

SKRIPSI

**ANALISIS SOSIO-YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN
LAMPU UTAMA SEPEDA MOTOR PADA SIANG HARI
DI MAKASSAR**



ANDI AKHMAD ALIF MASSELOMO

4516060119

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS BOSOWA**

2020

HALAMAN JUDUL

**ANALISIS SOSIO-YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN
LAMPU UTAMA SEPEDA MOTOR PADA SIANG HARI
DI MAKASSAR**

OLEH:

ANDI AKHMAD ALIF MASSELOMO

4516060119

SKRIPSI

Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana
dalam Program Bagian Hukum Pidana
Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR**

2020

HALAMAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, bagian **Hukum Pidana** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar Nomor A. 167/FH/UNIBOS/IX/2020 tanggal 10 September 2020 tentang Panitia Ujian Skripsi, Maka pada hari ini, Kamis, 10 September 2020 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh saudara **Andi Akhmad Alif Masselomo** Nomor Pokok Mahasiswa **4516060119** yang dibimbing oleh **Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.** selaku **Pembimbing I** dan **Dr. Baso Madiung, S.H., M.H.** selaku **Pembimbing II** dihadapan **Panitia Ujian Skripsi** yang terdiri atas:

Panitia Ujian

Ketua

Sekretaris,


Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.


Dr. Yulia A Hasan, S.H., M.H.

Tim Penguji




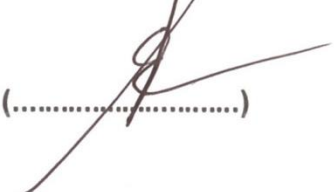
Ketua

: 1. Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H

2. Dr. Baso Madiung, S.H., M.H.

3. Dr. Abd. Haris Hamid, S.H., M.H.

4. Prof. Dr. Marwan Mas, S.H., M.H


.....

.....

.....

.....

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Andi Akhmad Alif Masselomo
NIM : 4516060119
Program Studi : Ilmu Hukum
Minat : Hukum Pidana
No.Pendaftaran Judul : A. 338/FH/UNIBOS/XI/2019
Tgl.Pendaftaran Judul : 25 November 2019
Judul Skripsi : ANALISIS SOSIO-YURIDIS TERHADAP
PENGUNAAN LAMPU UTAMA SEPEDA
MOTOR PADA SIANG HARI DI MAKASSAR

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

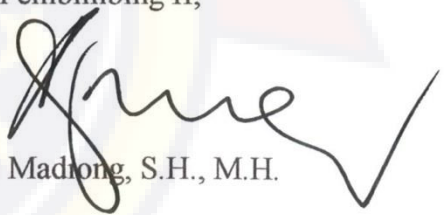
Makassar, 17 Juni 2020

Disetujui :

Pembimbing I,


Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.

Pembimbing II,


Dr. Baso Madiong, S.H., M.H.

Mengetahui :


Dekan Fakultas Hukum,

Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Bosowa menerangkan bahwa:

Nama : Andi Akhmad Alif Masselomo

NIM : 4516060119

Program Studi : Ilmu Hukum

Minat : Hukum Pidana

No.Pendaftaran Judul : A. 338/FH/UNIBOS/XI/2019

Tgl.Pendaftaran Judul : 25 November 2019

Judul Skripsi : ANALISIS SOSIO-YURIDIS TERHADAP
PENGUNAAN LAMPU UTAMA SEPEDA
MOTOR PADA SIANG HARI DI MAKASSAR

Telah disetujui Proposalnya untuk diajukan dalam ujian Skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

Makassar, 19 Juni 2020

Dekan Fakultas Hukum,



Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H.

ABSTRAK

Andi Akhmad Alif Masselomo. 4516060119. Analisis Sosio-Yuridis Terhadap Penggunaan Lampu Utama Sepeda Motor Pada Siang Hari di Makassar. Di bawah bimbingan Ruslan Renggong selaku Pembimbing I dan Baso Madiung selaku Pembimbing II.

Tujuan Penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mengetahui penerapan hukum terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Dan yang kedua adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada waktu siang hari. Metode penelitian yang dilakukan dengan pengumpulan data melalui wawancara, angket, dan observasi dengan tetap berpegangan pada ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Hasil penelitian membuktikan bahwa langkah konkrit dalam penegakan hukum dilakukan dengan upaya pre-emptif (menghilangkan niat), preventif (menghilangkan kesempatan), dan represif. Namun upaya penegakan hukum tersebut tidak dilakukan secara efektif mengingat masih kurangnya penindakan terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar, serta masih banyaknya pengendara yang tidak mematuhi kewajiban tersebut. Sedangkan faktor yang menyebabkan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari adalah faktor masyarakat itu sendiri yang tidak setuju dengan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari, faktor hukum atau undang-undangnya yang belum dipahami oleh pengguna sepeda motor, faktor penegak hukum yang belum bekerja efektif, dan faktor sarana atau fasilitas pendukung kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari yang belum memadai di Kota Makassar.

Kata kunci: Lalu Lintas, Sepeda Motor, Lampu Utama.

ABSTRACT

Andi Akhmad Alif Masselomo. 4516060119. Juridic-Socio Analysis of The Usage of Motorcycle Main Lights During Daytime in Makassar. Under the supervision of Ruslan Renggong as First Supervisor and Baso Madiong as Second Supervisor.

This research aims to analyze and comprehend the law enforcement towards motorists that did not turn their main lights on during the daytime. Secondly, this research purposed to acknowledge the factors of why during the daytime motorists refused to turn their main lights on. This research used several methods, consist of interview, questionnaire, observation considering referred laws.

The result of this research showed the law enforcement took actions in pre-emptive efforts, preventive efforts, and repressive efforts. However, those efforts did not done effectively considering the facts that there are still so many motorists in Makassar refused to turn their main lights on during daytime. Whereas, the factors are the disagreement of motorists to obey that rules, there are many elements of society that do not understand and comprehend the rules, the law enforcer that still uneffectively worked, the lack of supporting facilities in enforcing the usage of main lights during daytime.

Keywords: *Traffic, Motorcycle, Main Lights.*

KATA PENGANTAR

Assalamu alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Puji syukur senantiasa kita panjatkan kepada Allah SWT. Atas berkat dan rahmat-Nya sehingga skripsi dengan judul “Analisis Sosio-Yuridis Terhadap Penggunaan Lampu Utama Sepeda Motor Pada Siang Hari di Makassar” ini dapat diselesaikan dengan tepat waktu. Guna memenuhi persyaratan penyelesaian studi Program Sarjana pada Pendidikan Strata Satu Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Bosowa, Makassar.

Penghargaan dan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada Ayahanda tercinta almarhum Andi Masselomo dan Ibunda yang kusayangi Sitti Hasmah serta seluruh keluarga penulis yang telah mencurahkan segenap cinta dan kasih sayang serta dukungan moril maupun materil. Semoga Allah SWT selalu melimpahkan Rahmat, Kesehatan, Karunia, dan Keberkahan dunia dan akhirat atas budi baik yang telah diberikan kepada penulis.

Penghargaan dan terima kasih penulis berikan kepada Bapak Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H. selaku Pembimbing I dan Bapak Dr. Baso Madiung, S.H., M.H. selaku Pembimbing II yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini. Ucapan terima kasih juga penulis berikan kepada:

1. Bapak Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa.

2. Ibu Dr. Yulia A Hasan., S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Bosowa.
3. Ibu Hj. Siti Zubaidah., S.H., M.H. selaku wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Bosowa.
4. Bapak Dr. Almusawir, S.H., M.H. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Bosowa beserta seluruh dosen Program Studi Ilmu Hukum Universitas Bosowa.
5. Ibu Dr. Hj. Kamsilaniah, S.H., M.H. selaku Penasehat Akademik atas waktu, bimbingan, dan nasehat yang tcurahkan kepada penulis.
6. Seluruh pegawai dan karywan di Fakultas Hukum Universitas Bosowa yang senantiasa membantu penulis selama menempuh pendidikan.
7. Seluruh teman-teman dan sahabat-sahabatku yang telah membantu di dalam penyusunan skripsi ini dan juga ucapan terimakasih atas perhatiannya yang selama ini diberikan terhadap penulis kepada Fayelixie Keshia Amanda K, Arlan Okman, Arnol Sumitro, dan Nadira Regita juga terimakasih kepada Astaman, Samsur, Nanda, Rohman, Indra, Iip, Gilang, Herfian, Taufik, Thamzir, Panji, Irna, Lily, Alfi, Resky, Intan, Alya, Atifa, Rizal, Rian, Ety, Feby, Dian, Dita, Hasrul, Deden, Tillah, Jalil, Igor, Encep, Alvionita, Rahma, Indah, Habri, Rahmat, Satya, Ali, dan seluruh teman-teman seperjuangan lainnya yang senantiasa menemani hingga penyelesaian akhir studi.

8. Seluruh pihak yang telah dan senantiasa turut membantu penulis selama menjalani proses studi dan penyelesaian tugas akhir di Universitas Bosowa, baik langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kata kesempurnaan. Karena itu, penulis memohon saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan dan semoga dapat bermanfaat bagi kita semua. Sekian dan Terima Kasih.

Wassalaamu'alaikum warahmatullaahi wabarakaatuh.

Makassar, 19 Juni 2020

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Kegunaan Penelitian.....	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Pengertian Efektifitas Penegakan Hukum	8
2.2. Pengertian Kendaraan Bermotor	10
2.3. Pengertian Sepeda Motor	11
2.4. Pengertian Lampu Utama	14
2.5. Sanksi Tindak Pidana Dalam KUHP	17
2.6. Sanksi Tindak Pidana Dalam UU LLAJ	21
2.7. Unsur-Unsur Tindak Pidana	23
2.7.1 Unsur Subjektif (<i>mens rea</i>)	23
2.7.2 Unsur Objektif	28

2.8. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum	29
2.8.1 Faktor Hukumnya Sendiri	29
2.8.2 Faktor Penegak Hukum	31
2.8.3 Faktor Sarana Atau Fasilitas Yang Mendukung Penegakan Hukum	33
2.8.4 Faktor Masyarakat	34
2.8.5 Faktor Kebudayaan	35
BAB 3 Metode Penelitian	43
3.1. Lokasi Penelitian	43
3.2. Tipe Penelitian	43
3.3. Jenis dan Sumber Data	43
3.4. Populasi dan Sampel	44
3.5. Teknik Pengumpulan Data	45
3.6. Analisis Data	46
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
4.1. Penerapan Hukum Terhadap Pengendara Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar	47
4.2. Faktor-Faktor Penyebab Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar	62
BAB 5 PENUTUP	76
5.1. Kesimpulan	76
5.2. Saran	76
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN	80

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara dengan berlandaskan hukum, yang digunakan untuk mengatur kehidupan masyarakat Indonesia. Hukum sebagai suatu norma berisikan perintah dan larangan yang majemuk dan memuat berbagai masalah hukum yang tidak terbilang jumlahnya berfungsi mengatur perilaku atau perbuatan-perbuatan manusia tentang apa yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan (dilarang)¹. Norma-norma yang juga merupakan pedoman sehingga tercipta suatu ketertiban dan keteraturan hidup dalam kehidupan masyarakat. Demi mewujudkannya maka lahirlah sifat memaksa dari norma-norma tersebut sehingga dapat ditaati, dipatuhi, dan dihormati. Sifat memaksa norma-norma kemudian dituangkan ke dalam sanksi-sanksi hukum demi menyikapi timbulnya pelanggaran yang terjadi akibat ketidaktaatan masyarakat terhadap norma yang ditetapkan.

Norma dan sanksi memiliki hubungan erat satu sama lain. Norma adalah sarana yang dipakai oleh masyarakat untuk menertibkan, menuntut, dan mengarahkan tingkah laku anggota masyarakat dalam hubungannya satu sama lain². Sanksi yang tegas akan menghadirkan dampak ketaatan bagi masyarakat untuk tunduk dan patuh terhadap norma-norma tersebut. Peranan negara dalam

¹ Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, 2016, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 20.

² Satjipto Rahardjo, 2014, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Cetakan ke-XIII, Bandung, hlm. 27.

menegakkan norma dan penerapan sanksi sangatlah penting. Untuk itu dibutuhkan peraturan-peraturan yang dibentuk secara sah oleh negara melalui penguasa. Peraturan perundang-undangan akan menjamin kepastian hukum yang memiliki kekuatan mengikat dan dapat dipaksakan berdasar prinsip *legalitas*.

Peraturan perundang-undangan dirancang dengan memuat sanksi-sanksi hukum. Sanksi hukum sebagai penalti atas timbulnya akibat negatif dari desakan kebutuhan manusia untuk mengembalikan suasana kehidupan yang membaik³. Dalam hukum pidana terdapat sanksi pidana yang bertujuan memberikan efek penderitaan terhadap pelaku dengan maksud membalas, mendidik, atau gabungan dari keduanya.

Peraturan perundang-undangan akan selalu bergerak mengikuti perkembangan masyarakat. Ibarat istilah klasik "*ubi societas ibi ius*" jargon yang melekat pada tokoh hukum pada masa Romawi Marcus Tullius Cicero (106-43 SM) dengan arti dimana ada masyarakat di situ ada hukum. Akan tetapi hukum tertulis tidak dapat dengan segera mengikuti perkembangan masyarakat⁴. Sifat dari hukum tertulis yang kaku akan berangsur mengikuti masyarakat terlebih lagi dengan berkembangnya masyarakat modern pada saat ini.

Pada masa modern seperti saat ini lahirlah berbagai macam bidang-bidang Teknologi. Dimulai dari teknologi informasi, teknologi komunikasi, teknologi pendidikan, teknologi konstruksi, teknologi transportasi dan teknologi medis. Dimana tiap-tiap bidang teknologi tersebut akan selalu mengikat dengan peraturan perundang-undangan. Pada bidang transportasi yang terus berkembang pesat

³ Teguh Prasetyo, 2016, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-VII, Jakarta, hlm. 3

⁴ Adami Chazawi, 2016, *Pelajaran Hukum Pidana: Bagian 2*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-VII, Jakarta, hlm. 1.

melahirkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut “UU LLAJ” yang disahkan dan diundangkan pada 22 Juni 2009. UU LLAJ tersebut adalah produk dari perkembangan pada bidang transportasi.

Kendaraan bermotor adalah bagian dari transportasi yang sering ditemui. Salah satu kendaraan bermotor adalah sepeda motor. Penggunaan sepeda motor sangat populer bahkan hampir setiap kalangan adalah pengguna sepeda motor. Penggunaan bahan bakar yang hemat serta harga yang terjangkau adalah faktor dimana hampir setiap kalangan adalah pengguna sepeda motor.

Sepeda motor dimuat dalam ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana sepeda motor memiliki kewajiban-kewajiban dalam berlalu lintas. Kewajiban tersebut diantaranya pengemudi yang wajib mengenakan helm standar nasional indonesia, membawa surat izin mengemudi C, dan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan seperti spion, klakson, lampu utama, lampu ram, lampu penunjuk, dan lain-lain. Kewajiban-kewajiban sepeda motor tersebut kemudian dipaksakan dengan adanya penerapan sanksi pidana untuk menghukum pelanggar yang tidak menaati aturan tersebut.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak hanya mengatur ketentuan administratif dalam lalu lintas dan angkutan jalan, Tetapi juga terdapat ketentuan-ketentuan pidana yang memberikan sanksi-sanksi pidana yang menurut ilmu hukum adalah merupakan tindak pidana. Ketentuan pidana tersebut

merupakan ketentuan pidana khusus karena diatur di luar ketentuan pidana umum (KUHP)⁵.

Dalam Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang no 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan bahwa pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari dengan bunyi pasal sebagai berikut:⁶

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
- (2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Tidak ada pengecualian dalam penggunaan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Baik oleh masyarakat, penegak hukum, maupun pihak pemerintah sebagai pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Berkaitan dengan kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari tersebut yaitu Pasal 107 ayat (2), saat ini sedang dilakukan gugatan oleh mahasiswa Universitas Kristen Indonesia pada Mahkamah Konstitusi (MK) untuk pembatalan terhadap ketentuan tersebut⁷.

Kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari oleh pengendara sepeda motor kemudian dipertegas dengan adanya ketentuan pidana yakni dalam Pasal 293 ayat (2) yang ditetapkan bahwa Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari

⁵ Ruslan Renggon, 2019, *Hukum Pidana Khusus: Memahami Delik-Delik di Luar KUHP*, Kencana, Cetakan Ke-III, Jakarta, hal 28.

⁶ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96, Pasal 107 ayat (1) dan (2).

⁷ Ardito Ramadhan, <https://nasional.kompas.com/read/2020/01/11/14572241/mahasiswa-gugat-aturan-wajib-nyalakan-lampu-motor-siang-hari-ke-mk>, 17 Januari 2020.

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah) dengan bunyi pasal sebagai berikut:⁸

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).”

Pada Kota Makassar masih banyak pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Masih marak terjadi pelanggaran yang begitu jelas oleh pengendara sepeda motor karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Hal ini juga berdampak pada penegakan hukum dimana penegak hukum berkewajiban untuk menindaki setiap pelanggar tersebut. Akan tetapi setiap pelanggar yang tidak menyalakan lampu utama tidak mendapat sanksi hukum sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran hukum yang tidak ditindaki juga menyebabkan maraknya pelanggaran-pelanggaran serupa yaitu turut tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Hal ini juga dapat berdampak pada banyaknya kecelakaan yang terjadi oleh pengendara sepeda motor salah satunya disebabkan karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari.

Oleh karena itu masyarakat pada umumnya dan para penegak hukum pada khususnya kiranya perlu mempelajari dan mengetahui tentang masalah penegakan hukum serta faktor-faktor penyebab pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari dan bagaimana penegakan hukum terhadap

⁸ Ibid., Pasal 293 ayat (2).

pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar. Berdasarkan latar belakang maka penulis tertarik untuk mengangkat judul “ANALISIS SOSIO-YURIDIS TERHADAP PENGGUNAAN LAMPU UTAMA SEPEDA MOTOR PADA SIANG HARI DI MAKASSAR”.

1.2. Rumusan Masalah

- 1.2.1. Bagaimanakan penerapan hukum terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar?
- 1.2.2. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1.3.1. Untuk mengetahui penerapan hukum terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar.
- 1.3.2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar.

1.4. Kegunaan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, maka hal yang hendak dicapai pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah sumbangsi pemikiran, pengetahuan, pemahaman terhadap faktor penyebab dan penegakan hukum

terhadap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar.

1.4.2. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat menjadi rujukan oleh peneliti berikutnya yang kiranya akan mengangkat tema serupa atau hal serupa dengan penelitian ini.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Efektifitas Penegakan Hukum

Dalam hal penegakan hukum dibutuhkan hasil yang tepat guna, sehingga hal-hal yang telah diatur di dalam hukum tertulis dapat direalisasikan menjadi kenyataan. Terdapat beberapa definisi tentang efektifitas yang dikemukakan oleh para ahli. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) Efektifitas adalah daya guna, keaktifan, serta adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan antara seseorang yang melaksanakan tugas dengan tujuan yang ingin dicapai⁹. Kesesuaian yang dimaksud adalah tercapainya tujuan yang diinginkan dalam hal ini adalah hukum. Menurut Abdurahmat menjelaskan efektifitas pada “Efektifitas Organisasi” bahwa Efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu secara suda ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya¹⁰.

Berbeda dengan Amin Tunggal Widjaya yang menyatakan bahwa Efektifitas adalah hasil keputusan yang mengarahkan melakukan sesuatu dengan benar, yang membantu memenuhi misi suatu perusahaan atau pencapaian tujuan¹¹. Dan menurut Sedarmayanti memberikan definisi efektifitas Efektivitas merupakan suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target dapat dicapai. Pengertian efektivitas ini lebih berorientasi kepada keluaran sedangkan

⁹ Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ke-IV

¹⁰ Abdurahmat, 2008, *Efektivitas Organisasi Edisi Pertama*, Airlangga, Jakarta, hlm. 8.

¹¹ Amin Widjaja Tunggal, 1993, *Manajemen Suatu Pengantar*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 32.

masalah penggunaan masukan kurang menjadi perhatian utama. Apabila efisiensi dikaitkan dengan efektivitas maka walaupun terjadi peningkatan efektivitas belum tentu efisiensi meningkat¹².

Efektifitas yang ingin dicapai dalam hal ini adalah penegakan hukumnya. Secara konseptual, inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup¹³.

Penegakan hukum (*law enforcement*) secara sempit yakni tertuju pada adanya tindakan represif dari aparat penegak hukum dalam melakukan reaksi tegas terhadap penindakan kriminal¹⁴. Defenisi penegakan hukum dikemukakan oleh para ahli antara lain sebagai berikut:

1. Menurut Dellyana Shant dalam “Konsep Penegakan Hukum” memberikan defenisi penegak hukum adalah sebagai berikut¹⁵:

“Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.”

2. Menurut Soerjono Soekanto:¹⁶

“Penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan

¹² Sedarmayanti, 2009, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*, Mandar Maju, Bandung, hal. 59.

¹³ Soerjono Soekanto, 2018, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cetakan Ke-XV, Rajawali Pers, Depok, hlm. 5.

¹⁴ Nurul Qamar., dkk, 2016, *Sosiologi Hukum (Sociology of Law)*, Mitra Wacana Media, Jakarta, hlm. 85.

¹⁵ Dellyana Shant.1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 32.

¹⁶ Dellyana Shant, loc. cit.

nilai yang mantap dan mengejutkan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup”.

3. Menurut Satjipto Raharjo:¹⁷

“Penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, kemanfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide dan konsep-konsep tadi menjadi kenyataan”.

Dari beberapa pengertian mengenai efektivitas dan pengertian penegakan hukum, maka penulis menarik kesimpulan bahwa efektivitas penegakan hukum adalah kemampuan berhasilnya penegakan ide-ide dan konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, dan kemanfaatan yang dituangkan ke dalam aturan tertulis sehingga menjadi kenyataan.

2.2. Pengertian Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor sebagai alat transportasi modern. Transportasi diawali dengan penemuan roda pada sekitar 3500 tahun sebelum masehi yang digunakan untuk mempermudah memindahkan suatu barang¹⁸. Transportasi dengan roda pada awalnya digunakan pada kendaraan yang digerakkan secara manual baik oleh manusia maupun oleh hewan seperti sepeda dan delman. Namun dengan perkembangan zaman yang semakin pesat maka penggunaan transportasi dari manual beralih ke mesin yang digunakan pada saat ini yang disebut dengan “kendaraan bermotor”.

¹⁷ Satjipto Rahardjo, 2010, *Masalah Penegakan Hukum (Suatu Tinjauan Sosiologis)*, Sinar Baru, Bandung, hlm. 15.

¹⁸ Wikibooks, https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Sejarah_transportasi, 26 Desember 2019

Kendaraan bermotor sebagaimana disebut dalam Pasal 1 angka 8 UU LLAJ mendefinisikan kendaraan bermotor, yaitu sebagai berikut:¹⁹

“Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.”

Kemudian yang dimaksud dengan kendaraan tercantum dalam Pasal 1 angka 7, yakni:²⁰

“Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.”

Dalam pengeritan kendaraan bermotor pada UU LLAJ, disebutkan sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik (mesin). Mesin berasal dari bahasa Inggris yang artinya *machine* yang merupakan alat mekanik atau elektrin yang mengirim atau mengubah energi untuk melakukan atau alat membantu mempermudah pekerjaan manusia. Kendaraan bermotor berbeda dengan kendaraan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan tanpa menggunakan mesin.

2.3. Pengertian Sepeda Motor

Salah satu kendaraan bermotor adalah sepeda motor. Sepeda motor merupakan kendaraan beroda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung kepada pengaturan setang oleh pengendara²¹.

¹⁹ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 8.

²⁰ Ibid., Pasal 1 angka 7.

²¹ Wikipedia, https://id.wikipedia.org/wiki/Sepeda_motor, 5 Desember 2019.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada Pasal 1 angka 20 bahwa:²²

“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Sepeda Motor adalah salah satu dari Kendaraan Bermotor atau kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.”

Sepeda motor yang didefinisikan sebagai kendaraan dengan menggunakan dua roda atau roda tiga yang merupakan salah satu kendaraan bermotor yang paling banyak digunakan di Indonesia. Beberapa merek sepeda motor yang marak digunakan dan dioperasikan di Indonesia seperti Honda, Yamaha, Suzuki, Ducati, Aprilia, Cagiva. Sepeda motor tersebut memiliki jenis-jenis motor yang dapat berupa cruiser, dual sport, motor touring (*road bike*), skuter matic, motor bebek, motor sport, sport touring, dan motor *off road*²³.

Sepeda motor berbentuk layaknya seperti sepeda pada umumnya. Adanya roda depan dan belakang yang menjadikan sepeda motor identik dengan sepeda. Yang menjadi pembeda adalah terdapat komponen-komponen mekanik atau elektrik yang dapat memicu energi untuk pengoperasiannya. Komponen mesin sepeda motor terdiri dari kepala silinder (*cylinder head*), blok silinder (*cylinder lock*), torak (*piston*), bak engkol mesin (*crankcase*), poros engkol (*crank shaft*), cincin torak (*ring piston*), laher (*bearing kruk as*), roda gila (*flywheel*), katup (*valve*), pegas katup (*valve spring*), pelaturk kelp (*rocker arm*), batang pendorong

²² Ibid., Pasal 1 angka 20.

²³ Mukhofas BauTekno, <https://bautekno.com/macam-sepeda-motor/>, 26 Desember 2019.

(*push rod*), pengangkat katup (*valve lifter*), poros penghubung, karter, pena torak, bantalan luncur aksial, *timing chain*, dan dudukan katup²⁴.

Energi untuk pengoperasian dihasilkan dari bahan bakar bensin. Namun pada dalam perkembangan zaman sumber energi sepeda motor juga ada yang berasal dari akumulator. Energi ini untuk sepeda motor listrik (tanpa bahan bakar minyak). Juga terdapat sumber energi pada sepeda motor seperti aki. Aki pada sepeda motor dapat digunakan untuk mengaktifkan beberapa elemen penting pada sepeda motor seperti menyalakan motor tanpa starter kaki, lampu sein, dan lampu utama pada sepeda motor.

Sepeda motor sebagai salah satu kendaraan bermotor yang digunakan sebagai alat transportasi. Disebut sebagai alat transportasi karena sepeda motor memiliki hubungan dengan tiga hal dalam transportasi, antara lain:

- a. Terdapat muatan yang diangkut
- b. Adanya kendaraan sebagai alat angkut
- c. Adanya jalan yang dapat dilalui

Sepeda motor dalam muatannya adalah manusia, manusia dan manusia, atau manusia dengan barang yang melalui jalur lintasan atau jalan raya. Nasution berpendapat bahwa angkutan bermotor (sepeda motor) merupakan moda transportasi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya yang bergerak di jalan raya.

Dari defenisi sepeda motor yang telah disebutkan tersebut maka penulis mengambil kesimpulan bahwa sepeda motor merupakan salah satu kendaraan

²⁴ Administrator SMKN 1 Tulang Bawang Tengah, <https://smkn1tbt.sch.id/blog/jenis-komponen-mesin-sepeda-motor-serta-cara-kerjanya/>, 12 Juni 2020.

bermotor yang digerakkan oleh mesin baik beroda dua atau tiga dengan atau tanpa rumah-rumahan dan dengan atau tanpa kereta samping yang digunakan sebagai alat transportasi.

2.4. Pengertian Lampu Utama

Pada siang hari jarak pandang sangat diperlukan oleh pengemudi kendaraan bermotor. Jarak pandang sangat mempengaruhi pengendara dalam menentukan kecepatan berkendara. Terlebih lagi dengan kendaraan dengan penggunaan kaca spion yang rutin seperti mobil dan truk. Ketika siang hari jarak pandang pengemudi kendaraan bermotor akan sangat luas, sehingga pengemudi terkadang tidak dapat menentukan jarak yang terpadat pada objek-objek di siang hari. Sehingga penggunaan lampu utama pada siang hari akan sangat berpengaruh, sebab adanya cahaya akan mempermudah pengendara menentukan jarak pandang pada objek-objek disekitarnya.

Terdapat beberapa peranti cahaya yang melekat pada kendaraan bermotor terutama sepeda motor. Ketika sepeda motor di jalan umum maka diperlukan berbagai macam peralatan cahaya pendukung seperti lampu utama, lampu belakang, lampu rem, lampu plat nomor, dan lampu sein.

Lampu Utama (*headlamp*) sepeda motor merupakan salah satu suku cadang pada sepeda motor yang sangat berfungsi vital. Lampu utama selain berfungsi sebagai penerangan pada malam hari juga sangat efektif untuk mengurangi terjadinya kecelakaan pada siang hari²⁵. Pada saat ini terdapat beberapa produsen sepeda motor yang membuat lampu utama secara otomatis hidup saat dinyalakan,

²⁵ Reza Agis, <https://zonabikers.com/mengenal-jenis-lampu-utama-sepeda-motor/>, 20 November 2019.

teknologi ini disebut dengan *Automatic Headlight On (AHO)*²⁶. Hal ini dikarenakan adanya kewajiban untuk menyalakan lampu utama tersebut pada siang hari oleh pengendara sepeda motor.

Lampu utama pada sepeda motor saat ini tidak hanya dengan menggunakan lampu bohlam (halogen). Juga terdapat lampu utama sepeda motor yang menggunakan lampu LED. Dari beberapa tes pengujian peralihan lampu utama LED lebih baik dibanding dengan lampu bohlam karena lebih menghemat energi aki. Disamping itu lampu LED tidak mudah rusak ketika terkena air dibanding dengan lampu bohlam.

Lampu utama sebagaimana disebut dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu persyaratan teknis kendaraan bermotor dimana sepeda motor wajib menggunakannya pada siang hari. Pada penjelasan Pasal 48 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sistem lampu dan alat pemantur cahaya terdiri atas:

- a. Lampu utama dekat, warna putih, atau kuning muda;
- b. Lampu utama jauh warna putih, atau kuning mudah.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2009 tentang Kendaraan Pasal 70 menyatakan bahwa:²⁷

“ Daya pancar dan arah sinar lampu utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf g meliputi:

- a. Daya pancar lampu utama lebih dari atau sama dengan 12.000 (dua belas ribu) candela;
- b. Arah sinar lampu utama tidak lebih dari 00 34’ (nol derajat tiga puluh empat menit) ke kanan dan 10 09’ (satu derajat nol sembilan menit) ke kiri dengan pemasangan lampu dalam posisi yang tidak melebihi 1,3%

²⁶ Septian Pamungkas, <https://otomotif.okezone.com/read/2011/08/04/424/488156/aho-alias-automatic-headlight-on>, 20 November 2019.

²⁷ Undang-Undang Kendaraan, Pasal 70.

(persen) dari selisih antara ketinggian arah sinar lampu pada saat tanpa muatan dan pada saat bermuatan.”

Fungsi lampu utama sepeda motor tersebut sangatlah krusial. Dalam kondisi gelap lampu utama sebagai penerangan sepeda motor, sedangkan pada siang hari atau kondisi tertentu lampu utama agar sepeda diketahui oleh kendaraan lain di sekitarnya. Terdapat dua bagian pada lampu utama yang memiliki fungsi pada kondisi yang berbeda, antara lain

1. Lampu jauh (*high beam*).

Lampu jauh digunakan dalam kondisi gelap dan penerangan yang minim atau tidak memadai. Sehingga pengendara membutuhkan jarak pandang yang jauh untuk mengantisipasi berbagai kemungkinan. Lampu jauh hanya digunakan jika kondisi jalan yang sepi karena lampu jauh dapat mempengaruhi pandangan pengendara pada arah yang berlawanan.

2. Lampu dekat (*low beam*)

Lampu dekat digunakan dalam kondisi gelap tetapi penerangan di sekitar cukup memadai. Lampu dekat sebagai penerangan jalan bagi kendaraan yang akan dilaluinya. Walaupun kondisi penerangan pada saat gelap cukup layak, lampu dekat tetap dinyalakan karena dapat memberikan sinyal bagi pengendara lain akan adanya kendaraan di dekat mereka.

Dari definisi lampu utama yang telah diuraikan maka penulis mengambil kesimpulan bahwa lampu utama adalah lampu yang digunakan kendaraan

sebagai penerangan utama dalam kondisi gelap atau minim cahaya baik lampu jauh maupun lampu dekat.

2.5. Sanksi Tindak Pidana Dalam KUHP

Istilah tindak pidana adalah terjemahan dari kata *strafbaar feit* yang berasal dari bahasa Belanda kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia²⁸.

Strafbaar feit memiliki beberapa istilah seperti: ²⁹

1. Tindak pidana;
2. Perbuatan pidana;
3. Peristiwa pidana;
4. Pelanggaran pidana;
5. Delik;
6. Perbuatan yang boleh dihukum;
7. Perbuatan yang dapat dihukum.

Terdapat beberapa perbedaan pendapat antara para ahli di dalam menerjemahkan istilah tersebut.

Simons mendefinisikan tindak pidana sebagai suatu perbuatan (*handeling*) yang diancam dengan pidana oleh undang-undang, bertentangan dengan hukum (*onrechtmatig*) dilakukan dengan kesalahan (*schuld*) oleh seseorang yang mampu bertanggung jawab. Rumusan tindak pidana yang dikemukakan oleh Simons tersebut kemudian dipandang oleh Jonkers dan Utrecht sebagai rumusan yang lengkap, karena meliputi:³⁰

1. Diancam dengan pidana oleh hukum;
2. Bertentangan dengan hukum;
3. Dilakukan oleh seseorang dengan kesalahan (*schuld*);
4. Seseorang itu dipandang bertanggung jawab atas perbuatannya.

²⁸ Andi Hamzah, 2017, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, Hlm. 94.

²⁹ Ishaq, 2016, *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-III, Jakarta, hlm. 136.

³⁰ Roni Wiyanto, 2016, *Asas Asas Hukum Pidana Indonesia*, Mandar Maju, Bandung, Hlm. 160.

Van Hamel juga memiliki pendapat yang sama atas rumusan tindak pidana yang dikemukakan oleh Simons, tetapi menambahkan adanya:

“sifat perbuatan yang mempunyai sifat dapat dihukum”

Sehingga rumusan tindak pidana oleh Van Hamel meliputi lima unsur, yakni:³¹

1. Diancam dengan pidana oleh hukum;
2. Bertentangan dengan hukum;
3. Dilakukan oleh seseorang dengan kesalahan (schuld);
4. Seseorang itu dipandang bertanggung jawab atas perbuatannya; dan
5. Sifat perbuatan yang mempunyai sifat dapat dihukum.

Moeljatno menerjemahkan istilah strafbaar feit sebagai “perbuatan pidana” menyimpulkan rumusan tindak pidana dari Simons dan Van Hamel mengandung pengertian, sebagai berikut:

1. Bahwa feit dalam strafbaar feit berarti handeling, kelakuan, atau tingkah laku;
2. Bahwa pengertian strafbaar feit dihubungkan dengan kesalahan orang yang melakukan tingkah laku tersebut³².

Berbeda dengan Vos yang merumuskan tindak pidana dengan defenisi yang lebih singkat, yakni “suatu kelakuan manusia yang oleh peraturan perundang-undangan diberi pidana”. Dalam rumusan ini Vos tidak merinci dengan “melawan hukum”, “dilakukan oleh orang yang bersalah”, dan “dapat

³¹ Satochid Kartanegara, 1965, Hukum Pidana: Kumpulan Kulian, Balai Lektor Mahasiswa, Jakarta, Hlm. 75.

³² Roni Wiyanto, op. cit. Hlm. 162.

dipertanggungjawabkan”. Jadi, tindak pidana merupakan kelakuan manusia yang umumnya dilarang dan diancam dengan pidana³³.

Dengan demikian, dari berbagai pendapat terhadap tindak pidana (*trafbaar feit*) di tersebut dapat disimpulkan bahwa tindak pidana (*strafbaar feit*) adalah perbuatan yang melanggar hukum pidana dengan kesalahan oleh pelaku yang mampu mempertanggungjawabkan perbuatannya.

Tindak pidana merupakan istilah Belanda (*strafbaar feit*) yang diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia. Dalam perbuatan pidana tersebut tidak hanya diperuntukkan bagi perbuatan yang dilakukan secara positif (aktif) saja tetapi juga tindakan tersebut yang dilakukan tanpa melakukan perbuatan sama sekali (pasif) tetapi mendukung terjadinya tindak pidana sebagaimana dikemukakan oleh Hazewinkel-Suringa.

Dasar pemidanaan *feit* juga tercantum di dalam ketentuan KUHP. Pasal 44-52 KUHP, dimana bunyi pasal-pasal tersebut bermakna dan dimulai dengan kata “Tidak diancam dengan pidana barang siapa yang melakukan perbuatan (*feit*)”. Juga mengenai penggabungan (*samenloop*), dilakukan satu perbuatan (*feit*) yang tercantum dalam lebih dari satu ketentuan pidana (Pasal 63 KUHP) dan tentang banyak perbuatan yang digabung pemidanaanya (Pasal 65 KUHP).

Dalam hal pemberian sanksi tindak pidana dalam KUHP diatur dalam Pasal 10, yang terdiri dari:³⁴

- a. Pidana pokok
 1. Pidana mati;
 2. Pidana penjara;

³³ Roni Wiyanto, op. cit. Hlm. 161.

³⁴ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 10.

3. Pidana kurungan;
4. Denda;
- b. Pidana tambahan
 1. Pencabutan hak-hak tertentu;
 2. Perampasan barang-barang tertentu;
 3. Pengumuman putusan hakim.

Beberapa tindak pidana yang diatur di dalam KUHP antara lain sebagai berikut:

1. Barang siapa dengan sengaja merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun³⁵.
2. Barang siapa mengambil barang sesuatu, yang seluruhnya atau sebahagian kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk memiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian, dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun atau pidana denda paling banyak sembilan ratus rupiah³⁶.
3. Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum memiliki barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, tetapi yang ada dalam kekuasaannya bukan karena kejahatan diancam karena penggelapan, dengan pidana penjara paling lama empat tahun atau pidana denda paling banyak sembilan ratus juta rupiah³⁷.
4. Barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum dengan memakai nama palsu atau martabat palsu, dengan tipu muslihat atau rangkaian kebohongan, menggerakkan orang lain untuk menyerahkan barang sesuatu kepadanya atau supaya memberi hutang maupun menghapuskan piutang diancam karena penipuan dengan pidana penjara paling lama empat tahun³⁸.

2.6. Sanksi Tindak Pidana Dalam UU LLAJ

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur beberapa tindak pidana. Pertimbangan-pertimbangan dibentuknya UU LLAJ antara lain sebagai berikut:³⁹

³⁵ Ibid., Pasal 338.

³⁶ Ibid., Pasal 362.

³⁷ Ibid., Pasal 372.

³⁸ Ibid., Pasal 378.

³⁹ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96, Pertimbangan.

- a. 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;
- b. 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;
- c. Bahwa 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;
- d. Bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undangundang yang baru;
- e. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Terdapat beberapa ketentuan pidana yang terdapat dalam UU LLAJ, ketentuan tersebut dimulai pada Pasal 273 – 317. Adapun beberapa ketentuan pidana tersebut antara lain:

1. Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)⁴⁰.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)⁴¹.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan

⁴⁰ Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96, Pasal 273 ayat (1).

⁴¹ Ibid., Pasal 283.

paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)⁴².

4. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)⁴³.
5. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)⁴⁴.

Ketentuan-ketentuan tersebut mengatur tentang sanksi-sanksi pidana dalam lalu lintas dan angkutan jalan. Bahwa ketentuan pidana dibutuhkan dalam lalu lintas dan angkutan jalan demi melaksanakan fungsi hukum pada lalu lintas dan angkutan jalan. Sebagaimana Fungsi-fungsi hukum yang diklasifikasikan oleh Rusli Effendy adalah sarana pengendali sosial dan perekayasa sosial⁴⁵

1) *Sarana Social Control.*

Fungsinya yang pasif yang hanya nuntut menjaga status quo.

Mengontrol perilaku masyarakat agar sesuai dengan norma-norma yang berlaku.

2) *Tool of Social Engineering.*

Fungi aktif, bahwa huukm sebagai perekayasa sosial yang

merombak tatanan yang telah ada menuju keadaan yang dicita-citakan.

Hukum akan menghendaki terciptanya tujuannya dengan mengubah

⁴² Ibid., Pasal 284.

⁴³ Ibid., Pasal 285 ayat (1).

⁴⁴ Ibid., Pasal 306.

⁴⁵ Marwan Mas, 2011, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Edisi ke-III, Makassar, Hlm. 91

kebiasaan Seperti dengan apa yang dikemukakan oleh Satjipto Raharjo

Pada tahun 2014 bahwa:⁴⁶

“Hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga untuk mengarahkannya kepada tujuan-tujuan yang dikehendaki.”

UU LLAJ juga menjalankan fungsi-fungsi hukum tersebut. Adanya perekayasa dalam kehidupan berlalu-lintas dan menjaga status ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk itu juga diperlukan ketentuan-ketentuan pidana demi menjaga status tersebut.

2.7. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Berdasarkan doktrin, tindak pidana atau delik memiliki dua unsur yaitu unsur subjektif dan unsur objektif. Kedua unsur tersebut adalah mutlak sebagai syarat tindak pidana. Sebagaimana dikemukakan oleh Roni Wiyatno pada tahun 2016 mengatakan:⁴⁷

“Apabila salah satu unsur tindak pidana tidak terpenuhi atau tidak dapat dibuktikan, maka konsekuensinya adalah tindak pidana yang ditudukan kepada si pelaku tidak terbukti dan tuntutan dapat batal demi hukum”.

2.7.1. Unsur subjektif (*mens rea*)

Unsur subjektif terdapat pada diri si pelaku (*dader*). Sesuai dengan asas hukum pidana, bahwa unsur subjektif menghendaki adanya kesalahan dari pelaku sebab tanpa kesalahan maka tidak ada hukuman. Sebagaimana dikemukakan oleh Leden Marpaung pada tahun 2005 bahwa:⁴⁸

⁴⁶ Satjipto Rahardjo, op.cit, hlm. 216.

⁴⁷ Roni Wiyanto, op. cit. hlm. 167.

⁴⁸ Leden Marpaung, 2017, Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana, Sinar Grafika, Cetakan ke-IX, Jakarta, hlm. 9.

“Asas hukum pidana menyatakan “tidak ada hukuman tanpa ada kesalahan” (*An act does not make a person guilty unless the mind is guilty or actus non facit reum nisi mens sit rea*)”.

Berdasarkan pendapat tersebut maka unsur subjektif adalah adanya “kesalahan”. Kemudian terdapat pendapat yang mengemukakan bahwa kemampuan bertanggungjawab pelaku adalah salah satu unsur subjektif tindak pidana. Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa unsur subjektif terbagi dua yaitu kesalahan (*schuld*) dan kemampuan bertanggungjawab (*toerekeningsvatbaarheid*)

2.7.1.1. Kesalahan (*schuld*)

Yang dimaksud dengan kesalahan adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*intention/opzet/dolus*) dan kealpaan (*negligence/culpa/alpa*). *Dolus* dan *Culpa* dapat dilihat pada beberapa doktrin hukum. Lamintang pada tahun 1985 lebih mempergunakan kata *opzet* dan *shuld*

Kesengajaan (*intention/opzet/dolus*) pada umumnya dibagi oleh para pakar menjadi tiga bentuk, sehingga menyetujui bahwa “kesengajaan” terdiri atas:

1. Kesengajaan sebagai maksud (*oogmerk*);
2. Kesengajaan dengan keinsafan pasti (*opzet als zekerheidsbewustzijn*); dan

3. Kesengajaan dengan keinsafan akan kemungkinan (*dolus evantulis*)⁴⁹.

Pendapat tentang kesengajaan sebagai kehendak kemudian dirumuskan ke dalam teori kehendak (*wilstheorie*) dimana kesengajaan adalah menghendaki suatu perbuatan beserta akibat-akibatnya. Pendapat lain kemudian dirumuskan dalam *voorstelling-theorie* (teori membayangkan), bahwa sengaja berarti membayangkan akan akibat timbulnya akibat perbuatan. Seseorang tidak dapat menghendaki akibat akan terjadi, tetapi dapat membayangkan hal tersebut akan terjadi. Teori ini menitikberatkan pada apa yang diketahui dan dibayangkan oleh si pelaku, jika yang dibayangkan benar-benar terjadi maka pelaku dianggap sengaja.

Kesalahan (*schuld*) yang selanjutnya adalah kealpaan (*negligence/culpa/alpa*). Ini merupakan bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan, Satochid Kartanegara pada tahun 1965 mengemukakan bahwa⁵⁰:

“Unsur kealpaan (*culpa*) ini merupakan bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan, dimana kealpaan meliputi dua bentuk, yaitu: tidak berhati-hati dan dapat menduga akibat perbuatan itu”

Van Hamel membagi *culpa* atas dua jenis yakni⁵¹:

- a. Kurang melihat ke depan yang perlu;
- b. Kurang hati-hati yang perlu.

⁴⁹ Lamintang, 2013, Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Citra Aditya Bakti, Cetakan Ke-V, Bandung, hlm. 309.

⁵⁰ Satochid Kartanegara, op. cit. hlm. 86.

⁵¹ Andi Hamzah, op. cit. hlm. 133.

Kemudian Vos juga membedakan unsur (*element*) dari culpa itu ke dalam dua bagian yakni⁵²:

- a. Terdakwa dapat melihat ke depan yang akan terjadi;
- b. Ketidak hati-hatian (tidak dapat dipertanggungjawabkan) perbuatan yang dilakukan (atau pengabaian) atau dengan kata lain harus ada perbuatan yang tidak boleh atau tidak dengan cara demikian dilakukan.

Dari pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa kelalaian atau kealpaan dapat dibagi ke dalam tiga bentuk yaitu:

- a. Tidak mengadakan kehati-hatian dalam melakukan perbuatan sebagaimana yang diwajibkan oleh hukum;
- b. Tidak memiliki pengetahuan dalam melakukan perbuatan sebagaimana yang diwajibkan oleh hukum; dan
- c. Kurang mengadakan kebijakan dalam melakukan perbuatan.

2.7.1.2. Kemampuan bertanggungjawab (*toerekeningsvatbaarheid*)

Dapat dikatakan bahwa kesalahan baru ada jika ada pembuat yang dapat dipertanggungjawabkan. Perbuatan yang dilakukannya dapat dicelakan kepadanya. Celaan tersebut merupakan celaan etis atau celaan hukum. Sehingga peraturan-peraturan hukum dapat mengubah keyakinan etis pribadi kita sendiri.

Pertanggungjawaban pidana hanya dapat dikenakan kepada pelaku tindak pidana yang memiliki kemampuan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya. Pertanggungjawaban

⁵² Andi Hamzah, loc. cit.

tersebut kemudian disebutkan di dalam buku 1 KUHP Pasal 44 ayat (1), yang berbunyi:⁵³

“Barang siapa yang melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.”

Bunyi Pasal 44 ayat (1) tersebut kemudian dapat ditafsirkan bahwa seseorang yang dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya jika, antara lain:

- a. Tidak dalam keadaan sakit sementara atau sakit terus menerus;
- b. Tidak dalam keadaan cacat selama pertumbuhannya; dan
- c. Tidak dalam keadaan terkejut atau mengigau.

Pertanggungjaawaban pidana selanjutnya terdapat pada pada Pasal 45 KUHP dengan bunyi:⁵⁴

“Dalam hal penuntutan pidana terhadap orang yang belum deewasa karena melakukan suatu perbuatan sebelum enam belas tahun, hakim dapat menentukan: memerintahkan supaya yang bersalah dikembalikan kepada orang tuanya, waliya atau pemeliharanya, tanpa dipidana apa pun; atau memerintahkan supaya yang bersalah diserahkan kepada pemerintah tanpa pidana apapun, jika perbuatan merupakan kejahatan atau salah satu pelanggaran berdasarkan Pasal-Pasal 489, 490, 492, 496, 497, 503 – 505, 514, 517 – 519, 526, 531, 532, 536, dan 540 serta belum lewat dua tahun sejak dinyatakan bersalah karena melakukan kejahatan atau salah stu pelanggaran tersebut di atas, dan putusannya telah menjadi tetap; atau menjatuhkan pidana kepada yang bersalah.”

Pasal 45 tersebut memiliki ketentuan tindak pidana yang dikhususkan kepada seseorang yang belum dewasa, dimana

⁵³ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 44 ayat (1).

⁵⁴ Ibid., Pasal 45.

pemidanaan hanya dikhususkan bagi seseorang yang kemampuan jiwanya:

- a. Seseorang yang dapat menghendaki suatu perbuatan;
- b. Seseorang yang mengetahui ketrcelaan dari satu perbuatan; dan
- c. Seseorang yang dapat mengetahui akibat dari suatu perbuatan.

2.7.2. Unsur Objektif

Unsur objektif adalah unsur yang berasal dari luar diri si pelaku. Seperti halnya dengan unsur subjektif, juga terdapat beberapa rumusan di dalam unsur-unsur subjektif, antara lain:

2.7.2.1. Perbuatan (*feit*)

Seperti yang telah disebutkan dalam penjelasan tindak pidana sebelumnya. Bahwa unsur suatu perbuatan dibagi menjadi dua, yakni:

1. *Act*, merupakan perbuatan aktif atau positif; dan
2. *Ommision*, merupakan perbuatan pasif atau perbuatan negatif.

Dimana tindak pidana yang terjadi karena perbuatan mendiamkan atau membiarkan⁵⁵.

2.7.2.2. Sifat melawan hukum (*wederrechtelijkheid*)

Sifat melawan hukum merupakan sifat dipat dihukumnya pelaku yang terlepas dari segala alasan-alasan yang dapat membebaskan pelaku. Sifat dari melawan hukum adalah jika

⁵⁵ Leden Marpaung, loc. Cit.

perbuatan bertentangan dengan hukum yang ada. Baik perbuatan bertentangan dengan perintah maupun larangan.

Hukum yang dimaksud adalah hukum *positif* atau hukum yang berlaku pada saat ini di Indonesia. Meskipun juga terdapat hukum tidak tertulis yang dapat memiliki sifat melawan hukum. Akan tetapi peradilan Negara Indonesia menganut asas *Legalitas* dimana tanpa adanya hukum tertulis (hukum positif) maka perbuatan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pelaku.

2.7.2.3. Akibat (*result*)

Akibat dari dilakukannya perbuatan, baik yang merusak secara langsung atau membahayakan. Termasuk dengan hilangnya kepentingan dipertahankan oleh hukum, misalnya: nyawa, badan, kemerdekaan, hak milik, kehormatan, dan sebagainya⁵⁶.

2.8. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Terdapat beberapa faktor-faktor yang dapat mempengaruhi efektifitas penegakan hukum sebagaimana dikemukakan oleh dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, antara lain sebagai berikut:

2.8.1. Faktor hukumnya sendiri

Undang-undang merupakan peraturan tertulis yang dibuat secara sah oleh penguasa pusat maupun daerah. Berlakunya undang-undang terdapat

⁵⁶ Roni Wiyanto, op. cit. hlm. 168.

beberapa asas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut memiliki dampak positif. Asas-asas tersebut antara lain:⁵⁷

- a. Undang-undang tidak berlaku surut; memiliki makna bahwa undang-undang hanya dapat diterapkan pada peristiwa yang disebutkan di dalam undang-undang tersebut dan yang terjadi setelah undang-undang tersebut dinyatakan berlaku;
- b. Undang-undang yang kedudukannya lebih rendah tidak dapat mengesampingkan undang-undang yang berkedudukan lebih tinggi;
- c. Undang-undang yang bersifat khusus mengesampingkan yang umum;
- d. Undang-undang yang berlaku lebih baru mengesampingkan yang lama;
- e. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.

Asas-asas di dalam undang-undang tersebut adalah pedoman dalam pelaksanaan penegakan hukum kedepannya. Persoalan lain yang dapat timbul dalam undang-undang adalah adanya peraturan perundang-undangan yang belum memiliki peraturan pelaksana. Tidak adanya peraturan pelaksana akan sangat mempengaruhi penegakan hukum itu sendiri. Selanjutnya permasalahan yang dapat timbul adalah ketidakjelasan kata-kata di dalam perumusan pasal-pasal yang dapat memungkinkan terjadinya *multitafsir* atau penafsiran yang luas sekali.

⁵⁷ Soerjono Soekanto, 2018, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XV, Depok, hlm. 12-13.

Dengan demikian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor hukum dalam penegakan hukum dapat disebabkan oleh tiga hal, yaitu.⁵⁸

- a. Belum diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang;
- b. Belum adanya peraturan pelaksana untuk menerapkan undang-undang; dan
- c. Ketidakjelasan arti kata-kata di dalam undangundang.

2.8.2. Faktor penegak hukum

Penegak hukum mencakup ruang lingkup yang luas. Dikatakan luas karena penegak hukum mencakup lembaga-lembaga yang menerapkannya seperti pengadilan, kejaksaan, dan kepolisian. Termasuk pejabat-pejabat yang memegang peranan pelaksana dan penegak hukum misalnya para jaksa, polisi, dan hakim. Penegak hukum sebagai penyelenggara hukum berpotensi besar untuk mengetahui efektifitas hukum.

Penegak hukum di dalam menjalankan peranannya kadang menjumpai beberapa halangan-halangan, antara lain:⁵⁹

- a. Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia berinteraksi;
- b. Tingkat aspirasi yang relatif belum tinggi;
- c. Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali untuk membuat suatu proyeksi;
- d. Belum adanya kemampuan untuk menundda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan materiel; dan

⁵⁸ Ibid., hlm. 17-18.

⁵⁹ Ibid., hlm. 34-35.

- e. Kurangnya daya inovasi yang sebenarnya merupakan pasangan konservatisme.

Peranan dan tugas-tugas polisi menjadi sorotan yang sangat tajam. Suatu penelitian tentang polisi Amerika Serikat (secara umum) pernah dilakukan oleh Jerome H. Skolnick. Penelitian tersebut antara lain bertujuan untuk menjawab pertanyaan sebagai berikut:⁶⁰

- a. Untuk kepentingan sosial apa polisi itu harus ada?
- b. Nilai-Nilai apakah yang dijalankan oleh polisi di dalam suatu negara demokratis?
- c. Apakah secara prinsipil polisi merupakan suatu alat pengendalian sosial (*social control*) dengan tugas terpokoknya untuk melaksanakan kaidah-kaidah hukum secara efektif dan efisien?
- d. Apakah polisi merupakan suatu lembaga yang mempunyai ikatan kuat dengan *rule of law*, walaupun aa kemungkinan bahwa keadaan tadi mengurangi ketertiban sosial?
- e. Sampai sejauh manakah dilema yang dihadapi oleh masyarakat dinamis, yaitu dilema antara *order* dan *legality* menghalangi kemampuan polisi dalam menjalankan tugasnya?

Penelitian seperti yang dilakukan oleh Skolnick sangat berguna di Indonesia terlebih lagi menyangkut faktor-faktor yang yang mempengaruhi penegakan hukum itu sendiri. Sehingga dapat diperoleh bahwa penegak

⁶⁰ Soerjono Soekanto, 2014, Pokok-Pokok Sosiologi Hukum, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XXIII, Jakarta, hlm. 198.

hukum sebagai pihak utama pelaksana hukum memiliki keterkaitan dengan efektifitas penegakan hukum.

2.8.3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum

Demi kelancaran dan keberlangsungan penegakan hukum maka dibutuhkan fasilitas-fasilitas tertentu. Fasilitas tersebut meliputi tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, keuangan yang cukup, peralatan yang memadai, dan lain-lain. Apabila hal-hal tersebut tidak terpenuhi maka dapat dikatakan penegakan hukum akan menemukan kendala-kendala dalam mencapai tujuannya⁶¹.

Sumber daya manusia yang berendidikan dan terampil hukum dapat mendukung terciptanya penegakan hukum yang efektif. Salah satu contohnya adalah penegak hukum lalu lintas dalam hal ini adalah polisi. Polisi yang mengerti dan mengetahui pelanggaran dan proses terhadap pelanggaran tersebut dapat menjamin kepastian hukum dapat tercapai.

Salah satu fasilitas selanjutnya adalah fasilitas keuangan. Ekonomis atau biaya dari pelaksanaan sanksi-sanksi terhadap pelaku tindak pidana yang diperhitungkan. Berpegangan pada cara yang lebih efisien sehingga biaya dapat ditekan di dalam program-program pemberantasan pelanggaran jangka panjang. Dalam penanganan perkara cepat atau lambat membutuhkan fasilitas keuangan yang memadai demi terciptanya penegakan hukum yang efektif dan efisien.

⁶¹ Soerjono Soekanto, op.cit. hlm. 37.

2.8.4. Faktor masyarakat

Hukum bersal dan bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat. Dapat dipandang dari sudut tertentu bahwa masyarakat adalah dapat mempengaruhi penegakan hukum. Khususnya pada masyarakat Indonesia, terdapat pendapat-pendapat tertentu tentang hukum. Pengertian-pengertian hukum pada masyarakat tersebut antara lain:⁶²

- a. Hukum diartikan sebagai ilmu pengetahuan;
- b. Hukum diartikan sebagai disiplin, yakni sistem ajaran tentang kenyataan;
- c. Hukum diartikan sebagai norma atau kaidah, yakni patokan perilaku yang diharapkan;
- d. Hukum diartikan sebagai tata hukum, yakni hukum positif tertulis;
- e. Hukum diartikan sebagai petugas atau pejabat;
- f. Hukum diartikan sebagai keputusan pejabat atau penguasa;
- g. Hukum diartikan sebagai proses pemerintahan;
- h. Hukum diartikan sebagai perilaku teratur dan unik;
- i. Hukum diartikan sebagai jalinan nilai;
- j. Hukum diartikan sebagai seni.

Dari berbagai pengertian yang diberikan pada hukum, terdapat kecenderungan yang besar pada masyarakat untuk mengartikan hukum bahkan mengidentifikasinya dengan petugas (dalam arti penegak hukum

⁶² Ibid., hlm. 46.

sebagai pribadi). Akibatnya maka timbul pendapat bahwa baik atau buruknya hukum tergantung pada perilaku penegak hukum tersebut, yang menurut pendapatnya adalah pencerminan dari hukum sebagai suatu proses⁶³.

2.8.5. Faktor kebudayaan

Secara sosiologis kebudayaan merupakan hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa. Hal ini berarti kebudayaan merupakan salah satu hasil kehidupan kelompok yang berfungsi untuk mempertahankan integritas dan integrasi kelompok tersebut⁶⁴.

Di dalam kehidupan sehari-hari orang tak mungkin tidak berurusan dengan hasil-hasil kebudayaan. Setiap hari orang melihat, mempergunakan, dan bahkan kadang-kadang merusak kebudayaan⁶⁵. Faktor kebudayaan sejatinya bersatu padu dengan masyarakat. Sebagai suatu sistem atau subsistem di dalam masyarakat, maka hukum mencakup substansi, struktur, dan kebudayaan. Kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum berlaku, nilai-nilai yang konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (dianuti) dan apa yang dianggap buruk (dihindari)⁶⁶.

Budaya hukum yang cenderung melanggar akan sangat mempengaruhi penegakan hukum. Nilai-nilai tentang apa yang baik dan buruk yang berubah

⁶³ Soerjono Soekanto, loc. cit.

⁶⁴ Soerjono Soekanto, 2014, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XXIII, Jakarta, hlm, 229

⁶⁵ Soerjono Soekanto dan Budi Sulistyowati, 2017, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Cetakan Ke- XLVIII, Jakarta hlm. 147.

⁶⁶ Soerjono Soekanto, 2018, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XV, Depok, hlm. 59-60.

adalah permasalahan besar sehingga penegakan hukum akan berjalan tidak semestinya.

Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa faktor-aktor yang dapat mempengaruhi efektifitas penegakan hukum adalah faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan.

Selain rumusan tersebut di atas, terdapat beberapa pilihan masalah yang dapat diteliti dimana masalah tersebut dapat memengaruhi efektifitas penegakan hukum yang telah dikemukakan oleh Soerjono Soekanto diantaranya:⁶⁷

a. Kesadaran hukum

Terdapat beberapa pendapat yang berhubungan dengan kesadaran hukum. Salah satu pendapat menyatakan bahwa sumber satu-satu hukum dan kekuatan mengikat adalah kesadaran hukum masyarakat. Kesadaran hukum masyarakat adalah yang terbanyak dan yang paling memengaruhi sosiologi hukum terhadap peristiwa tertentu. Sebagaimana Soerjono Soekanto pernah menulis bahwa:⁶⁸

“Perasaan hukum dan keyakinan hukum individu di dalam masyarakat yang merupakan kesadaran hukum individu, merupakan pangkal dari pada kesadaran masyarakat”

Pendapat tersebut pada hakikatnya menyatakan bahwa hukum untuk memenuhi kesadaran hukum masyarakat banyak. Pendapat lain menyatakan, bahwa hukum ditentukan dan tergantung pada aplikasi sehari-hari pejabat hukum. Perilaku pejabat hukum dipandang sebagai

⁶⁷ Soerjono Soekanto, 2014, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XXIII, Jakarta, hlm. 166-201.

⁶⁸ *Ibid.*, hlm. 167.

perwujudan dari kesadaran hukum. Dengan demikian maka kesadaran hukum dapat digolongkan ke dalam kesadaran hukum individu-individu masyarakat dan kesadaran hukum individu-individu pejabat hukum⁶⁹. Kesadaran hukum tersebut dapat dipandang sebagai faktor utama dalam efektifitas penegakan hukum.

b. Sistem sosial masyarakat

Hukum merupakan penggambaran dari sistem sosial, dimana sistem hukum merupakan bagiannya. Sistem hukum mencerminkan unsur-unsur kebudayaan kelompok-kelompok sosial, lembaga-lembaga kemasyarakatan, lapisan-lapisan sosial, kekuasaan, dan wewenang, proses-proses sosial maupun perubahan-perubahan sosial. Terdapat pendapat yang mengemukakan bahwa perubahan di dalam sistem hukum (perubahan-perubahan menyangkut hukum substantif maupun adjektif) tidak dapat menyebabkan terjadinya perubahan-perubahan sosial, kecuali memang perubahan sistem hukum tersebut dimaksudkan untuk mengadakan perubahan sosial. Dengan kata lain, hukum adalah sarana untuk mengubah masyarakat atau mendorong terjadinya perubahan-perubahan tersebut⁷⁰.

Sistem Sosial juga merupakan dasar berlakunya hukum. Hukum yang baik berlandaskan tiga faktor yakni filosofis, yuridis, dan sosiologis. Secara filosofis hukum berlaku jika sesuai dengan cita-cita hukum masyarakat yakni masyarakat yang adil dan makmur. Secara

⁶⁹ Ibid., hlm. 166-167.

⁷⁰ Ibid., hlm. 171.

yuridis hukum berlaku apabila terbentuk oleh badan-badan tertentu atau dengan aturan pembentukannya. Dan secara sosiologis memiliki arti jika hukum tersebut memang dipaksakan berlaku maka hukum tersebut akan ditaati, diikuti, diakui, dan diterima oleh siapa saja yang terkena hukum tersebut. Tentu hal tersebut dapat mengakibatkan perbedaan-perbedaan antara pola pikir dan perilaku yang dikehendaki oleh masyarakat dan hukum tertulis itu sendiri⁷¹.

c. Kepribadian

Penelitian antara hukum dan kepribadian dapat ditemukan pada beberapa disiplin ilmu seperti psikologi, sosiologi, antropologi, ilmu hukum, psikiatri, dan kesejahteraan sosial. Biasanya menghubungkan salah satu aspek hukum dengan unsur tertentu dengan kepribadian. Hukum dan Kepribadian dapat dikelompokkan menjadi tiga golongan, yaitu:⁷²

- a. Sebab-sebab terjadinya pelanggaran terhadap kaidah-kaidah hukum yang bersumber pada jiwa manusia
- b. Usaha-usaha atau cara yang telah melembaga dan mendarah daging, untuk menyelesaikan pelanggaran-pelanggaran terhadap kaidah-kaidah hukum.
- c. Hasil-hasil dari tindakan yang telah melembaga dan menetralkan akibat pelanggaran terhadap kaidah-kaidah hukum.

⁷¹ Ibid., hlm. 171.

⁷² Ibid., hlm. 172.

Kepribadian adalah faktor yang dapat memengaruhi penegakan hukum. Jika dilihat dari individu yang cenderung melanggar maka penegakan hukum akan sia-sia sebab akan terus dilakukan.

d. Pendidikan hukum

Pendidikan baik formal maupun informal mempunyai peranan yang sangat penting dalam masyarakat. Termasuk pendidikan hukum, sehingga dapat dikatakan bahwa lembaga-lembaga pendidikan mempunyai fungsi yang sangat penting untuk mempertahankan stabilitas masyarakat bahkan dapat mengubah masyarakat.

Lembaga-lembaga pendidikan juga memiliki pengaruh sebab proses sosialisasi, akulturasi, dan tempat diperkenalkannya ide-ide baru terdapat pada lembaga pendidikan. Lembaga pendidikan adalah alat untuk mengadakan gerak sosial, serta untuk mendidik kader masa depan mendatang, dimana efektifitas penegakan hukum juga tercurah pada lembaga-lembaga pendidikan hukum⁷³.

e. Pengendalian sosial (*social control*)

Pengendalian sosial tidak hanya dipandang sebagai pengendalian pemerintah atau aparat kepada masyarakat. Pengendalian sosial tidak dipandang sampai itu saja, sebab pengendalian sosial adalah jauh lebih luas, karena pengertian tersebut menyangkut proses, baik yang direncanakan, yang bersifat mendidik, mengajak atau bahkan memaksa

⁷³ Ibid., hlm. 176.

warga masyarakat agar patuh pada nilai-nilai dan kaidah-kaidah kemasyarakatan yang berlaku⁷⁴.

Pengendalian sosial dapat dilakukan oleh individu kepada individu lainnya. Atau bahkan dilakukan oleh individu terhadap kelompok. Seterusnya pengendalian sosial dapat dilakukan oleh kelompok terhadap kelompok. Hal-hal tersebut merupakan bentuk pengendalian sosial di dalam kehidupan sehari-hari.

f. Masalah keadilan (kesebandingan)

Masalah kesebandingan atau keadilan sering dikaitkan dengan kepastian hukum. Terutama di Indonesia keadilan dan kepastian hukum masih merupakan masalah yang sulit terpecahkan. Hal ini karena kedua aspek tersebut merupakan tujuan utama tegaknya hukum⁷⁵.

Keadilan dan kesebandingan sering kali menjadi faktor yang mempengaruhi efektifitas penegakan hukum di Indonesia. Terutama dalam lalu lintas dan angkutan jalan dimana kondisi sosiologi masyarakat terkadang melahirkan stigma penegakan hukum yang tidak adil.

g. Pendapat umum

Hukum dan Pendapat Umum memiliki hubungan satu sama lain. Dalam penelitian utamanya sosiologi hukum hubungan tersebut sangatlah penting. Pendapat bagi orang-orang dari lapisan sosial rendah, prosedur-prosedur menurut hukum mungkin dianggap sebagai prosedur yang

⁷⁴ Ibid., hlm. 180.

⁷⁵ Ibid., hlm. 183.

menyulitkan dan mungkin merupakan alat dari penguasa untuk menekan mereka. Secara keseluruhan penelitian terhadap hubungan antara hukum dengan pendapat umum sebetulnya sangat berguna terutama bagi pembentuk huku, pelaksana hukum, serta penegak hukum pada umumnya. Hal ini perlu, tidak untuk menunjukkan adanya kesalahan-kesalahan tertentu, tetapi justru agar perkembangan hukum sesuai dengan masyarakat⁷⁶.

Secara umum pendapat umum juga merupakan faktor memengaruhi efektifitas penegakan hukum. Pendapat masyarakat akan keadilan dan kepastian hukum justru akan menimbulkan masalah timbal balik penegakan hukum terhadap masyarakat itu sendiri.

h. Peranan kalangan hukum profesional

Peranan kalangan hukum profesional juga tercermin dalam penegakan hukum di Indonesia. Yang dimaksud dengan ahli hukum adalah orang-orang yang secara profesional hidup dari keahlian di bidang hukum seperti pengacara, notaris. Rueschemeyer Rueschemeyer dalam buku “Pokok-Pokok Sosiologi Hukum” oleh Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa:⁷⁷

“profesions are conceived of as service occupation that apply a systematic body of knowlede to problem which are highly relevant to central values of the society ”

⁷⁶ Ibid., hlm. 192.

⁷⁷ Ibid., hlm. 193.

Sehingga profesional hukum dianggap memiliki keahliannya tersendiri yang tidak dimiliki oleh masyarakat lainnya⁷⁸. Peranan dari kalangan profesional adalah untuk memberikan penyuluhan terhadap masyarakat yang dipandang dapat memengaruhi efektifitas penegakan hukum. Sehingga perkumpulan para ahli hukum dapat dipandang untuk meningkatkan serta memelihara kesadaran hukum masyarakat.

i. Penerangan hukum

Penyebaran hukum berkaitan dengan bagaimana kemudian hukum tersebut diketahui oleh masyarakat. Dalam hal penerangan hukum dapat dilakukan melalui sosialisasi atau penyuluhan kepada masyarakat sehingga maksud dan tujuan dari hukum yang dijabarkan dapat diketahui secara jelas. Penerangan hukum adalah salah satu hal utama dalam menjamin terwujudnya efektifitas hukum⁷⁹.

⁷⁸ Soerjono Soekanto, loc. cit.

⁷⁹ Ibid., hlm. 201.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian

Dalam hal mengadakan penelitian untuk memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan penelitian, penulis melakukan penelitian dalam wilayah Kota Makassar dengan fokus pada kecamatan Panakkukang, Ujung Pandang, Mariso, dan Tallo. Dengan mempertimbangkan masih banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari pada lokasi tersebut.

3.2. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian Sosiologi – Yuridis. Penelitian yang meninjau fenomena pelanggaran yang terjadi pada masyarakat dengan memperhatikan penegakan hukumnya serta mengetahui faktor terjadinya fenomena tersebut.

3.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini adalah sebagai dasar dalam menunjang hasil penelitian, jenis dan sumber data antara lain:

3.3.1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari responden di lapangan atau lokasi penelitian. Dilakukan dengan cara wawancara (*interview*) kepada pihak-pihak yang memiliki kompetensi dalam

pengumpulan data berkaitan dengan penelitian. Pihak yang dimaksud adalah penegak hukum (Polisi) dan pengendara sepeda motor pada kota Makassar.

3.3.2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang berupa literatur buku-buku, peraturan perundang-undangan, dokumen, karya ilmiah, surat kabar, internet, dan lain-lain berkaitan dengan objek penelitian yang diteliti.

3.4. Populasi dan Sampel

3.4.1. Populasi

Populasi merupakan objek yang akan diteliti. Yang akan menjadi populasi dalam penelitian ini adalah semua warga Kota Makassar, Polisi Satuan Lalu Lintas Kota Makassar, dan Dinas Perhubungan Kota Makassar.

3.4.2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi, penentuan sampel tersebut menggunakan metode purposive sampling. Yakni dengan mengarah pada objek yang memiliki relevansi pokok permasalahan yang sedang diteliti. Penulis mengambil sampel penelitian berupa jawaban dan tanggapan dari Responden yang mewakili populasi antara lain:

a. Warga Masyarakat	: 50 orang
b. Polisi Satuan Lalu Lintas	: 5 orang
c. Dinas Perhubungan Kota Makassar	: <u>5 orang</u> +
Jumlah	: 60 orang

Sampel responden oleh warga masyarakat akan difokuskan pada kecamatan Panakkukang, Ujung Pandang, Mariso, dan Tallo dengan mempertimbangkan banyaknya pelanggaran sepeda motor yang tidak menyalakan lampu pada siang hari di kecamatan-kecamatan tersebut.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

3.5.1. Pengamatan data melalui literatur yang diteliti dalam penulisan skripsi seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3.5.2. Wawancara (*interview*)

Wawancara dilakukan langsung terhadap narasumber sebagai informan sehingga memperoleh pendapat dan tanggapan langsung mengenai proses penegakan hukum dari masalah yang diteliti. Yang menjadi narasumber adalah lima orang Polisi Satuan Lalu Lintas dan lima orang dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, dan lima orang warga masyarakat Kota Makassar.

3.5.3. Angket

Penulis membuat daftar pertanyaan yang akan diedarkan kepada 50 orang masyarakat sebagai responden untuk memperoleh informasi berkaitan dengan masalah yang diteliti

3.5.4. Studi Dokumen

Studi dokumen dilakukan dengan cara menelaah dan menyalin dokumen atau arsip berkaitan dengan masalah yang diteliti.

3.5.5. Observasi

Menganalisis dan memahami fenomena yang terjadi di dalam masyarakat dengan memperhatikan, merasakan, dan memahami tingkah laku dari masyarakat secara langsung.

3.6. Analisis Data

Data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder selanjutnya diolah dengan menggunakan rumus:

$$P = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Keterangan:

- P : Persentase jumlah responden.
f : Frekuensi.
N : Jumlah responden.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Penerapan Hukum Terhadap Pengendara Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur beberapa ketentuan pidana di dalamnya. Salah satunya adalah kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari yang dimuat dalam Pasal 293 ayat (2). Penegak hukum yang diberikan kewenangan untuk menegakkan ketentuan kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia yang di dalam ketentuan Pasal 259 UU LLAJ Polri dapat melaksanakan penyidikan dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Disamping itu sebagai lembaga publik yang memiliki kaitan di dalam lalu lintas dan angkutan jalan adalah Dinas Perhubungan juga memiliki peranan pasif dalam menegakkan hukum ketentuan UU LLAJ termasuk dalam kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

Menurut A Taufail Lantara, selaku Kepala Bidang PKP (Pengembangan Keselamatan dan Penindakan) Dinas Perhubungan Kota Makassar (wawancara pada tanggal 26 Februari 2020), bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari adalah wewenang Kepolisian Republik Indonesia dalam hal ini adalah Polrestabes

Makassar. Dinas Perhubungan (Dishub) hanya sebagai mitra dalam penegakan hukum tersebut. Tidak hanya dalam penegakan lampu utama semata, tetapi juga dalam hal pelanggaran lalu lintas lainnya yang diatur di dalam UU LLAJ. Dishub berlaku pasif dalam penegakan hukum tersebut.

Dishub Kota Makassar sejauh ini tidak memasang marka atau petunjuk jalan tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari di wilayah Makassar. Menurut Mansur, selaku Staf Penindakan Dishub Kota Makassar (wawancara pada tanggal 26 Februari 2020), hal tersebut tidak dilakukan karena belum ada perda atau dasar hukum untuk memberikan kewenangan kepada Dishub kota Makassar untuk memasang rambu/marka wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Perihal yang dilakukan oleh Dishub Kota Makassar, Lutriani dan Syahrul pada Staf Penindakan Dishub Makassar (wawancara pada tanggal 26 Februari 2020), menjelaskan akan terus melaksanakan sosialisasi tentang beberapa ketentuan di dalam berlalu lintas salah satunya adalah menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Disamping itu juga tetap dilakukannya koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Makassar tentang kemitraan di dalam pelaksanaan operasi penertiban lalu lintas dan penindakan pelanggaran pengguna tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari di Makassar.

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Syachrul, selaku Staf Ur Bin Ops Lantas Polrestabes Makassar (wawancara pada tanggal 3 Februari 2020), menjelaskan bahwa terhadap beberapa langkah-langkah yang dilakukan oleh

Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Makassar berkaitan dengan penggunaan lampu utama sepeda motor pada siang hari dalam UU LLAJ. Langkah konkrit yang dilakukan dimulai dari perencanaan, pengorganisasian dan pelaksanaan. Perencanaan berupa rapat yang dilaksanakan di Mapolwiltabes Makassar. Rapat dihadiri dan diketahui oleh Kapolrestabes Makassar, Walikota Makassar, Kasat Lantas Polrestabes Makassar, Para Kabag/Kasat Fungsi, Kasat Lantas Jajaran Polrestabes Makassar, Dishub Tk.I dan II, PU, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), dan Satpol PP.

Tahapan selanjutnya yakni pengorganisasian yang terdiri dari penyiapan sarana dan penyiapan kekuatan pers. Penyiapan sarana terdiri sebagai berikut:

1. Himbauan digital (Mobil Patroli),
2. Papan Himbauan,
3. Spanduk, brosur, stiker, dll,
4. Megaphone,
5. Traffic Cone,
6. Rambu dan Marka, dan
7. Administrasi ke Instansi terkait dan internal Polri.

Sedangkan penyiapan kekuatan pers dilakukan oleh seluruh Pers lantas, fungsi terkait, POM TNI, Pemkot dan Dishub, Bina Marga, dan Satpol PP.

Langkah konkrit yang terakhir adalah pelaksanaan. Pelaksanaan penegakan hukum terhadap penggunaan lampu utama sepeda motor yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar yakni dibagi ke dalam tiga upaya yaitu *pre-emptif, preventif, dan represif*.

4.1.1. Upaya Pre-Emptif

Upaya pre-emptif dimaksudkan untuk menghilangkan niat. Niat yang timbul karena adanya opini-opini masyarakat baik pribadi maupun kelompok bahwa penggunaan lampu utama pada siang hari tidak ada gunanya. Sehingga tidak perlu untuk menyalakan lampu utama tersebut. Disamping itu juga menghilangkan opini-opini lain yang dapat mempengaruhi niat untuk tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Disamping bahwa Makassar adalah kota yang tumbuh dengan nilai-nilai budaya dan kesamaan berpikir dan budaya yang erat antara satu sama lain. Untuk itu dilakukan upaya yang paling radikal yakni Pre-Emptif. Upaya ini kemudian direalisasikan oleh Satlantas Polrestabes Makassar yakni sebagai berikut:

- a. Pembangunan publik opini/ penggalangan dukungan DPRD, Pemkot, POM TNI dan Masyarakat.
- b. Peningkatan intensitas giat penyuluhan dan penerangan kepada Club otomotif, masyarakat pengguna jalan, lembaga swadaya masyarakat, Organda, dan lain-lain

Upaya pre-emptif sebagai upaya terbaik dalam mencegah terjadinya pelanggaran. Untuk itu upaya ini hendaklah dimaksimalkan oleh petugas terutama dalam menanamkan maksud dan tujuan diberlakukannya lampu utama sepeda motor pada siang hari kepada masyarakat di Kota Makassar.

4.1.2. Upaya Preventif

Upaya selanjutnya yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Makassar adalah upaya preventif. Upaya ini lebih kepada menghilangkan adanya kesempatan. Berdasarkan hasil Observasi yang dilakukan penulis di Jalan Ahmad Yani, Urip Sumohardjo, Cendrawasih, dan Pettarani (observasi pada tanggal 16 sampai 25 Februari 2020), pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari kesempatan untuk melakukan itu ada jika pelanggar tidak melihat adanya petugas yang berjaga.

Untuk itu Heri Setyo Budi, selaku Batilang Satlantas Polrestabes Makassar (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020), menjelaskan bahwa Satlantas Polrestabes Makassar terus melaksanakan melaksanakan giat-giat preventif antara lain laksana giat pengaturan dan penjagaan di posko dan lokasi-lokasi tertib berlalu lintas setiap hari, laksana giat Patroli selektfi di jalan, laksana giat penertiban terhadap hambatan samping roda dua misalna PK5 (Pedagang Kaki Lima), parkir liar, dan setiap hal-hal yang dapat memeberikan kesempatan pada pengendara untuk melanggar dan tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

Sebagai upaya dalam menghilangkan kesempatan, maka sebaiknya setiap petugas akan selalu memonitor baik langsung ataupun tidak langsung. Patroli ini dilakukan pada tiap jalan-jalan di kota makassar. Pelaksanaan patroli petugas yang senantiasa menghilangkan adanya kesempatan

pengendara sepeda motor untuk tidak berkendara tanpa menyalakan lampu utama.

Pada Kota Makassar patroli dan giat yang dilakukan petugas dalam rangka menghilangkan kemungkinan pengendara tidak menyalakan lampu utama pada siang hari belum begitu efektif. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan di Jalan Ahmad Yani, Urip Sumohardjo, Cendrawasih, dan Pettarani pada tanggal 16 sampai dengan 25 Februari 2020, dimana petugas pada pos-pos penjagaan belum mampu menjadi solutif yang memberikan dampak untuk pengendara tidak berkesempatan untuk tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Tidak efektifnya upaya ini juga dipengaruhi karena kurangnya personel dan petugas yang tidak sebanding dengan banyaknya pengguna sepeda motor serta ruas-ruas jalan yang sebagai lokasi patroli menghilangkan kesempatan pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Kota Makassar

4.1.3. Upaya Represif

Upaya yang terakhir adalah upaya represif, Satlantas Polrestabes Makassar dalam mendapati pengguna sepeda motor yang melanggar tidak menyalakan lampu utama pada siang hari akan dilakukan teguran simpatik dengan diberikan penerangan dan peringatan bagi para pelanggar. Tindakan represif selanjutnya adalah dilaksanakannya tahapan Penindakan. Syachrul, Staf Ur Bin Ops Lantas Polrestabes Makassar (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020) berpendapat bahwa penjatuhan tindakan merupakan tindak

tegas yang dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Menurut Heri Setyo Budi, selaku Staf bagian Tilang Satlantas Polretabes Makassar (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020) menerangkan bahwa Penindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Makassar mengacu pada Pasal 159 dan Pasal 160 UU LLAJ dilakukan oleh petugas lalu lintas yang sedang bertugas. Petugas lalu lintas berwenang untuk:

- a. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Sepeda Bermotor yang melanggar;
- b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seperti tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari;
- c. Meminta keterangan pengemudi Sepeda Motor;
- d. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Keterangan Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. Melakukan Penindakan terhadap pelanggaran sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari;
- f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Pelaksanaan penindakan pelanggaran berdasarkan temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar sesuai dengan Pasal 25 PP Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :⁸⁰

- (1) Penerbitan Surat Tilang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (3) dilakukan dengan pengisian dan penandatanganan Belangko Tilang.
- (2) Belangko Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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;
 - f. Tempat atau alamat dan/atau nomor telpon 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; dan
 - k. Catatan petugas penindak.
- (3) Isi Blanko Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e hanya dapat diisi bagi Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak menghadiri sidang.
- (4) Pengadaan Belangko Tilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.

Menurut Heri Setyo Budi, selaku Staf Batilang Satlantas Polrestabes Makassar (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020), bahwa pelaksanaan penindakan dengan pemberian surat tilang oleh Petugas untuk sebagai dasar hadir di persidangan atau membayar denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah, kepentingan Kepolisian Negara Republik Indonesia, Pengadilan negeri

⁸⁰ PP Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara RI Tahun 2012 Nomor 187, Pasal 25.

Setempat, dan Kejaksaan Negeri Setempat. Dan apabila pelanggar tidak bersedia mendatangi Surat Tilang maka petugas memberikan catatan akan ketidaksediaan pelanggar.

Penindakan yang dilakukan di jalan hingga saat ini terbatas dilakukan pada kawasan tertib berlalu lintas saja. Hal ini karena kawasan tersebut memiliki fasilitas-fasilitas pendukung seperti marka dan petunjuk lajur kiri untuk sepeda motor. Kawasan tertib berlalu lintas antara lain disebutkan oleh Syachrul, Staf Ur Bin Ops Lantas Polrestabes Makassar antara lain:

1. Ahmad Yani,
2. Penghibur,
3. H Bau,
4. Pasar Ikan,
5. Ujung Pandang,
6. Sudiang, dan kawasan tertib lalu lintas lainnya

Selain penindakan yang dilakukan berdasarkan temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan, Syachrul (wawancara pada pada tanggal 10 Februari 2020) juga menjelaskan tentang penindakan berdasarkan rekaman elektronik yang dimuat dalam Pasal 28 PP no 80 tahun 2012 .Pelaksanaan penindakan pelanggaran sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari hari berdasarkan bukti rekaman elektronik oleh Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar sesuai dengan Pasal 28 PP Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan. Rekaman elektronik diperoleh melalui rekaman CCTV yang terpasang di beberapa titik di Makassar antara lain:⁸¹

1. Simpang Lima Bandara
2. Simpan Empat Daya
3. Flyover
4. Jalan Ratulangi, Jalan Sudirman
5. Jalan Haji Bau
6. Jalan Dg Sirua
7. Jalan Kartini
8. Jalan Kerung-kerung, Jalan Masjid Raya
9. Jalan Bandang, Jalan Andalas
10. Jalan Penghibur, Tentara Pelajar
11. Jalan Latimojong
12. Jalan Bawakaraeng
13. Jalan Lanto Dg Pasewang
14. Jalan Veteran
15. Jalan Sungai Saddang
16. Jalan Toddopuli
17. Jalan Adyaksa
18. Jalan Pengayoman
19. Polrestabes Makassar
20. Balaikota Makassar

⁸¹ Hermawan Mappiwali, <https://www.sulselsatu.com/2018/12/26/makassar/inilah-15-titik-cctv-tilang-elektronik-di-makassar.html>, 2 Maret 2020.

Penindakan dengan rekaman CCTV dilakukan dengan *zoom* atau memperbesar pada plat nomor kendaraan. Data kendaraan akan diblokir dan dikirim ke samsat Makassar yang selanjutnya data kendaraan yang ditilang secara elektronik dikirim melalui kantor Pos ke rumah pengendara yang tertilang. Akibatnya tidak dapat melakukan perbuatan hukum seperti menjual dan membayar pajak kendaraan yang ditilang.

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lampu utama sepeda motor pada siang hari di Makassar sepanjang tahun 2019 masih minim. Dapat dilihat dari data Satlantas Polrestabes Makassar yang sepanjang tahun hanya menindak sebanyak empat puluh delapan penindakan pelanggaran saja.

Tabel 1.1 Data Pelanggaran Kendaraan Roda Dua Satlantas Polrestabes Makassar 2019

No	Bulan	Helm	Balapan Kecepatan	Lebih dari 2 Orang	Kelengkapan	Surat-Surat	Rambu Marka	Melawan Arus	Lajur Kiri	Tidak Nyala Lampu Siang Hari	Penomoratan	Lain-Lain	Jumlah
1	Januari	54	20	0	54	348	34	57	4	2	3	0	576
2	Februari	72	3	1	115	908	69	86	0	20	0	0	1274
3	Maret	97	7	3	62	838	76	90	0	21	0	0	1194
4	April	102	16	2	90	809	53	68	0	2	0	0	1142
5	Mei	100	1	3	137	1413	75	62	0	1	1	0	1793
6	Juni	89	4	1	52	841	57	74	0	0	0	0	1118
7	Juli	43	29	0	48	405	45	44	0	0	0	0	614
8	Agustus	65	3	2	50	318	45	57	0	0	0	0	540
9	September	71	0	2	52	343	47	46	0	0	0	0	561

10	Oktober	86	5	0	48	472	59	70	0	2	0	3	745
11	November	121	9	4	58	600	82	89	0	0	0	0	963
12	Desember	140	0	0	61	640	59	75	0	0	0	0	975
JUMLAH		1040	97	18	827	7935	701	818	4	48	4	3	11495

Penindakan pelanggaran tidak menyalakan lampu pada siang hari oleh roda dua selama satu tahun pada Tabel 1.1 di atas sangat sedikit, tidak sebanding dengan banyaknya pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu mereka di siang hari. Begitu pula dengan E-Tilang melalui rekaman CCTV yang belum diterapkannya penindakan terhadap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar menggunakan CCTV sepanjang tahun 2019. Menurut Kasman, selaku Staf Tilang Satlantas Polrestabes Makassar (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020), Penindakan yang dilakukan masih sedikit sebab masih dimungkinkan dilakukannya teguran dan himbauan secara langsung. Berbeda dalam hal kegiatan razia atau operasi patuh lalu lintas yang selain diberikan himbauan, juga dilakukan penindakan atas pelanggaran tidak menyalakan lampu sepeda motor di siang hari.

Penindakan yang dilakukan belum begitu efektif. Masih banyak pengguna sepeda motor yang tidak diproses karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Begitu pula dengan pendapat masyarakat yang didominasi dengan pendapat bahwa pelanggar tidak menyalakan lampu di siang hari belum diproses. Hal ini bisa dilihat pada tabel angket berikut:

Tabel 2.1 Hasil Angket Penindakan Pelanggar Kewajiban Menyalakan Lampu Utama di Makassar Yang Diproses

Apakah menurut anda sudah ada pelanggar yang diproses karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Belum	24	48
Sudah ada tapi dihentikan	11	22
Diproses pada tingkat penyidikan	5	10
JUMLAH:	40	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Dari hasil angket sebanyak 48% dari 40 respon masyarakat yang menginginkan diberlakukannya sanksi terhadap pelanggar yang tidak menyalakan lampu di siang hari. Mayoritas masyarakat menganggap bahwa belum dilakukan proses penegakan hukum terhadap pengguna sepeda motor karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari di Makassar.

Penindakan yang dilakukan adalah penegakan hukum terhadap pengguna sepeda motor karena tidak menyalakan lampu utama di siang hari. Untuk itu perlu diketahui apakah alasan pengguna sepeda motor tersebut tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari seperti pada tabel hasil angket berikut.

Tabel 2.2 Hasil Angket Tentang Situasi Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Dalam kondisi apa Anda tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Tidak berfungsinya lampu utama sepeda motor	26	52
Lupa menyalakan lampu utama	7	14
Sengaja tidak menyalakan lampu utama	17	34
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Hasil angket menunjukkan sebanyak 52% (26) dari 50 responden beralasan bahwa pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari karena lampu utama pada motor mereka yang tidak berfungsi. Hal ini mestinya menjadi perhatian oleh setiap pengguna sepeda motor. Lampu utama disamping merupakan kewajiban untuk menyalakannya pada siang hari, juga merupakan komponen yang sangat penting sebagai satu-satunya penerangan pada malam hari. Selanjutnya sebanyak 14% (7) dari 50 responden tidak menyalakan lampu karena lupa menyalakan. Lupa merupakan bentuk kelalain yang berujung pada pelanggaran. Walaupun tidak disengaja, lupa karena tidak menyalakan lampu tetap mendapatkan penindakan. Untuk itu sudah semestinya demi ketaatan masyarakat, penulis beranggapan perlu adanya rambu-rambu ataupun bentuk-bentuk sosialisasi lainnya yang dapat memberikan ketaatan masyarakat yang lebih.

Sementara dari hasil angket tersebut alasan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama di siang hari karena sengaja tidak meyalakannya yakni sebanyak 34% (17) dari 50 responden. Penulis beranggapan bahwa alasan sengaja tidak menyalakan lampu adalah pelanggaran yang disengaja. Untuk itu penindakan haruslah diperketat.

Selain itu juga pemahaman atas kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari sebagai pelaksanaan upaya *pre-emptif* yang belum begitu efektif. Dari hasil angket tentang pemahaman masyarakat tentang kewajiban menyalakan lampu di siang hari menunjukkan bahwa sebanyak 72% dari 50 responden masyarakat kurang memahami, selanjutnya 16% tidak memahami dan hanya 12% masyarakat yang memahami seperti pada tabel berikut.

Tabel 2.3 Hasil Angket Pemahaman Kewajiban Menyalakan Lampu Utama di Makassar

Apakah Anda memahami tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari		
Jawaban:	F	%
Tidak Memahami	8	16
Kurang Memahami	36	72
Memahami	6	12
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Berdasarkan tabel di atas dari 50 orang, 8 (16%) menyatakan tidak memahami kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Selanjutnya terdapat 36 (72%) masyarakat yang kurang memahami kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Sedangkan hanya terdapat 6 (12%) masyarakat yang memahami kewajiban tersebut. Hal ini menunjukkan sosialisasi untuk memberikan pemahaman pentingnya menyalakan lampu utama belum sepenuhnya ampu. Kesadaran masyarakat akan timbul dari adanya pemahaman yang penting untuk menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari. Sehingga pelanggaran tidak banyak terjadi dan penegakan hukum dalam memberikan pemahaman Pasal 107 ayat (2) tentang kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari akan lebih maksimal. Meninjau hal ini, maka penulis menyimpulkan bahwa *pre-emptif* yang dilakukan belum efektif.

Upaya-upaya pengenalan kewajiban dan ketentuan undang-undang agar masyarakat mampu memahami ketentuan tidak berjalan baik. Sehingga respon masyarakat terhadap kewajiban lampu sepeda motor di siang hari yang

menimbulkan pendapat beragam dan mempengaruhi penegakan hukum kewajiban tersebut.

Penegakan hukum yang dilakukan masih belum efektif. Penindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Makassar dapat dikatakan masih sedikit yang jauh berbeda dengan banyaknya temuan pelanggaran secara langsung di lapangan. Penulis mengkaji melalui observasi dan pengamatan secara langsung terhadap pengendara sepeda motor di Makassar, begitu banyak pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Begitu halnya dengan hasil angket dimana masyarakat lebih menganggap jika pelanggaran terhadap lampu utama sepeda motor pada siang hari yang belum diberikan sanksi secara hukum. Ini menandakan bahwa penegakan hukum terhadap penggunaan lampu utama sepeda motor pada siang hari di Makassar masih kurang efektif.

4.2. Faktor-Faktor Penyebab Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Ketentuan hukum kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari haruslah ditaati. Pengamatan dan observasi menunjukkan bahwa masih begitu banyak pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama mereka ketika berkendara di siang hari. Hal ini tentu menimbulkan pertanyaan, mengapa mereka tidak menyalakan lampu utama mereka. Berdasarkan penelitian berupa angket dan wawancara yang telah dilakukan, penulis merumuskan faktor-faktor yang menyebabkan pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama mereka pada siang hari, antara lain:

4.2.1.Faktor Masyarakat Itu Sendiri

Masyarakat sebagai salah satu elemen yang dapat mempengaruhi pengakan hukum. Demi realisaasi hukum yang baik maka masyarakat haruslah mengetahui adanya kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari. Hasil angket menunjukkan bahwa pengetahuan masyarakat akan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari lebih banyak dibanding dengan yang tidak mengetahui. Dapat dilihat pada angket mengenai ketidaktahuan, kekurangtahuan, atau masyarakat yang mengetahui adanya kewajiban untuk menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari. Seperti pada Tabel 2.4 di bawah tentang hasil angket pengetahuan masyarakat atas kewajiban menyalakan lampu di Makassar. Sebanyak 12% dari 50 responden mengetahui adanya kewajiban menyalakan lampu utama, 24% kurag tahu, dan 12% yang tidak mengetahui.

Tabel 2.4 Hasil Angket Pengetahuan Masyarakat Atas Kewajiban Menyalakan Lampu Di Makassar

Apakah anda tau ada peraturan yang mewajibkan menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Tidak tahu	6	12
Kurang tahu	12	24
Mengetahui	32	64
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Adanya pengetahuan akan kewajiban menyalakan lampu sepeda motor pada siang hari belum tentu dilakukan oleh setiap pengguna sepeda motor tersebut. Observasi yang telah dilakukan di Jalan Ahmad Yani, Urip Sumohardjo, Cendrawasih, dan Pettarani pada tanggal 16 sampai dengan 25 Februari 2020 menunjukkan bahwa masih lebih banyak masyarakat yang tidak menyalakan lampu utamanya saat berkendara sepeda motor di siang hari. Ternyata masyarakat mengetahui dan mengenali kewajiban lampu utama sepeda motor di siang hari tidak dapat menjamin akan dapat diaplikasikan menyalakan lampu utama di siang hari oleh pengguna sepeda motor tersebut. Disamping itu hasil angket juga menunjukkan bahwa hampir semua pengguna sepeda motor tidak setuju dengan kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari. Hasil yang menunjukkan sebanyak 72% dari 50 responden tidak setuju dengan adanya aturan lampu di siang hari, dan 0% yang sangat setuju dengan kewajiban tersebut, seperti pada tabel angket berikut:

Tabel 2.5 Hasil Angket Tentang Kesetujuan Pengguna Sepeda Motor Akan Kewajiban Menyalakan Lampu di Makassar

Setujukah anda dengan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Tidak setuju	36	72
Setuju	14	28
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Hasil angket tersebut menunjukkan bahwa faktor paling utama sebagai penyebab pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari adalah faktor masyarakat sebagai pengguna sepeda motor itu sendiri yang tidak setuju atas kewajiban tersebut. Ketidaksetujuan masyarakat pengguna sepeda motor tersebut dipertegas dengan hasil angket yang memperlihatkan pendapat masyarakat bahwa tidak perlu ada sanksi bagi pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari. Masyarakat cenderung tidak setuju dengan adanya sanksi yang diberikan kepada pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari sehingga berpendapat tidak perlu adanya sanksi yang mengatur tentang pelanggaran tersebut, seperti pada tabel hasil angket berikut:

Tabel 2.6 Hasil Angket Tentang Pendapat Akan Sanksi Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Menurut anda apakah pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari perlu diberikan sanksi?		
Jawaban:	F	%
Ya	6	12
Tidak	44	88
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Dari hasil angket yang telah dilakukan penulis, bahwa masyarakat atau pengguna sepeda motor berpendapat tidak perlu adanya sanksi untuk setiap

pengendara yang tidak menyalakan lampu utama pada pada siang hari. Seperti pada tabel di atas terdapat sebanyak 88% (44) dari 50 responden tidak setuju akan sanksi penindakan yang dilakukan kepada pelanggar karena tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Sedangkan hanya terdapat 6% (12) dari 50 responden yang setuju dengan sanksi kewajiban tersebut. Pengguna sepeda motor sebagai subjek hukum akan sangat mempengaruhi pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari terlebih lagi jika didominasi oleh pendapat tidak perlu ada sanksi untuk setiap pelanggaran tersebut.

Penulis melakukan interview terhadap masyarakat yang setuju akan diberlakukannya sanksi terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Dapat dilihat pada tabel hasil wawancara berikut bahwa sebanyak 50% (3) dari masyarkat yang setuju jika sanksi yang diterapkan hanyalah berupa teguran dan peringatan.

Tabel 2.7 Hasil Angket Tentang Pendapat Akan Sanksi Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Apabila jawaban anda adalah Ya (perlu diberikan sanksi). Apakah Sanksi yang pantas untuk pengendara sepeda motor yang tidak melakakan lampu utama di siang hari?		
Jawaban:	F	%
Sanksi teguran dan peringatan	3	50
Sanksi denda	1	17
Sanksi penindakan	2	33
JUMLAH:	6	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Sementara sebanyak 17% (2), masyarakat menginginkan diberlakukannya sanksi penindakan. ini menandakan bahwa walaupun sanksi terhadap pengendara sepeda motor karena tidak menyalakan lampu utama di siang hari itu ada, tetapi masyarakat didominasi menginginkan sanksi yang berupa teguran dan peringatan.

Penulis juga telah melakukan wawancara langsung terhadap masyarakat yang tidak menginginkan adanya sanksi atas tidak menjalankan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Masyarakat lebih didominasi oleh jawaban tidak perlu ada sanksi untuk kewajiban tersebut, sebagaimana data yang dikumpulkan pada tabel berikut.

Tabel 2.8 Hasil Angket Tentang Pendapat Akan Sanksi Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Apabila jawaban anda adalah Tidak (tidak perlu ada sanksi). Bagaimanakan seharusnya penerapan lampu utama sepeda motor pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Tidak perlu ada aturan kewajiban menyalakan lampu	40	91
Aturan ada tetapi tidak perlu diwajibkan	1	2
Aturan ada dan diwajibkan tetapi tidak perlu ada sanksi	3	7
JUMLAH:	44	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Dari hasil wawancara langsung yang telah dilakukan penulis, yang pertama sebanyak 91% (40) dari 44 masyarakat yang tidak menginginkan adanya sanksi berpendapat bahwa memang tidak perlu ada aturan kewajiban

menyalakan lampu utama pada siang hari. Artinya Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ tidak perlu diberlakukan. Selanjutnya sebanyak 1% (2) beranggapan bahwa aturan ada tetapi tidak diwajibkan, dan sebanyak 3% (7) yang menginginkan aturan tetap ada dan diwajibkan tetapi tidak perlu ada sanksi. Keduanya memiliki makna yang serupa artinya masyarakat yang hanya ingin sebuah aturan yang tidak memiliki sanksi apapun. Sehingga penerapan Pasal 107 ayat (2) UU LLAJ tetap ada tetapi Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ tidak diberlakukan

Kemudian ditambah lagi dengan kondisi atau situasi tertentu yang dapat memicu pengguna sepeda motor tersebut untuk menyalakan lampu utamanya pada siang hari. Seperti pada tabel hasil angket berikut:

Tabel 2.9 Hasil Angket Tentang Situasi Pengguna Sepeda Motor Mulai Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Dalam kondisi apa Anda mulai menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Jika lampu menyala secara otomatis	30	60
Jika ada petugas/pemeriksaan/razia	6	12
Tetap menyalakan dalam kondisi apapun	14	28
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Angket yang membuktikan bahwa pengguna sepeda motor mulai menyalakan lampu utama di siang hari hanya jika lampu utama sepeda motor yang dikendarainya tersebut menyala secara otomatis. Pengguna sepeda motor menyalakan lampu siang tersebut memang dirancang untuk

tetap menyala walaupun di siang hari. Selanjutnya penulis mencari tahu apakah ada alasan yang menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari seperti pada tabel angket berikut:

Tabel 2.10 Hasil Angket Tentang Alasan Pengguna Sepeda Motor Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari di Makassar

Apakah alasan Anda tidak menyalakan lampu utama pada siang hari?		
Jawaban:	F	%
Agar Saklar lampu tidak cepat rusak	8	16
Menghemat energi (aki)	17	54
Agar Lampu utama tidak cepat rusak	15	30
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Sebanyak 54% (17) pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari beralasan bahwa lampu utama tersebut dapat mengakibatkan boros energi (aki). Selanjutnya diikuti dengan alasan agar lampu utama tidak cepat rusak sebanyak 30% (15) dan agar saklar lampu tidak cepat rusak sebanyak 16% (8).

Berdasarkan pengamatan data tersebut di atas maka masyarakat Kota Makassar memang telah mengetahui adanya kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari. Akan tetapi mereka cenderung melanggar dengan tidak menyalakan lampu utama di siang hari, sebab masyarakat tidak setuju dengan ketentuan menyalakan lampu utama tersebut sehingga setiap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari tidak perlu untuk diberikan sanksi. Hal lain yang timbul dalam opini

masyarakat adalah menyalakan lampu utama di siang hari hanya jika lampu utama sepeda motor tersebut menyala secara otomatis karena jika menyalakan secara sengaja akan menyebabkan pemborosan energi atau aki motor akan cepat habis. Untuk itu masyarakat beranggapan bahwa tidak perlu menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari. Dari hasil uraian tersebut, penulis menyimpulkan bahwa faktor utama pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama di siang hari adalah faktor masyarakat itu sendiri.

4.2.2.Faktor Hukum atau Undang-Undangnya

Masyarakat Indonesia tidak terpisahkan dari hukum dan peraturan perundang-undangan. Pemahaman hukum terhadap ketentuan Pasal 107 ayat (2) tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari oleh masyarakat akan sangat mempengaruhi kepatuhan atas ketentuan kewajiban menyalakan lampu utama tersebut. Setelah dilakukan angket pada pengguna sepeda motor Kota Makassar. Hasil angket menunjukkan bahwa lebih banyak pengendara yang tahu kewajiban menyalakan lampu di siang hari. Masyarakat yang tahu adanya kewajiban lampu utama di siang hari belum tentu memahami maksud dan tujuan diwajibkannya lampu utama sepeda motor pada siang hari.

Berbeda dengan pemahaman masyarakat tentang pertimbangan hukum diwajibkannya lampu utama sepeda motor di siang hari sangatlah penting. Maksud dan tujuan diharuskannya menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari dapat berupa demi menjaga keselamatan pengendara sepeda

motor yang tidak diketahui oleh masyarakat. Dapat dikatakan bahwa pemahaman masyarakat akan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari tersebut masih sangatlah kurang. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 2.2 tentang hasil angket pemahaman kewajiban menyalakan lampu utama di Makassar sebelumnya, dimana masih banyak masyarakat yang kurang memahami akan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari sebesar 72% dari 50 responden.

Salah satu kendala besar yang menyebabkan pengguna roda dua tidak menyalakan lampu di siang hari adalah pemahaman akan hukum tersebut. Untuk itu diperlukan suatu regulasi yang lebih baru dan mempertegas tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari tersebut. Sehingga kewajiban ini menjadi terang di mata masyarakat khususnya pengguna sepeda motor. Pemahaman masyarakat tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari dapat dilakukan dengan pendidikan hukum atau sosialisasi. Sosialisasi tersebut akan memaparkan dasar-dasar pertimbangan dan alasan khusus sehingga diwajibkannya menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari. Data angket tentang sosialisasi menyalakan lampu di siang hari menunjukkan apabila sosialisasi itu masih belum maksimal dilakukan.

Tabel 2.11 Hasil Angket Sosialisasi Kewajiban Menyalakan Lampu Utama di Makassar

Menurut Anda apakah pernah diadakan sosialisasi tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari di Makassar?		
Jawaban:	F	%
Tidak Pernah	33	66
Pernah	17	34
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Sebanyak 66% dari 50 responden masyarakat pengguna sepeda motor menganggap jika sosialisasi tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor tidak dilakukan. Kurangnya sosialisasi tersebut dapat menjadikan pemahaman tentang kewajiban menyalakan lampu pada siang hari menjadi kurang tersampaikan, sehingga pengguna sepeda motor tidak mengetahui apa maksud dan tujuan diharuskannya menyalakan lampu utama pada siang hari.

4.2.3. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum sebagai organ yang menjalankan hukum sebagaimana mestinya. Data Satlantas Polrestabes Makassar menunjukkan bahwa masih kurangnya penegakan hukum atau penindakan terhadap pelanggar yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari yakni hanya sebanyak empat puluh delapan penindakan saja selama satu tahun. Tentu dengan kurangnya penindakan terhadap pelanggaran lampu utama di siang hari akan menimbulkan ketidakpatuhan oleh pengguna sepeda motor. Ketidakpatuhan tersebut timbul karena penindakan yang tidak dilakukan.

Faktor ketidakpatuhan ini juga dapat dilihat berdasarkan hasil angket pada Tabel 2.1 sebelumnya tentang angket penindakan pelanggar kewajiban menyalakan lampu utama di makassar yang diproses, sebanyak 48% responden berpendapat bahwa belum ada pelanggar yang diproses karena tidak menyalakan lampu pada siang hari. Padahal jika setiap masyarakat berpandangan bahwa penegak hukum akan memproses setiap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari maka dapat meningkatkan ketaatan menyalakan lampu utama oleh setiap pengguna sepeda motor. Faktor penegak hukum ini dapat menimbulkan budaya berkendara masyarakat yang cenderung tidak menyalakan lampu di siang hari.

4.2.4.Faktor Sarana dan Fasilitas Pendukung

Faktor Sarana dan fasilitas pendukung memiliki kaitan dengan faktor hukum lampu sepeda motor di siang hari. Jika masyarakat tidak mengetahui kewajiban menyalakan lampu di siang hari maka fasilitas dan sarana pendukung dapat menutupi ketidaktahuan masyarakat akan kewajiban tersebut. Sarana dan fasilitas dapat diberlakukan dengan membentuk peraturan baru yang lebih khusus sehingga penggunaan lampu utama sepeda motor pada siang hari menjadi lebih efektif di Makassar.

Sarana dan fasilitas terdiri dapat berupa rambu-rambu jalan atau bahkan adanya marka jalan tentang kewajiban menyalakan lampu di siang hari. Rambu-rambu tersebut dapat mengingatkan pengguna sepeda motor yang lupa menyalakan lampu atau tidak sadar lampu utamanya sedang tidak

aktif. Berdasarkan hasil angket, menunjukkan bahwa tidak ada fasilitas baik berupa rambu atau marka yang menunjukkan kewajiban menyalakan lampu utama oleh pengendara sepeda motor. Dapat dilihat dari tabel angket mengenai sosialisasi kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari pada Kota Makassar berikut.

Tabel 2.12 Hasil Angket Sarana/Fasilitas Kewajiban Menyalakan Lampu Utama Sepeda Motor di Makassar

Apakah fasilitas/sarana lalu lintas telah mendukung kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari		
Jawaban:	F	%
Tidak ada	25	50
Sudah ada tapi belum difungsikan	24	48
Sudah memadai	1	2
JUMLAH:	50	100

Sumber Data: Angket yang diolah Tahun 2020

Berdasarkan tabel hasil angket di atas, pendapat masyarakat tentang fasilitas dan sarana yang sudah memadai sebanyak 2% dari 50 responden. Dan sebanyak 50% menyatakan tidak ada sarana dan fasilitas pendukung. Masyarakat sebagai pengguna jalan dan sepeda motor cenderung tidak menemukan sarana dan fasilitas tersebut. Masyarakat pengguna sepeda motor juga melihat adanya sarana dan fasilitas tetapi belum difungsikan yakni sebanyak 48% (24). Salah satunya mengenai rekaman CCTV yang terpasang di beberapa area lalu lintas yang belum mampu menindaki setiap pelanggaran. Disamping itu tidak adanya sarana dan fasilitas juga dapat mempengaruhi faktor penegakan hukumnya.

Menurut Syachrul, selaku (wawancara pada tanggal 10 Februari 2020), menegaskan bahwa juga sebagai kendala dalam penegakan hukum dan penindakan berdasarkan temuan di jalan adalah kurang tersedianya jalur khusus sepeda motor. Jalur khusus sepeda motor sangat membantu dalam melakukan penindakan di jalan. Apalagi ditambah dengan perilaku masyarakat kota Makassar yang masih sering “kucing-kucingan” dengan aparat, dengan kata lain jika pengendara sepeda motor melihat petugas atau CCTV pemantau akan berperilaku baik tanpa melanggar, sebaliknya jika tidak ada petugas yang berjaga maka pengendara sepeda motor berkendara dengan tidak memperhatikan kewajiban berkendara tersebut termasuk menyalakan lampu utama pada siang hari. Sarana dan fasilitas pendukung berkaitan erat dengan faktor penegak hukum dalam penindakan pelanggaran lampu utama sepeda motor siang hari di Makassar. Adanya jalur yang dibuat khusus untuk sepeda motor akan lebih efektif dalam hal penindakan tidak hanya masalah lampu utama sepeda motor di siang hari, tetapi juga dalam hal penindakan pelanggaran-pelanggaran lainnya.

BAB 5

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

5.1.1. Penerapan hukum terhadap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari adalah dilakukannya upaya *pre-emptif*, *preventif*, dan *represif* akan tetapi penegakan hukum tersebut belum begitu efektif, mengingat masih banyaknya pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari serta tidak dilakukannya penindakan kepada setiap pengguna sepeda motor tersebut.

5.1.2. Faktor-faktor yang menyebabkan pengguna sepeda motor tidak menyalakan lampu utama pada siang hari antara lain faktor masyarakat itu sendiri yang tidak setuju dengan kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari, faktor hukum atau undang-undangnya yang belum dipahami oleh pengguna sepeda motor, faktor penegak hukum yang belum bekerja efektif, dan faktor sarana atau fasilitas pendukung kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari yang belum memadai di Kota Makassar.

5.2. Saran

5.2.1. Agar Satlantas Polrestabes Makassar sebagai pihak penegak hukum terhadap pelanggaran Pasal 293 ayat (2) jo 107 ayat (2) tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari dapat terus dilakukan dengan pemberian sanksi sesuai ketentuan kepada setiap pelanggar.

5.2.2. Agar dapat dilakukan sosialisasi dan pendidikan hukum tentang kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari tidak hanya oleh pihak penegak hukum seperti Satlantas Polrestabes Makassar, tetapi juga oleh Pemerintah Kota Makassar beserta Dinas-dinas terkait demi membangun opini masyarakat Kota Makassar akan pentingnya menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

5.2.3. Mengingat kewajiban menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari membebani masyarakat dan banyaknya masyarakat yang tidak setuju diberlakukannya kewajiban ini serta maksud dan tujuan diwajibkannya menyalakan lampu utama pada siang hari yang tidak terasmpaikan, maka sebaiknya kewajiban ini tidak lagi diberlakukan terutama di Kota Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Abdurahmat, 2008, *Efektivitas Organisasi Edisi Pertama*, Airlangga, Jakarta.

Adami Chazawi, 2016, *Pelajaran Hukum Pidana: Bagian 2*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-VII, Jakarta.

Andi Hamzah, 2017, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.

Ishaq, 2016, *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-III, Jakarta.

Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ke-IV.

Lamintang, 2013, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Cetakan Ke-V, Bandung.

Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, 2016, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.

Leden Marpaung, 2017, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Cetakan Ke-IX, Jakarta.

Marwan Mas, 2011, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Edisi Ke-III Makassar.

Nurul Qamar., dkk, 2016, *Sosiologi Hukum (Sociology of Law)*, Mitra Wacana Media, Jakarta

Ruslan Renggong, 2019, *Hukum Pidana Khusus: Memahami Delik-Delik di Luar KUHP*, Kencana, Cetakan Ke-III, Jakarta

Roni Wiyanto, 2016, *Asas Asas Hukum Pidana Indonesia*, Mandar Maju, Bandung.

Satjipto Rahardjo, 2010, *Masalah Penegakan Hukum (Suatu Tinjauan Sosiologis)*, Sinar Baru, Bandung.

-----, 2014. *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Cetakan Ke-VIII, Bandung.

Sedarmayanti, 2009, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*, Mandar Maju, Bandung,

Soerjono Soekanto, 2014, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XXIII, Jakarta.

-----, 2018, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-XV, Depok.

Soerjono Soekanto dan Budi Sulistyowati, 2017, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Cetakan Ke- XLVIII, Jakarta.

Teguh Prasetyo, 2016, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Cetakan Ke-VII, Jakarta.

Peraturan Perundang-Undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Peraturan Pemerintah Nomor 27 tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Undang-Undang Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Website:

Administrator SMKN 1 Tulang Bawang Tengah, <https://smkn1tbt.sch.id/blog/jenis-komponen-mesin-sepeda-motor-serta-cara-kerjanya/>, 12 Juni 2020.

Ardito Ramadhan, <https://nasional.kompas.com/read/2020/01/11/14572241/mahasiswa-gugat-aturan-wajib-nyalakan-lampu-motor-siang-hari-ke-mk>, 17 Januari 2020.

Hermawan Mappiwali, <https://www.sulsatsu.com/2018/12/26/makassar/inilah-15-titik-cctv-tilang-elektronik-di-makassar.html>, 2 Maret 2020.

Randy Wirayudha, <https://historia.id/urban/articles/tudingan-kotor-kepada-aturan-menyalakan-lampu-motor-P1BwW>, 15 November 2019.

Reza Agis, <https://zonabikers.com/mengenal-jenis-lampu-utama-sepeda-motor/>, 20 November 2019.

https://id.wikipedia.org/wiki/Sepeda_motor, 5 Desember 2019.

Septian Pamungkas, <https://otomotif.okezone.com/read/2011/08/04/424/488156/aholias-automatic-headlight-on>, 20 November 2019.

LAMPIRAN

Gambar 1.1 Wawancara Dengan Syachrul selaku Staf Ur Bin Ops Lantas Polrestabes Makassar



Gambar 1.2 Wawancara Dengan Kasman selaku Staf Tilang Lantas Polrestabes Makassar



Gambar 1.3 Wawancara Dengan A Taufail Lantara selaku Kepala Bidang PKP (Pengembangan Keselamatan dan Penindakan) Dinas Perhubungan Kota Makassar



Gambar 1.4 Sampeling Angket Kepada Pengendara Sepeda Motor di Kecamatan Mariso



**Gambar 1.5 Sampeling Angket Kepada Pengendara Sepeda Motor
Kecamatan Ujung Pandang 1**



**Gambar 1.6 Sampeling Angket Kepada Pengendara Sepeda Motor
Kecamatan Ujung Pandang 2**



**Gambar 1.7 Sampeling Angket Kepada Pengendara Sepeda Motor
Kecamatan Panakkukang**



BOSOWA

