun 2012.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Belum ada perubahan terhadap perilaku masyarakat dengan operasi bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas. Hal ini banyak pengguna jalan yang mengabaikan aturan berlalu lintas sehingga menjadi pemicu terjadinya kecelakaan.
2. Perilaku masyarakat yang seharusnya terhadap bukti pelanggaran (tilang) dalam berlalu lintas tidak dapat hanya diberi makna sebagai pemakai jalan/manusia, karena pemakai/pengguna jalan dapat perseorangan dan juga perseorangan yang mewakili korporasi. Oleh karenanya pemahaman perilaku masyarakat ini mencakup perilaku perseorangan maupun perilaku korporasi.

Saran-saran

1. Perlu Kebijakan Penegakan Hukum yang tegas terhadap perilaku masyarakat terhadap operasi Tilang dalam berlalu lintas, yang arahnya pada upaya meniadakan kerawanan, ancaman dan gangguan terhadap keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas guna menunjang Pembangunan Nasional.

2. Perlu peningkatan menggunakan peralatan elektronik dan kebijakan meningkatkan jumlah denda bagi pelanggar terutama pada jalur khusus seperti Jalur Busway.

DAFTAR PUSTAKA

- Arief Budiarto dan Mahmudal. *Rekayasa Lalu Lintas*. UNS Press. Surakarta. 2007.
- Bohner, G., & M. Wänke. *Attitude and Attitude Change.: Psychology Press*. Hove, East Sussex. UK. 2003.
- Buku Kedua Konsep KUHP Tahun 2012, <http://www.legalitas.org/database/rancangan/2012/KUHPBuku112012>
- Buku Kesatu Konsep KUHP Tahun 2012, <http://www.legalitas.org/database/rancangan/2012/KUHPBuku12012>.
- Eagly, A. H., & S. Chaiken. *The Psychology of Attitude*. Harcourt, Brace, & Janovich. Forth Worth, TX. 1993.
- Erving Goffman, *et all. The Goffman Reader*. Blackwell. Oxford. 1997.
- Mochtar Kusumaatmadja. *Hubungan antara Hukum dan Masyarakat: Landasan Pikiran, Pola dan Mekanisme Pelaksanaan Pembaharuan Hukum*. BPHN dan LIPI. Jakarta. 1976.
- Pound, Roscoe. *New Path of the Law*. The University of Nebraska Press. Nebraska. 1950.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu- Lintas dan Angkutan Jalan*www.ditjenpum.go.id/hukum/2009/uu/UU_22_Tahun_2009.
- Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
- Republik Indonesia. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang Koordinasi, Pengawasan, dan Pembinaan Penyidikan Bagi Pegawai Negeri Sipil*, Perkap. No. 20 Tahun 2010.
- Robert, Bierstedt. *The Social Order*. McGraw Hill Kogakusha. Tokyo. 1970.
- Samuel, P. Huntington. *The Third Wave o Democratization in The Late Tweentieth Century*. University of Oklahoma Press. Norman.1991.