

**ANALISIS PENERAPAN PASAL 289 UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGGUNAAN
SAFETY BELT DI KOTA MAKASSAR**



ALYA SAFIRA

4516060185

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu
Hukum Fakultas Hukum Universitas Bosowa

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

2023

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa

Nama : Alya Safira
NIM : 4516060185
Program Studi : Ilmu Hukum
Minat : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Analisis Penerapan Pasal 289 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar.

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

Makassar, Mei 2023

Disetujui

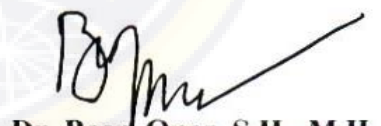
Pembimbing I



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

NIDN. 0905126202

Pembimbing II




Dr. Basri Oner, S.H., M.H.

NIDN. 0927076501

Mengetahui :

Dekan Fakultas Hukum



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

NIDN. 0924056801

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Bosowa menerangkan bahwa :

Nama : Alya Safira
NIM : 4516060185
Program Studi : Ilmu Hukum
Minat : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Analisis Penerapan Pasal 289 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar

Telah disetujui skripsinya untuk diajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program Strata Satu (S1).

Makassar, Mei 2023

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Bosowa



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

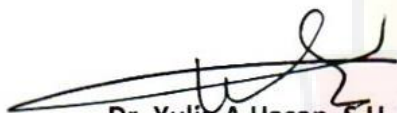
NIDN. 0924056801

HALAMAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, bagian **Hukum Pidana** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar Nomor A. 289/FH/UNIBOS/VIII/2023 tanggal 14 Agustus 2023 tentang Panitia Ujian Skripsi, Maka pada hari ini Jumat, 18 Agustus 2023 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh saudara/i. **ALYA SAFIRA** Pada Nomor Pokok Mahasiswa **4516060185** yang dibimbing oleh **Prof. Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H** selaku **Pembimbing I** dan **Dr. Basri Oner, S.H., M.H.** selaku **Pembimbing II** dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas:

Panitia Ujian

Ketua



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

Sekretaris,



Dr. Andi Tira, S.H., M.H.

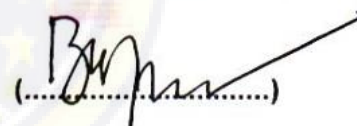
Tim Penguji

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



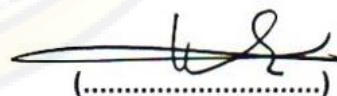
(.....)

2. Dr. Basri Oner, S.H., M.H.



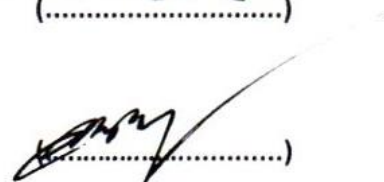
(.....)

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



(.....)

4. Dr. Abdul Haris Hamid, S.H., M.H.



(.....)

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi dengan judul “Analisis Penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan Safety Belt Di Kota Makassar” ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan benar.

Nama : Alya Safira

NIM : 4516060185

PROG.STUDI/FAK : Ilmu Hukum



KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. Karena berkat rahmat dan karunia-Nya, dan teriring salam dan shalawat hanya tercurah kepada Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini merupakan tugas akhir untuk mencapai gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Fakultas Hukum Program Studi Ilmu Hukum Universitas Bosowa Makassar, dengan mengambil judul “Analisis Penerapan Pasal 289 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar”

Terkhusus penulis sampaikan terima kasih yang tulus kepada kedua orangtua saya, Bapak Yunus Tajuddin dan Ibu Naderatan serta Suami saya tercinta Faizal J. Pasombo dan anakku tersayang Azkiya Fatimah karena sudah menjadi penyemangat saya baik secara moral maupun moriil dalam menyelesaikan tugas skripsi ini. Insyallah apa yang mereka berikan kepada penulis akan menjadi pahala dunia akhirat. Penulis juga tidak lupa mengucapkan terima kasih karena selama berproses di kampus dan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bantuan, bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak.

Untuk itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Batara Surya, S.T., M.Si. selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
2. Ibu Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.

3. Bapak Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H., M.H. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak Prof. Dr. Ruslan Renggong, S.H., M.H. dan Bapak Dr. Basri Oner, S.H., M.H., sebagai dosen pembimbing atas waktu yang telah diluangkan untuk membimbing, memberi motivasi dan memberi bantuan literatur, serta diskusi-diskusi yang dilakukan dengan penulis.
5. Seluruh Dosen Universitas Bosowa yang telah memberikan Ilmu dan Pendidikannya kepada penulis sehingga wawasan penulis bisa bertambah. Beserta seluruh Staf Fakultas Hukum Universitas Bosowa, terima kasih atas bantuannya dalam pengurusan Administrasi.
6. Ucapan terima kasih penulis berikan kepada saudara, adik dan seluruh keluarga tercinta yang selalu memberikan kasih sayang, doa, bantuan dan dukungan untuk menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada seluruh teman-temanku, terutama ARMY dan ZEROSE, Kak Tini Pjm, Hani Kth, Aiss JJK, dan Armygens lainnya, terimakasih banyak supportnya bestie. Kepada Bangtan dan ZB1 terimakasih sudah hadir, terutama Bpk Kim Taehyung dan Bpk Sung Han Bin, be happy kalian. Bismillah 2024 meet ZB1, 2025 meet BTS, aamiin.
8. And last but not least, say ingin berterimakasih kepada diri saya, terimakasih sudah mau bertahan sejauh ini, terimakasih untuk tidak menyerah, meskipun banyak cobaan dan rintangan, semoga tetap kuat untuk terus belajar memperbaiki diri menjadi lebih baik. Jangan malas,

harus kerja keras untuk membahagiakan kedua orangtua, suami dan anak, dan terutama bahagiakan diri sendiri.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari kesalahan dan jauh dari sempurna. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun, Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat digunakan sebagai tambahan informasi bagi semua pihak yang membutuhkan.

Makassar, Mei 2023

Penulis

ABSTRAK

Alya Safira, dengan judul : Analisis Penerapan Pasal 289 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar, dibawah bimbingan Ruslan Renggong selaku Pembimbing I dan Basri Oner selaku Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) terhadap pengemudi mobil yang tidak menggunakan *safetybelt* di Kota Makassar serta memahami penyebab pengemudi mobil tidak menggunakan *safetybelt* pada saat mengendarai kendaraannya di jalan umum.

Metode yang digunakan yaitu metode penelitian hukum kualitatif dengan penekanan penelitian sosiologi hukum yang diperoleh dari lapangan dipadukan dengan pendekatan Yuridis atau undang-undang atau bahan literatur hukum (*statute approach*).

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Pasal 289 UULLAJ telah berjalan dengan baik di Kota Makassar yang dapat dilihat dari penegakan yang dilakukan oleh pihak Kepolisian dalam hal ini Ditlantas Polda Sulsel, serta dilihat dari penyebab pengendara tidak menggunakan sabuk keselamatan sangat beragam mulai dari Jarak tempuh yang relatif dekat, Mengganggu saat berkendara, Terkadang lupa menggunakan sabuk keselamatan, Tidak terbiasa menggunakan sabuk keselamatan dan Tidak nyaman saat menggunakan sabuk keselamatan serta aturan dengan pemberian sanksi yang ringan kepada para pelanggar menyebabkan penggunaan sabuk keselamatan dianggap remeh oleh pengendara.

Kata Kunci : Pengguna jalan, lalu lintas, *safety belt*.

ABSTRACT

Alya Safira, with the title : Analysis of the Application of Article 289 of Law Number 22 of 2009 Concerning Road Traffic and Transportation Against the Use of Safety Belts in Makassar City, under the guidance of Ruslan Renggong as Advisor I and Basri Oner as Advisor II

This study aims to determine the application of article 289 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (UULLAJ) to car drivers who do not use safety belts in Makassar City and to understand the causes of car drivers not using safety belts when driving their vehicles on public roads.

The method used is a qualitative legal research method with an emphasis on legal sociology research obtained from the field combined with a juridical or statutory approach or legal literature (statute approach).

Based on the results of the research, it shows that the application of article 289 UULLAJ has been going well in Makassar City which can be seen from the enforcement carried out by the Police, in this case the South Sulawesi Regional Police Traffic Directorate, as well as from the causes of drivers not using safety belts, which vary widely, starting from relatively long distances, close, disturbing when driving, sometimes forgetting to use a seat belt, not used to using a seat belt and uncomfortable when using a seat belt as well as rules with light sanctions for violators cause the use of a seatbelt to be underestimated by motorists.

Keywords : Road users, traffic, safety belts

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Kegunaan Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Tinjauan Umum Tentang Penegak Hukum	7
1. Pengertian Penegakan Hukum	7
2. Konsep Penegakan Hukum	10
3. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.....	11
B. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran	21
1. Pengertian Pelanggaran.....	21
2. Pengertian Lalu Lintas	23
C. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas	23
D. Tinjauan Umum Tentang Sarana Keselamatan Lalu Lintas	25
1. Pengertian Sarana Keselamatan	25
2. Sabuk Keselamatan	27
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Lokasi Penelitian	29
B. Tipe Penelitian	29
C. Jenis Dan Sumber Data	30
1. Jenis Data	30

2. Sumber Data.....	31
D. Metode Pengumpulan Data.....	32
E. Analisis Data.....	33
BAB IV HASIL PENELITIAN dan PEMBAHASAN.....	34
A. Penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.....	34
B. Penyebab Pengemudi Tidak Menggunakan <i>Safety Belt</i>	44
BAB V KESIMPULAN dan SARAN.....	47
A. Kesimpulan.....	47
B. Saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA.....	49
LAMPIRAN.....	52



DAFTAR TABEL

1. Data Tilang Tahun 2021	37
Tabel I Data pelanggaran lalu lintas berdasarkan tindakan	37
Tabel II Data pelanggaran lalu lintas ditinjau dari jenis kendaraan	37
Tabel III Data Pelanggaran 7 prioritas kendaraan bermotor roda 4	38
2. Data Tilang Tahun 2022	39
Tabel IV Data pelanggaran lalu lintas berdasarkan tindakan	39
Tabel V Data pelanggaran lalu lintas ditinjau dari jenis kendaraan	39
Tabel VI Data Pelanggaran 7 prioritas kendaraan bermotor roda 4	40
3. Data Tilang Tahun 2023	41
Tabel VII Data pelanggaran lalu lintas berdasarkan tindakan	41
Tabel VIII Data pelanggaran lalu lintas ditinjau dari jenis kendaraan	42
Tabel IX Data Pelanggaran 7 prioritas kendaraan bermotor roda 4	42

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai suatu negara berkembang bangsa Indonesia semakin giat untuk terus memacu pembangunan di segala bidang, salah satunya ialah dalam bidang transportasi. Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, hal ini dikarenakan keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, daratan rendah dan tinggi yang sangat luas dapat terhubung satu sama lain karena adanya alat transportasi yang dapat menjangkau mobilitas masyarakat melalui udara, laut dan darat.

Jalanan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bagian pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di permukaan tanah diatas permukaan tanah, laut dan udara.¹ Pesatnya pertumbuhan transportasi baik udara, laut dan terlebih darat menyebabkan semakin padatnya arus lalu lintas. Kepadatan lalu lintas juga didukung oleh peningkatan jumlah kendaraan pribadi masyarakat. Kondisi sarana angkutan umum yang belum memadai membuat masyarakat lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi, dari pada harus menggunakan sarana transportasi umum sebagai alat mobilitas dalam

¹ Ruslan Renggong, HUKUM PIDANA KHUSUS Memahami Delik-delik di Luar KUHP Edisi Revisi, Kencana : Jakarta, 2021, hlm. 250.

menunjang kehidupan masyarakat. Namun, peningkatan jumlah kendaraan pribadi tidak sejalan dengan peningkatan kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kenyataannya masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat. Lemahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan berlalu-lintas terlihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara, sehingga melahirkan budaya tidak disiplin pada masyarakat. Kurang sadarnya masyarakat dalam hukum berlalu- lintas dapat dilihat dalam perilaku misalnya tidak menggunakan sabuk keselamatan saat berkendara untuk pengendara roda empat. Berdasarkan Pasal 1 Ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 tahun 2002 tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan yang berbunyi :

“(1) Sabuk Keselamatan adalah perangkat peralatan yang merupakan bagian dan terpasang pada kendaraan bermotor, yang berfungsi untuk mencegah benturan terutama bagian kepala dan dada dengan bagian kendaraan sebagai akibat perubahan gerak kendaraan secara tiba-tiba;²”

Berdasarkan pasal di atas mengenai sabuk keselamatan bisa ditarik kesimpulan bahwa penggunaan sabuk keselamatan pada saat berkendara sangatlah penting untuk melindungi pengendara mengalami benturan terhadap bagian mobil, atau apabila jika mengalami kecelakaan pengendara tidak sampai terlempar keluar dari mobil yang dikendarai dan gunanya untuk meminimalisir angka korban jiwa akibat dari kecelakaan lalu lintas. Sebenarnya dalam penggunaan sabuk keselamatan sendiri

² Pasal 1 Ayat 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 tahun 2002 tentang persyaratan teknis sabuk keselamatan diakses pada 20 Maret 2019

dalam pola pikir masyarakat adalah sesuatu hal yang dilarang hal tersebut pulalah justru yang menyelamatkan nyawa mereka.

Pada hakikatnya semakin pesatnya perkembangan zaman dan semakin banyaknya pengguna mobil, bahwasanya peraturan tersebut wajib dipatuhi oleh semua pengendara mobil saat berkendara baik itu laki-laki atau perempuan tidak membedakan satu sama lain yang gunanya sebenarnya adalah untuk keselamatan mereka sendiri agar meminimalisir hal-hal yang tidak diinginkan. Dalam Undang-undang tersebut diatur pula mengenai sanksi apabila pengendara melanggar Pasal 106 ayat 6 akan dijatuhi sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku, yaitu pada Pasal 289 Undang Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi sebagai berikut:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).³

Upaya penegakan hukum kemudian dilakukan untuk meminimalisir tingkat kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa akibat pelanggaran penggunaan sabuk keselamatan khususnya di Kota Makassar. Hal ini sejalan dengan tujuan aturan hukum yang dikemukakan oleh Renggong dalam tulisannya yakni agar tercipta keserasian dan ketertiban

³ Pasal 106 ayat 6 UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diakses pada 20 Juli 2020.

dalam lingkungan masyarakat.⁴ Oleh sebab itu, pelaku tindak pidana wajib dijatuhi sanksi sesuai dengan aturan, dan diadili serta ditindaklanjuti sebagaimana tugas negara.⁵ Salah satu contohnya dilansir dari IDN Times Sulsel, penindakan dalam Operasi Patuh Jaring yang digelar Kepolisian Polrestabes Kota Makassar pada tanggal 29 Agustus 2019 sebanyak 334 pelanggar didominasi oleh pengendara roda empat yang tidak memakai sabuk keselamatan.⁶ Hal tersebut menunjukkan bahwa masih kurangnya tingkat kesadaran hukum lalu-lintas masyarakat Kota Makassar akan aturan penggunaan sabuk keselamatan.

Pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, sudah sepatutnya bertanggung jawab dan melakukan penegakan hukum dalam menangani masalah pelanggaran lalu lintas akibat pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara roda empat dalam menggunakan sabuk keselamatan pada saat berkendara. Bentuk suatu tanggungjawab pemerintah bukan hanya mengeluarkan peraturan dan kebijakan atau melakukan penegakan hukum (*law enforcement*) yang tertuang dalam Pasal 289 UU Nomor 22 Tahun 2009 saja, namun tidak kalah pentingnya adalah untuk melakukan pengawasan dan pengendalian dari aparat kepolisian yang secara tegas sudah diamanatkan oleh Undang-Undang,

⁴ Ruslan Renggong, 2015. *Pengantar Hukum Pidana*. Sah Media. Makassar. Hal. 16

⁵ Farel Al Ghany, Waspada Santing, Basri Oner. 2022. Tinjauan Yuridis terhadap Pelaku Tindak Pidana Penistaan Agama Melalui Media Sosial. *Clavia: Journal of Law*, Vol. 20 No. 2 (Agustus 2022). Hal. 204.

⁶ Gregorius Aryodamar P, 2019, Operasi Patuh di Makassar Jaring 334 Pelanggar, Semua Ditilang. <https://sulsel.idntimes.com/news/sulsel/aanpranata/operasi-patuh-di-makassar-jaring-334-pelanggar-semua-ditilang/3>

selain itu perlu dilakukannya sosialisasi secara menyeluruh untuk meningkatkan kesadaran pengguna kendaraan roda empat akan pentingnya sabuk keselamatan pada saat berkendara gunanya untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas dan untuk meminimalisir angka korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan permasalahan tersebut penulis sangat tertarik, untuk melakukan kajian dalam bentuk penelitian tentang “ANALISIS PENERAPAN PASAL 289 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGGUNAAN *SAFETY BELT* DI KOTA MAKASSAR”

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas berkaitan dengan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar, dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi kendaraan roda 4 atau lebih yang tidak menggunakan *safetybelt* di Kota Makassar?
2. Apakah penyebab pengemudi kendaraan roda empat atau lebih tidak menggunakan *safetybelt* pada saat berkendara di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian mengenai Penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar bertujuan untuk :

1. Mengetahui penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak menggunakan *safetybelt* di Kota Makassar.
2. Mengetahui penyebab pengemudi kendaraan roda empat atau lebih tidak menggunakan *safetybelt* pada saat mengendarai kendaraannya di jalan umum.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian mengenai Penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* di Kota Makassar dapat memberikan kegunaan sebagai berikut :

1. Untuk memberikan kontribusi teoritis bagi perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan, dalam hal ini perkembangan dan kemajuan hukum pidana pada khususnya serta ilmu hukum pada umumnya.
2. Untuk dijadikan referensi tambahan bagi para akademisi dan kalangan yang berminat dalam bidang kajian yang sama.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum

1. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Secara konsepsional, inti dari penegakkan hukum terletak pada kegiatan meyerasikan hubungan nilai-nilai terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Konsepsi yang mempunyai dasar filosofis tersebut memerlukan penjelasan lebih lanjut sehingga akan tampak lebih konkrit.⁷

Penegakan hukum di Indonesia selain berkaitan dengan substansi, struktur, dan budaya hukum, juga berkaitan dengan konsep negara hukum kita yang merupakan negara hukum yang demokratis. Paradigmanya tidak hanya berorientasi pada konsep *rechtstaat* saja tetapi juga berorientasi pada *rule of law*. Dengan paradigma ini, setiap penegakan hukum akan mampu melepaskan diri dari bentuk jebakan-jebakan formalitas prosedural serta mendorong para penegak hukum

⁷ Soerjono Soekanto. 2019. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Raja Grafindo Persada. Depok. hal 5

untuk kreatif dan berani menggali nilai- nilai keadilan serta menegakkan etika dan moral dalam setiap penyelesaian kasus hukum. Perubahan paradigma ini harus diartikan pula sebagai upaya mengembalikan rasa keadilan dan moral sebagai ruh hukum yang akan dibangun untuk masa depan negara hukum Indonesia.⁸

Penegakan hukum adalah suatu usaha untuk menanggulangi kejahatan secara rasional, memenuhi rasa keadilan dan berdaya guna. Dalam rangka menanggulangi kejahatan terhadap berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku kejahatan, berupa sarana pidana maupun non hukum pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Apabila sarana pidana dipanggil untuk menanggulangi kejahatan, berarti akan dilaksanakan politik hukum pidana, yakni mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.⁹

Sedangkan menurut Jimly Asshiddiqie Penegakan Hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsi norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan- hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.¹⁰ Kemudian menurut pandangan satjipto rahardjo

⁸ Moh. Mahfud MD. 2010. *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi*, Rajawali Pers. PT RajaGrafindo Persada. Jakarta. hal 186.

⁹ Barda Nawawi Arief.2002. *Kebijakan Hukum Pidana*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. hal. 109.

¹⁰ Jimly, *Penegakan Hukum*. www.jimly.com. diakses 10 mei 2019.

penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak sekedar menurut kata-kata hitam-putih dari peraturan melainkan menurut semangat dan makna lebih dalam dari undang-undang atau hukum.¹¹

Penegakan hukum adalah mereka yang langsung maupun tidak langsung berkecimpung dalam proses dalam penegakan hukum. Penegakan hukum tersebut menyerasikan antara nilai, kaidah dan perilaku. Misalnya, nilai-nilai kepastian hukum dengan kesebandingan hukum, kaidah Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, dan juga pola perilaku pengemudi kendaraan bermotor. Penegakan hukum tersebut berkisar dari menindak dan memelihara kedamaian yang bertujuan keadilan.¹²

Penegak hukum (Kepolisian) merupakan salah satu unsur dalam penegakan hukum di ranah lalu lintas. Tugas dari polisi adalah menyelenggarakan pengendalian sosial, memperlancar interaksi sosial dan mengadakan perubahan atau menciptakan inovasi pembaharuan penegakan hukum lalu lintas karena polisi lalu lintas bertindak sebagai *agent of change*. Penegakan hukum lalu lintas bertujuan untuk mencegah dan mengatasi masalah-masalah lalu lintas yang terjadi di Indonesia.¹³

¹¹ Satjipto Rahardjo.2006. *Membedah Hukum Progresif*. PT. Kompas. Jakarta. hal. 6

¹² Soerjono Soekanto. 1990. *Polisi dan Lalu lintas*. Maju Mandar. Bandung. hal. 4

¹³ *Ibid.*

Dari beberapa pendapat ahli mengenai penegak hukum lalu lintas, pada hakikatnya penegak hukum adalah mereka yang mempunyai kewenangan penuh untuk menyelenggarakan pengendalian sosial di jalan raya. Penegakan hukum juga sangat berguna bagi masyarakat untuk memperlancar interaksi sosial yang terjadi di masyarakat pada umumnya dan membangun pola pikir agar taat pada aturan yang berlaku.

2. Konsep Penegakan Hukum

Penegakan hukum dapat menjamin kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum pada era modernisasi dan globalisasi saat ini dapat terlaksana, apabila berbagai dimensi kehidupan hukum selalu menjaga keselarasan, keseimbangan dan keserasian antara moralitas sipil yang didasarkan oleh nilai-nilai actual di dalam masyarakat beradab. Sebagai proses kegiatan yang meliputi berbagai pihak termasuk masyarakat dalam rangka pencapaian tujuan adalah keharusan untuk melihat penegakan hukum pidana sebagai suatu sistem peradilan pidana.

Penegakan hukum sendiri harus diartikan dalam kerangka tiga konsep, yaitu sebagai berikut:¹⁴

¹⁴ Mardjono Reksodipuro. 1997. *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*. Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia. Jakarta. hal.9

- a. Konsep penegakan hukum yang bersifat total (*total enforcement concept*) yang menuntut agar semua nilai yang ada di belakang norma hukum tersebut ditegakkan tanpa terkecuali.
- b. Konsep penegakan hukum yang bersifat penuh (*full enforcement concept*) yang menyadari bahwa konsep total perlu dibatasi dengan hukum acara dan sebagainya demi perlindungan kepentingan individual.¹⁵
- c. Konsep penegakan hukum actual (*actual enforcement concept*) yang muncul setelah diyakini adanya diskresi dalam penegakan hukum karena keterbatasan-keterbatasan, baik yang berkaitan dengan sarana-prasarana, kualitas sumber daya manusianya, kualitas perundang-undangannya dan kurangnya partisipasi masyarakat.

3. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Menurut Soerjono Soekanto ada lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu, sebagai berikut¹⁶ :

- a. Faktor hukum diantaranya termasuk peraturan perundang-undangan
- b. Faktor penegak hukum

¹⁵ Rima Hamzah, Abdul Sala Siku, Yulia Hasan, *Efektifitas Fungsi Pembimbing Kemasyarakatan Dalam Pendampingan Anak Yang Berhadapan Dengan Hukum Pada Proses Diversi Tindak Pidana Pencurian*, Indonesian Jurnal of Legality of Law, Vol 3 No. 1, Desember 2020, h. 20, <https://journal.unibos.ac.id/ijlf/article/view/586/186> (Diakses Februari 2023).

¹⁶ Soerjono Soekanto, *Loc.cit*, h. 7

- c. Sarana dan prasarana yang bisa mendukung berjalannya penegakan hukum salah satunya CCTV.
- d. Faktor sosial masyarakat yaitu tempat hukum diterapkan
- e. Faktor budaya yaitu sebagai hasil cipta, karya, karsa yang berdasar pada karsa manusia didalam pergaulannya.

Penegakan hukum merupakan instrumen yang sangat penting dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Sehingga ada beberapa faktor yang mempengaruhi jalannya penegakan hukum adalah :

a. Faktor Hukum

Hans Kelsen berpandangan bahwa hukum adalah tata aturan (*order*) sebagai suatu sistem aturan-aturan (*rules*) tentang perilaku manusia. Dengan demikian, hukum tidak menunjuk pada suatu aturan tunggal (*rule*), tetapi seperangkat aturan (*rules*) yang memiliki suatu kesatuan sehingga dapat dipahami sebagai suatu sistem.¹⁷

Yang dimaksud dengan hukum merupakan segala sesuatu yang menimbulkan aturan-aturan yang mempunyai kekuatan yang bersifat memaksa, yaitu apabila dilanggar akan mendapatkan sanksi yang tegas dan nyata sehingga menimbulkan efek jera bagi pelaku.¹⁸ Hukum merupakan suatu alat untuk memelihara ketertiban dalam masyarakat. Mengingat fungsinya sifat hukum,

¹⁷ Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at.2012.*Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. KonPress. Jakarta.hal. 13.

¹⁸ Soerjono Soekanto. *Loc.cit.* hal 15

pada dasarnya adalah konservatif artinya, hukum bersifat memelihara dan mempertahankan yang telah tercapai. Fungsi demikian diperlukan dalam setiap masyarakat, termasuk masyarakat yang sedang membangun, karena di sini pun ada hasil-hasil yang harus dipelihara, dilindungi dan diamankan.

Akan tetapi, masyarakat yang sedang membangun, yang dalam definisi kita berarti masyarakat yang sedang berubah cepat, hukum tidak cukup memiliki memiliki fungsi demikian saja. Ia juga harus dapat membantu proses perubahan masyarakat itu.

Pandangan yang kolot tentang hukum yang menitikberatkan fungsi pemeliharaan ketertiban dalam arti statis, dan menekankan sifat konservatif dari hukum, menganggap bahwa hukum tidak dapat memainkan suatu peranan yang berarti dalam proses pembaharuan.¹⁹ Sumber lain menyatakan bahwa hukum adalah suatu yang indah, ia merupakan instrumen atau alat. Agar alat ini ada artinya, sehingga harus ada yang menggunakan alat tersebut, yaitu mereka para petugas penegak hukum dan warga masyarakat dimana hukum tersebut akan di berlakukan sebagai suatu sarana untuk mendapatkan keadilan.²⁰ Hukum atau ilmu hukum adalah merupakan suatu sistem aturan yang secara resmi dianggap mengikat dan di kukuhkan oleh masyarakat. Para ahli menyatakan

¹⁹ Mochtar Kusumaatmadja.2002. *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)*. Penerbit Alumni. Bandung. .hal. 14

²⁰ Erna widjajati. 2012. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jalur. Jakarta.hal 1

hukum sangat susah untuk di definisikan karena hukum mempunyai pandangan yang sangatlah luas.²¹ Contohnya saja ketika seorang polisi melihat kondisi pelanggaran lalu lintas banyak sekali terkait dengan pelanggaran lalu lintas itu apa saja, misalnya tidak memakai helm, tidak membawa kelengkapan surat dan tidak menggunakan sabuk keselamatan dan lain lain itu merupakan sangat luas definisinya pun mengenai pelanggaran lalu lintas saja. Sehingga penafsiran hukum pun seperti itu sangat luas jangkauannya setiap orang bisa berbeda penafsirannya.

Timbulnya hukum karena adanya sumber, berikut sumber hukum dilihat dari dua segi yaitu segi materiil dan segi formil.

Sumber hukum materiil adalah sumber hukum yang menentukan isi kaidah hukum, terdiri atas :

- 1) Perasaan seseorang atau pendapat umum;
- 2) Agama;
- 3) Kebiasaan;
- 4) Politik Hukum dari Pemerintah.

Sumber hukum formil merupakan tempat atau sumber darimana suatu peraturan memperoleh kekuatan hukum. Hal ini berkaitan dengan bentuk atau cara yang menyebabkan peraturan hukum itu berlaku, terdiri atas :

²¹ *Ibid.*

- 1) Undang-undang : sebagai peraturan Negara yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, diadakan dan dipelihara oleh penguasa Negara. Undang-Undang memiliki 2 arti, yaitu :
 - a) Undang-Undang dalam arti formil adalah setiap keputusan pemerintah yang merupakan Undang-Undang karena pembuatannya, misalnya dibuat oleh pemerintah bersama-sama dengan parlemen.
 - b) Undang-Undang dalam arti materiil adalah setiap keputusan pemerintah yang menurut isinya mengikat langsung bagi setiap penduduk.
- 2) Kebiasaan adalah perbuatan manusia yang terus dilakukan berulang-ulang dalam hal yang sama.
- 3) Keputusan-keputusan hakim (*yurisprudensi*) ialah keputusan hakim terdahulu yang sering diikuti dan dijadikan dasar keputusan oleh hakim mengenai masalah yang sama.
- 4) Traktat adalah dua orang mengadakan kata sepakat (*consensus*) tentang sesuatu hal maka mereka mengadakan perjanjian.
- 5) Pendapat sarjana hukum yang ternama juga mempunyai kekuasaan dan berpengaruh dalam pengambilan keputusan oleh hakim.

Pada hakikatnya hukum (perundangan-undangan) baru merupakan suatu aturan tertulis atau kewajiban yang wajib di

taati. Apabila sudah di terapkan pada kehidupan masyarakat. Sehingga hukum memiliki fungsi antara lain sebagai berikut.²²

- 1) Hukum mengemban fungsi ekspresif yaitu mengungkapkan pandangan hidup, nilai-nilai budaya dan nilai keadilan.
- 2) Hukum mengemban instrumental bahwa hukum sebagai sarana untuk menciptakan dan memelihara ketertiban, stabilitas dan prediktabilitas, sarana untuk melestarikan nilai budaya dan mewujudkan keadilan, sarana pendidikan serta pengdaban masyarakat dan sarana pembaharuan masyarakat dan perubahan masyarakat.
- 3) Hukum berfungsi sebagai sarana politik, untuk mengefektifkan pelaksanaan kekuasaan negara. Keberadaan hukum dengan politik dalam kenyataan tidak dapat dipisahkan, karena hukum sebagai kaidah tertulis merupakan pesan politik.
- 4) Hukum berfungsi sebagai ketertiban, fungsi ini diperankan oleh para penegak hukum karena hukum memberikan petunjuk pada masyarakat bagaimana mereka harus bertingkah laku dan betata tertib.

b. Faktor Masyarakat

Secara bentuk masyarakat dapat dibedakan menjadi dua tingkat kedalaman yang berbeda. *Pertama*, masyarakat yang langsung dan spontan

²² Erna widjajati. *Loc.cit.* hal 32.

sedangkan yang kedua adalah masyarakat yang terorganisir dan direfleksikan. Masyarakat dengan pola yang spontan dinilai lebih kreatif baik secara pemikiran maupun pola tingkah laku sedangkan masyarakat yang terorganisir memiliki pola pikir yang baku dan banyak perencanaan yang disengaja.²³ Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi kepatuhan hukumnya. Masyarakat Indonesia pada khususnya mempunyai pendapat-pendapat tertentu mengenai hukum.

Dari sekian banyak pengertian yang diberikan pada hukum, terdapat kecendrungan yang besar pada masyarakat, untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasinya dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi). Salah satu akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut yang menurut pendapatnya merupakan pencerminan dari hukum sebagai struktur maupun proses.

c. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan memiliki fungsi yang sangat besar bagi masyarakat dan manusia. Masyarakat memiliki kebutuhan dalam bidang materiil dan spiritual. Untuk memenuhi kebutuhannya sebagian besar dipenuhi kebudayaan yang bersumber pada masyarakat itu sendiri. Tapi kemampuan manusia sangat terbatas, dengan demikian kemampuan kebudayaan yang

²³ Alvin S Johnson. 2004. *Sosiologi Hukum*. Rineka Cipta. Jakarta. hal 194.

merupakan hasil ciptaannya juga terbatas dalam memenuhi segala kebutuhan.²⁴

Sekalipun masyarakat mempunyai kebudayaan yang berbeda antara satu dengan lainnya, namun setiap kebudayaan memiliki sifat hakikat yang berlaku umum bagi semua kebudayaan dimana pun juga. Sifat hakikat kebudayaan itu sebagai berikut:²⁵

- 1) Kebudayaan terwujud dan tersalurkan lewat perilaku manusia.
- 2) Kebudayaan telah ada terlebih dahulu mendahului lahirnya suatu generasi tertentu dan tidak akan mati dengan habisnya usia generasi yang bersangkutan.
- 3) Kebudayaan diperlukan oleh manusia dan diwujudkan tingkah lakunya.

d. Faktor Sarana Fasilitas

Tanpa adanya sarana dan fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.²⁶ Suatu masalah yang erat hubungannya dengan sarana dan fasilitas adalah soal efektivitas dari sanksi negatif yang diancamkan terhadap peristiwa-peristiwa pidana tertentu.

²⁴ Soerjono Soekanto.1990. *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*. Rajawali Persada. Jakarta. hal 178

²⁵ *Ibid.* Hal 182

²⁶ Soerjono Soekanto. *Opcit.* hal 37

Tujuan dari adanya sanksi-sanksi tersebut adalah agar dapat mempunyai efek yang menakutkan terhadap pelanggar-pelanggar potensial maupun yang pernah dijatuhi hukuman karena pernah melanggar. Sanksi negatif yang relatif berat atau diperberat saja, bukan merupakan sarana yang efektif untuk dapat mengendalikan kejahatan maupun penyimpangan lain. Tapi, sarana ekonomis ataupun biaya daripada pelaksanaan sanksi-sanksi negatif diperhitungkan, dengan berpegang dengan cara yang lebih efektif dan efisien sehingga biaya dapat ditekan di dalam program-program pemberantasan kejahatan jangka panjang.

e. Faktor Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah penegak hukum sangat luas cakupannya, misalnya saja mencakup secara langsung maupun tidak langsung. Sehingga adapun beberapa jabatan yang mempunyai faktor penting dalam penegakan hukum agar penegakan hukum dapat berjalan dengan jujur dan adil. Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) adalah yang bertanggungjawab langsung dibawah Presiden. POLRI selalu berkaitan dengan pemerintahan karena salah satu fungsi pemerintahan adalah pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, melakukan pelayanan kepada masyarakat. Namun polisi dan POLRI itu berbeda. Polisi adalah bagian dari kesatuan POLRI. Polisi juga disebut sebagai pranata umum sipil yang mengatur tata tertib dan hukum. Di pengadilan polisi juga berfungsi sebagai penyidik yang tugasnya mencari

barang bukti, keterangan dari berbagai sumber baik keterangan saksi maupun saksi ahli.

Hikmahanto Juwono berpendapat bahwa di Indonesia secara tradisional institusi hukum yang melakukan penegakan hukum adalah kepolisian, kejaksaan, badan peradilan dan advokat. Di luar institusi tersebut masih ada diantaranya, Direktorat Jenderal Bea Cukai, Direktorat Jenderal Pajak, Direktorat Jenderal Imigrasi.

Sehingga problem dalam penegakan hukum meliputi hal:²⁷

- 1) Problem pembuatan peraturan perundang-undangan.
- 2) Masyarakat pencari kemenangan bukan keadilan.
- 3) Uang mewarnai penegakan hukum.
- 4) Lemahnya sumber daya manusia.
- 5) Advokat tau hukum versus advokat tahu koneksi.
- 6) Keterbatasan anggaran.
- 7) Penegakan hukum yang dipicu oleh media massa.

Dari beberapa pendapat ahli mengenai penegakan hukum tetebih mengenai lalu lintas, pada hakikatnya penegak hukum adalah mereka yang mempunyai kewenangan penuh untuk menyelenggarakan pengendalian sosial di jalan raya. Penegakan hukum juga sangat berguna bagi bagi masyarakat untuk memperlancar interaksi sosial yang

²⁷ Hikmahanto Juwono. 2006. *Penegakan hokum dalam kajian Law and development :Problem dan fundamen bagi Solusi di Indonesia*. Jurnal Varia Peradilan. Jakarta. No.244. hal. 13

terjadi di masyarakat pada umumnya dan membangun pola pikir agar taat pada aturan yang berlaku.²⁸

B. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran

1. Pengertian Pelanggaran

Pelanggaran menurut pandangan Andi Hamzah bahwa pembagian suatu delik atas kejahatan dan pelanggaran di dalam WvS Belanda 1886 dan WvS (KUHP) Indonesia 1918 itu menimbulkan perbedaan secara teoritis. Kejahatan sering disebut sebagai delik hukum, artinya sebelum hal itu diatur ulang dalam Undang-Undang, sudah dipandang sebagai seharusnya dipidana, sedangkan pelanggaran sering disebut sebagai delik Undang-Undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam Undang-Undang.²⁹ Pernyataan lain oleh Andi Hamzah menjelaskan bahwa mengenai jenis pidana, tidak ada perbedaan mendasar antara kejahatan dan pelanggaran. Hanya pada pelanggaran tidak pernah diancam pidana.³⁰

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *recht delicten* yang berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana

²⁸ Ruslan Renggong, Suryana Hamid, *Kebijakan Penyelenggara Negara Yang Berujung Korupsi (Kajian Putusan Pengadilan Tinggi Sulawesi Selatan Nomor 08/PID/2012/PT.MKS)*, <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1232/768>, Clavia, Journal Of Law, Vol 17, No. 1, April 2019, h. 33 (diakses 12 Januari 2023).

²⁹ Andi Hamzah. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*. Rineka Cipta. Jakarta hal. 106

³⁰ *Ibid.*

dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kuantitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan.

Menurut pandangan JM Van Bemmelen dalam bukunya “*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*” menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.³¹

Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran³² adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Sedangkan menurut Bambang Poernomo, mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.³³

³¹ Bambang Poernomo. 2002. *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Ghalia Indonesia. Jakarta. hal. 40.

³² Asriani Hasan, Baso Madiung, Basri oner, *Tinjauan Hukum Terhadap Pembebasan Bersyarat Narapidana Di Lembaga Pemasyarakatan Kelas II A Bulukumba*, Clavia: Journal Of Law, Vol 20 No.1 (April 2022), <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1421/954>, h. 15, (diakses 20 desember 2022).

³³ Wirjono Prodjodikoro. 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. Refika Aditama. Bandung. Hal. 33

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Tentang pengertian lalu lintas dalam kaitannya dengan lalu lintas jalan, Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Perwujudan dari pelanggaran lalu lintas merupakan hal pokok untuk dilakukannya upaya pencegahan secara efektif dan maksimal.

Menurut pandangan Soerjono Soekanto, pelanggaran lalu lintas terjadi dalam keadaan bergerak maupun tidak bergerak.³⁴ Disamping itu ada pelanggaran yang tidak menimbulkan kecelakaan dan menimbulkan kecelakaan, namun yang perlu mendapatkan penanganan secara lebih intensif adalah pelanggaran yang menimbulkan bahaya, walaupun bersifat potensial.³⁵

C. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan proses yang terjadi di jalan raya. Jalan raya adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan bersama dalam masyarakat.³⁶ Terwujudnya lalu lintas yang nyaman dan lancar sangat perlu peran serta pemerintah dengan aparat penegak hukum dalam mengupayakan hal tersebut. Sehingga apa yg termuat dalam Undang-Undang mengenai Lalu Lintas Angkutan Jalan dapat diterapkan secara maksimal dan tanpa hambatan.

Sedangkan sebagaimana yang termuat dalam Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang

³⁴ Soerjono Soekanto. *Opcit*, hal. 44

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

dimaksud dengan pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.³⁷ Pada dasarnya lalu lintas adalah sarana atau tempat kendaraan hilir mudik atau bolak balik menuju tempat satu ke tempat lainnya. Dalam perannya kelancaran lalu lintas sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat untuk mengefisiensi waktu dalam berkendara.

Tujuan lain dalam berlalu lintas sebagaimana mestinya yang diamanatkan dalam Undang-Undang sendiri disamping berlalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar, serta juga untuk mendorong pertumbuhan perekonomian.³⁸ Tersedianya jalan yang bagus yang disertai dengan rasa aman dan lancar sehingga memudahkan arus barang baik untuk kepentingan masyarakat untuk kemajuan kelancaran pengiriman barang ataupun jasa.

Tujuan berlalu lintas yang paling mendasar adalah menumbuhkan sikap dan perilaku untuk menumbuhkan etika dan budaya berlalu lintas yang baik.³⁹ Kemajuan masyarakat Indonesia, ketika dilihat dari beragam budaya dan kebiasaan sangat menarik untuk digali. Khususnya remaja masa milenial saat ini banyak sekali yang melakukan pelanggaran lalu lintas misalnya saja tidak membawa kelengkapan berkendara, tidak memakai helm, tidak memakai sabuk keselamatan dan menggunakan handphone saat berkendara merupakan sikap berlalu lintas remaja milenial. Sehingga penumbuhan etika dan budaya berlalu lintas saat ini perlu di perhatikan oleh para aparat kepolisian agar menjadi perhatian terhadap sikap remaja milenial masa kini.

³⁷ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

³⁸ Endri dan Maria Elsera. 2016. *Makna Keteraturan Berlalu Lintas*. Tanjung Pinang. Jurnal Selat. Vol. 4 No. 1. Fakultas Hukum. Universitas Maritim Raja Ali Haji. Hal 38

³⁹ *Ibid.*

Tentunya pengaturan-pengaturan terkait etika berlalu lintas saat ini sudah efektif dan perlu juga pembenahan agar tidak terjadi lagi carut marut berlalu lintas yang aman, lancar, tertib dan selamat.

D. Tinjauan Umum Tentang Sarana Keselamatan Berlalu Lintas

1. Pengertian Sarana Keselamatan

Pengertian secara umum mengenai sarana keselamatan berjalulintas bahwa telah diatur di dalam Pasal 1 ayat (2) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berbunyi sebagai berikut :⁴⁰

- (1) Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Kemudian pengaturan atau mekanisme mengenai tentang sarana keselamatan dalam berlalu lintas termuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan misalnya melaksanakan pembangunan jalan sesuai dengan persyaratan keselamatan, melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, melakukan audit jalan, pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor, penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor, sertifikasi kompetensi penguji surat izin mengemudi, dan tata cara berlalu lintas.

Kemudian pengendara berkewajiban mematuhi ketertiban dan keselamatan berlalu lintas yang termuat dalam Pasal 105 Undang-Undang

⁴⁰ pasal 1 ayat (2) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 *Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*

Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Serta pengendara berkewajiban mematuhi ketertiban dan keselamatan berlalu lintas yang sebagaimana dalam Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajardan penuh konsentrasi.
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
- (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratanteknis dan laik jalan.
- (4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. marka Jalan;
 - c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. gerakan lalu lintas;
 - e. berhenti dan parkir;
 - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
- (5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. tanda bukti lain yang sah.
- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan

Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

- (7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
- (8) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
- (9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

2. Sabuk Keselamatan

Dalam pasal 1 ayat 1 Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 72 Tahun 2002 tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan, yang dimaksud dengan sabuk keselamatan adalah perangkat peralatan yang merupakan bagian dan terpasang pada kendaraan bermotor, yang berfungsi untuk mencegah benturan terutama bagian kepala dan dada dengan bagian kendaraan sebagai akibat perubahan gerak kendaraan secara tiba-tiba.⁴¹ Pada hakikatnya, sabuk keselamatan sengaja diciptakan adalah untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas dan meminimalisir angka kecelakaan.

Sabuk keselamatan adalah sebuah alat yang dirancang untuk menahan seorang penumpang mobil atau kendaraan lainnya agar tetap di tempat apabila terjadi tabrakan, atau, yang lebih lazim terjadi, bila kendaraan itu berhenti mendadak. Sabuk keselamatan dirancang untuk mengurangi luka

⁴¹ Lihat Keputusan Menteri Perhubungan KM 72 Tahun 2002. *Tentang Persyaratan Teknis sabuk keselamatan*, pasal 1 ayat 1 diakses pada tanggal 19 mei 2019

dengan menahan si pemakai dari benturan dengan bagian-bagian didalam kendaraan itu atau terlempar dari dalam kendaraannya.⁴²

Mengenakan sabuk keselamatan merupakan bentuk suatu upaya untuk menahan gerak liar tubuh pengendara roda empat akibat tabrakan. Apabila dikenakan dengan baik, sistem sabuk keselamatan akan memaksa penggunanya atau penumpangnya untuk mengubah kecepatan gerak tubuhnya pada saat kecepatan gerak kendaraan juga mengalami perubahan gerak secara tiba-tiba.⁴³ Konsep tersebut tentunya akan memperpanjang waktu perlambatan kemudian pada akhirnya mengurangi tingkat keparahan cedera akibat dari kecelakaan kendaran roda empat. Pencapaian besar oleh penemu sabuk keselamatan dalam kendaraan banyak sekali fungsi dari pada itu sehingga masyarakat banyak yang mengabaikan begitu saja. Misalnya ketika terjadi perubahan gerak kendaraan sabuk keselamatan menahan badan agar tidak sampai terlempar keluar dari kendaraan roda empat.

⁴² Tri Apri Yanto. 2015. Penegakan Hukum Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Oleh Kepolisian Sektor Mandau. Pekanbaru. Jurnal Online Mahasiswa. Vol. 2 No. 1. Fakultas Hukum. Universitas Riau. hal. 2

⁴³ Berlian Kushari dan pakorn aniwattakulchai. 2012. *Pengaruh penggunaan sabuk pengaman pada pengemudi dalam kasus tabrakan frontal*. Yogyakarta. Jurnal Transportasi. Vol. 12 No. 2. Fakultas Teknik. Universitas Islam Indonesia. hal. 140

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Untuk membahas permasalahan yang ada dalam skripsi ini, penulis melakukan penelitian di Unit Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan beralamatkan di jalan AP.Pettarani, Makassar 92561. Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pertimbangan bahwa tempat tersebut dianggap sudah cukup representative untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti oleh penulis.

B. Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, karena kajian penelitian ini merupakan bagian dari wacana kajian tentang sosiologi hukum dan pendekatan Yuridis yaitu pendekatan Undang-undang (*statute approach*). Secara yuridis dengan mengkaji peraturan perundangan-undangan yang berkaitan dengan Tinjauan Hukum terhadap pelanggaran Lalu Lintas yang dilakukan alat transportasi umum (tinjauan terhadap Undang-Undang Lalu Lintas).

Penelitian ini, menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis dimaksudkan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum yaitu peraturan-peraturan yang berhubungan dengan ketentuan pelaksanaan mengenai kewajiban pemakaian sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat atau lebih pada umumnya. Sedangkan pendekatan

sosiologis artinya dalam membuat penelitian tersebut didasarkan pada kenyataan yang terjadi dalam masyarakat, yaitu adanya pelaksanaan ketentuan mengenai kewajiban penggunaan sabuk pengaman bagi pemakai kendaraan roda empat atau lebih. Jadi yang dimaksud dengan penelitian yuridis sosiologi adalah suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata di masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk menemukan fakta (fact finding), kemudian dilanjutkan dengan menemukan masalah (problem finding), kemudian menuju pada identifikasi masalah (problem identification), dan pada akhirnya menuju kepada penyelesaian masalah (problem solution).⁴⁴

C. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Primer

Data Primer adalah data yang diperoleh dari penelitian langsung di lapangan (Field Research), dalam hal ini data primer adalah data yang diperoleh dari observasi atau pengamatan langsung di unit lalu lintas Polda Sulawesi Selatan yang berwenang melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dan masyarakat sebagai pengendara, dengan jalan melakukan wawancara yang berkaitan dengan masalah yang ingin penulis angkat sebagai bahan penelitian secara tertulis.

⁴⁴ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia (UI PRESS), cetakan ketiga, 1986, hal 10

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diusahakan sendiri oleh peneliti misalnya dari bahan-bahan kepustakaan yang meliputi Undang-undang, buku, data arsip, data resmi dari instansi yang digunakan sebagai tempat penelitian. Data sekunder dari hasil penelitian ini diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mempelajari Undang-undang, literatur, makalah ilmiah, surat kabar (koran), majalah, data arsip dari instansi kepolisian (Polrestabes Makassar) yang digunakan sebagai tempat penelitian dan peraturan perundangundangan.

2. Sumber Data

a. Sumber Data Primer

Pada sumber data ini meliputi wawancara dengan informan kunci yang diperoleh dari kantor Ditlantas Polda Sulawesi Selatan data tambahan yang diperoleh dari wawancara ataupun pemberian kuisisioner kepada beberapa anggota Unit Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan, Pengemudi dan Tokoh Masyarakat.

b. Sumber Data Sekunder

Untuk sumber data sekunder dalam penelitian ini meliputi bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti, yang terdiri dari :

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

- 3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Peraturan perundang-undangan yang lainnya yang mempunyai hubungan dengan permasalahan dalam penelitian ini.
- 5) Buku kepustakaan yang berkaitan dengan masalah pidana

D. Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk pengumpulan data-data dilakukan dengan cara-cara, yaitu:⁴⁵

1. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan (*field research*) adalah suatu penelitian yang dilakukan secara sistematis dengan mengangkat data yang ada dilapangan.⁴⁶ Penelitian dilaksanakan dengan terjun langsung ke lokasi penelitian dengan melakukan pengamatan secara langsung (*observasi*). Serta memberikan kuisisioner kepada Masyarakat.

2. Wawancara

Wawancara langsung akan dilakukan dengan anggota Ditlantas Polda Sulawesi Selatan dan masyarakat Kota Makassar.

3. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

⁴⁵ Reski Amalia, Ruslan Renggong, Amil Shadiq, *Analisis Yuridis Pelaksanaan Olah Tempat Kejadian Perkara (Tkp) Dalam Pencarian Alat Bukti*, Clavia, Journal Of Law, Vol 19 No. 3 November 2021, <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1276/782>, h. 255 (diakses 12 Januari 2023)

⁴⁶ Suharsimi Arikunto, *Dasar-dasar Research*, Tarsoto:Bandung, 1995, h. 58.

Penelitian dilaksanakan dengan mengumpulkan, membaca, dan menelusuri sejumlah Peraturan Perundang-undangan, buku-buku, artikel, internet, jurnal hukum, peraturan perundang-undangan ataupun literatur-literatur lainnya yang relevan dengan masalah yang diteliti.

4. Dokumentasi yaitu menelusuri data yang berupa dokumen dan arsip yang diperoleh dari Ditlantas Polda Sulawesi Selatan.

E. Analisis Data

Teknik Analisa Data Teknik analisis data yang nantinya akan digunakan pada penulisan skripsi ini adalah deskriptif analisis, suatu teknik analisa data dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek/obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PENERAPAN PASAL 289 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Berbicara tentang penerapan, berarti tidak lepas dari berbicara persoalan perbuatan oleh subjek terhadap suatu objek hukum yang akan atau sementara dilaksanakan. Secara umum pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) dipandang sebagai penerapan yang dilakukan oleh pengendara/pengemudi yang mengemudikan kendaraan di darat, serta pihak-pihak yang berwenang dalam hal ini adalah Kepolisian dan Kementerian Perhubungan. Secara khusus penelitian ini melimitasi pembahasan dengan melakukan analisa terhadap penerapan Pasal 289 UULLAJ yang dalam hal ini dijadikan objek penelitian yang kemudian Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan (Ditlantas Polda Sulsel) dan pengendara/pengemudi mobil di Kota Makassar dijadikan subjek penelitian serta Kota Makassar dijadikan wilayah yurisdiksi dalam rangkaian penelitian ini.

Berdasarkan hasil wawancara kepada narasumber dari Ditlantas Polda Sulsel menjelaskan bahwa ada 3 prosedur dan proses penertiban lalu lintas yang dilakukan kepada pengendara kendaraan bermotor yaitu tindakan preemtif, preventif, dan represif.⁴⁷ Prosedur yang disebutkan tersebut memiliki fungsi dan peranan masing masing. Menurut analisa peneliti fungsi

⁴⁷ AKP Fitriawan, Ditlantas Polda Sulsel, wawancara tanggal 10 Maret 2023.

dan peranan dari prosedur penertiban lalu lintas yang dilaksanakan Ditlantas Polda Sulsel yaitu:

- a. Preemptif berperan dan berfungsi sebagai media pembinaan masyarakat dengan melakukan sosialisasi kepada pengendara bermotor khususnya pengendara mobil untuk mengenakan sabuk pengaman. Sosialisasi ini dilakukan melalui beberapa media yaitu melalui media cetak, media elektronik, serta media sosial sebagai bentuk upaya menekan angka pelanggaran lalu lintas.
- b. Preventif berperan dan berfungsi dalam mencegah terjadinya suatu pelanggaran lalu lintas berupa program-program kepolisian seperti program *safety riding* guna mengedukasi pengendara untuk menekan angka pelanggaran dan mengurangi fatalitas kecelakaan salah satu cara adalah dengan menerapkan keadilan restorasi.
*“In general, restorative justice is defined as a legal system which aims in restoring the welfare of victims, perpetrators, and communities affected by crime, and preventing further violations or criminal act”*⁴⁸
- c. Represif berperan dan berfungsi sebagai perlakuan penindakan secara langsung kepada pengendara yang didapati melakukan pelanggaran dengan memberikan Bukti Pelanggaran (tilang). Tindakan ini dilakukan guna memberikan kesadaran kepada pelanggar lalu lintas untuk menekan angka pelanggaran yang terjadi di jalan khususnya jalanan di Kota Makassar.

⁴⁸ Ruslan Renggong, dkk., *Restorative Justice Application On Traffic Accident Cases At The Makassar City Police Resort, Indonesia*, Russian Law Journal Vol. XI : 2023, Issue 3, hal. 609.

Menurut Ditlantas Polda Sulsel penerapan Pasal 289 UULLAJ yang membahas tentang sanksi pidana terhadap pengemudi dan/atau penumpang yang tidak menggunakan sabuk keselamatan pada saat berkendara telah terlaksana dengan dipertegasnya aturan ini melalui aturan pelaksanaan yang berada dibawahnya.⁴⁹ Setelah menganalisis dan melakukan penelitian, peneliti menemukan beberapa aturan yang relevan dengan yang disampaikan oleh Ditlantas Polda Sulsel yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 85 Tahun 2002 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan, serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2002 tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan.

Dalam penelitian ini, telah didapatkan data langsung dari Unit Lantas Polda Sulsel terhadap Bukti Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara di Kota Makassar. Berikut merupakan data Bukti Pelanggaran yang peneliti kumpulkan berdasarkan laporan Bukti Pelanggaran Unit Lantas Polda Sulsel dari tahun 2021-sekarang:

⁴⁹ AKP Fitriawan, Ditlantas Polda Sulsel, wawancara tanggal 10 Maret 2023.

1. Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar Tahun 2021

Tabel 1 Data Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Makassar Tahun 2021
Berdasarkan Tindakan

No.	Kesatuan	Jumlah	Jumlah Tindakan		Ket.
			Tilang	Teguran	
1.	Polrestabes Makassar	5822	5822	-	-
2.	SAT PJR	185	185	-	-
3.	Ditlantas Polda Sulsel	16	16	-	-
Jumlah		6023	6023	0	-

Sumber: Ditlantas Polda Sulsel tahun 2021

Dari data pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar Tahun 2021 berdasarkan Tindakan diatas, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggaran sebanyak 6.023 yang semuanya dilakukan dengan Tindakan tilang. Sedangkan untuk teguran langsung nihil.

Tabel 2 Data Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Makassar Tahun 2021
Berdasarkan Jenis Kendaraan

No.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Kendaraan Bermotor							
			Bus	Truk	Pick up	Minibus	Jeep	Sedan	Mobil penumpang	Roda 2
1.	Polrestabes MKS	5795	-	12	142	865	12	16	640	4108
2.	SAT PJR	185	-	34	59	4	-	-	21	67
3.	Ditlantas Polda Sulsel	16	-	1	-	-	-	-	-	15
Jumlah		5996	0	47	201	869	12	16	661	4190

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2021

Dari data pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar Tahun 2021 berdasarkan jenis kendaraan diatas, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggar sebanyak 5.996 yang terbagi atas 8 jenis kendaraan, Jenis kendaraan yang paling banyak melanggar yaitu kendaraan bermotor roda 2 sebanyak 4.190 kendaraan.

Tabel 3 Data Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Makassar Tahun 2021 berdasarkan 7 Prioritas Kendaraan Bermotor Roda 4

NO.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Pelanggaran R4						
			Kecepatan	Sabuk Keselamatan	Bawah Umur	Melawan Arus	Tidak Konsentrasi		
							Miras	Narkoba	Hp
1.	Polrestabes Mks	1170	4	820	5	331	-	-	10
2.	SAT PJR	7	-	-	-	7	-	-	-
3.	Ditlantas Polda	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		1177	4	820	5	338	0	0	10

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2021

Dari data pelanggaran lalu lintas tahun 2021 di Kota Makassar berdasarkan 7 prioritas kendaraan bermotor roda 4, bisa di lihat dari pelanggar yang tidak menggunakan sabuk keselamatan yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor roda 4 sebanyak 820 pelanggar selama satu tahun. Data tersebut menampilkan bahwa dari 1177 pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor roda 4 didominasi oleh pelanggar yang tidak menggunakan sabuk keselamatan.

2. Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar Tahun 2022

Tabel 4 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar tahun 2022 Berdasarkan Tindakan

NO.	KESATUAN	JUMLAH	JUMLAH TINDAKAN		KET.
			TILANG	TEGURAN	
1.	Polrestabes Makassar	9513	9513	-	-
2.	SAT PJR	228	228	-	-
3.	Ditlantas Polda Sulsel	196	196	-	-
JUMLAH		9937	9937	0	-

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2022

Dari data pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar Tahun 2022 berdasarkan Tindakan diatas, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggaran sebanyak 9.937 yang semuanya dilakukan dengan Tindakan tilang. Sedangkan untuk teguran langsung nihil. Artinya, jumlah Tindakan tilang dari tahun 2021 ke tahun 2022 meningkat,

Tabel 5 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar tahun 2022 berdasarkan Jenis Kendaraan

No.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Kendaraan Bermotor							
			Bus	Truk	Pick up	Minibus	Jeep	Sedan	Mobil penumpang	Roda 2
1.	Polrestabes Mks	9495	10	66	584	3117	4	9	186	5519
2.	SAT PJR	228	24	57	29	13	-	-	6	99
3.	Ditlantas Polda Sulsel	196	-	6	4	24	-	-	1	161
Jumlah		9937	34	129	617	3154	4	9	193	5779

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2022

Dari data pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar Tahun 2022 berdasarkan jenis kendaraan diatas, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggar sebanyak 9.937 yang terbagi atas 8 jenis kendaraan, Jenis kendaraan yang paling banyak melanggar yaitu kendaraan bermotor roda 2 sebanyak 5.779 kendaraan. Artinya pelanggar lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan meningkat dibandingkan dengan tahun 2021.

Tabel 6 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar tahun 2022
Berdasarkan 7 Prioritas Kendaraan Bermotor Roda 4

NO.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Pelanggaran R4						
			Kecepatan	Sabuk Keselamatan	Bawah Umur	Melawan Arus	Tidak Konsentrasi		
							Miras	Narkoba	Hp
1.	Polrestabes Mks	2773	1	2445	25	297	-	-	5
2.	SAT PJR	8	-	-	-	7	-	-	1
3.	Ditlantas Polda	5	-	-	-	5	-	-	-
Jumlah		2786	1	2445	25	309	0	0	6

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2022

Data pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar dapat diperhatikan dari jumlah data yang telah dikumpulkan pada tabel tersebut diatas. Merujuk kepada tabel tersebut, bisa kita lihat bahwa jumlah pelanggar lalu lintas di Kota Makassar pada tahun 2022 sebanyak 9937 pengendara dengan beragam jenis kendaraan. Pada pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor roda 4 mengalami peningkatan signifikan dari tahun 2021 yang mana tahun sebelumnya jumlah pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas sebanyak 1177 pengendara meningkat lebih

dari 100%. Yaitu sebanyak 2786 pengendara. “Peningkatan ini terjadi karena kembalinya kegiatan masyarakat kepada kondisi normal pasca covid-19.”⁵⁰ Dapat diperhatikan dari 2786 pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar kembali didominasi oleh pelanggar yang tidak menggunakan sabuk keselamatan.

3. Data Tilang tahun 2023

Data ini diperoleh berdasarkan akumulasi data terbaru yang dikumpulkan dari tanggal 1 Januari 2023 sampai dengan 28 Februari 2023.

Tabel 7 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar dari Bulan Januari sampai Februari tahun 2023 berdasarkan Tindakan

No.	Kesatuan	Jumlah	Jumlah Tindakan		Ket.
			Tilang	Teguran	
1.	Polrestabes Makassar	2304	2304	-	-
2.	SAT PJR	82	82	-	-
3.	Ditlantas Polda Sulsel	43	43	-	-
JUMLAH		2429	2429	0	-

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2023

Berdasarkan data dari table diatas, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar dari bulan Januari sampai february 2023 sebanyak 2.429 yang semuanya dilakukan dengan Tindakan tilang. Sedangkan untuk teguran langsung nihil.

⁵⁰ AKP Fitriawan, Ditlantas Polda Sulsel, wawancara tanggal 10 Maret 2023.

Tabel 8 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar dari Januari sampai Februari tahun 2023 Berdasarkan Jenis Kendaraan

No.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Kendaraan Bermotor							
			Bus	Truk	Pick up	Minibus	Jeep	Sedan	Mobil penumpang	Roda 2
1.	Polrestabes Mks	2303	-	-	87	481	-	1	33	1701
2.	SAT PJR	82	1	8	7	15	3	2	1	45
3.	Ditlantas Polda Sulsel	43	-	-	-	2	-	-	2	39
Jumlah		2484	1	8	94	498	3	3	36	1785

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2023

Berdasarkan data dari tabel diatas yang ditinjau berdasarkan jenis kendaraan, dapat kita lihat bahwa jumlah pelanggar sebanyak 2.484 yang terbagi atas 8 jenis kendaraan, Jenis kendaraan yang paling banyak melanggar masih sama 2 tahun sebelumnya yaitu kendaraan bermotor roda 2 sebanyak 1.785 kendaraan.

Tabel 9 Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Makassar dari Januari sampai Februari tahun 2023 berdasarkan 7 Prioritas Kendaraan Bermotor Roda 4

NO.	Kesatuan	Jumlah	Jenis Pelanggaran R4						
			Kecepatan	Sabuk Keselamatan	Bawah Umur	Melawan Arus	Tidak Konsentrasi		
							Miras	Narkoba	Hp
1.	Polrestabes Mks	459	-	378	9	72	-	-	-
2.	SAT PJR	3	-	-	-	3	-	-	-
3.	Ditlantas Polda	2	-	1	-	1	-	-	-
Jumlah		464	0	379	9	76	0	0	0

Sumber : Ditlantas Polda Sulsel tahun 2023

Berdasarkan data tersebut diatas, menunjukkan bahwa masih

rendahnya kesadaran masyarakat atau pengendara yang berkendara di daerah yurisdiksi Kota Makassar dalam penggunaan sabuk keselamatan (*Safety belt*). Analisis penulis terhadap data yang diberikan oleh Unit Lantas Polda Sulsel yaitu penerapan Pasal 289 UULLAJ sudah berjalan dengan baik sebagaimana tindakan yang dilakukan kepada para pelanggar lalu lintas kendaraan beroda 4 yang tidak menggunakan sabuk keselamatan. Hal ini dibuktikan dengan jumlah penindakan kepada pelanggar lalu lintas yang tidak menggunakan sabuk keselamatan meningkat dengan bukti pelanggaran (Tilang).

Pada tahun 2021 pemberian tilang kepada pengendara mobil yang melanggar pasal 289 UULLAJ sebanyak 820 pelanggar yang kemudian mengalami peningkatan hampir 200% ditahun 2022 dengan jumlah tilang sebanyak 2445 pelanggar dan data terakhir di tahun ini yang di ambil dari tanggal 1 Januari sampai dengan tanggal 28 Februari 2023 menunjukkan tilang sebanyak 379 pelanggar. Menurut analisa penulis dengan peningkatan data pemberian tilang kepada pelanggar yang telah melakukan pelanggaran pada Pasal 289 UULLAJ menunjukkan bahwa adanya konsistensi penegak hukum dalam hal ini kepolisian baik dari kesatuan Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Makassar, Satuan Patroli Jalan Raya Sulawesi Selatan (Satpjr Sulsel), dan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan (Ditlantas Polda Sulsel) dalam melakukan penerapan Pasal 289 UULLAJ.

Selain menunjukkan konsistensi penegak hukum dalam hal ini

kepolisian baik dari kesatuan Polrestabes Makassar, Satpjr Sul-sel dan Ditlantas Polda Sulsel, peningkatan tersebut juga terjadi karena kembalinya aktifitas masyarakat menjadi normal pasca terjadinya pandemi Covid-19.

B. Penyebab Pengemudi Tidak Menggunakan *Safety Belt*

Penggunaan sabuk keselamatan merupakan hal yang sangat penting untuk diperhatikan oleh pengemudi dan/atau penumpang. Kegunaan sabuk keselamatan menurut Ditlantas Polda Sulsel sangat besar untuk mengurangi fatalitas apabila terjadi kecelakaan.⁵¹ Sangat penting dipahami oleh pengendara bahwa sabuk keselamatan digunakan bukan untuk menghindari penertiban yang dilakukan oleh aparat di lapangan melainkan sebagai salahsatu upaya untuk melindungi diri sendiri dari bahaya.

Pengetahuan masyarakat terhadap hukum mengenai penggunaan sabuk keselamatan merupakan sebuah kewajiban bagi pengendara dan/atau penumpang kendaraan mobil sangat tinggi, hal ini dapat dilihat dari hasil penelitian terhadap 50 orang responden pengemudi dan/atau penumpang kendaraan mobil di Kota Makassar. Hasil dari penelitian tersebut menjelaskan bahwa dari 100% yang terdiri dari 50 orang responden terdapat 96% responden atau 48 orang yang menyatakan paham terhadap penggunaan sabuk keselamatan merupakan sebuah kewajiban dan apabila tidak digunakan merupakan sebuah pelanggaran lalu lintas. Namun, tingginya tingkat pemahaman pengendara dan/atau penumpang terhadap penggunaan sabuk keselamatan tersebut tidak diikuti dengan kepatuhan hukum masyarakat

⁵¹ AKP Fitriawan, Ditlantas Polda Sulsel, wawancara tanggal 10 Maret 2023.

terhadap penggunaan sabuk keselamatan. Hal ini dibuktikan masih banyak pengendara yang tidak menggunakan sabuk keselamatan saat berkendara dengan berbagai alasan.

Dari data yang telah dikumpulkan hanya mendapatkan 64% responden atau 32 orang yang menggunakan sabuk keselamatan dan selebihnya sebanyak 36% responden atau 18 orang yang tidak menggunakan sabuk keselamatan dari total 50 responden yang merupakan pengemudi dan/atau penumpang kendaraan mobil di Kota Makassar.

Penyebab pengemudi tidak menggunakan *safety belt* saat berkendara di Kota Makassar sangat beragam. Hal ini berdasarkan kuesioner yang telah penulis sebar secara *online* dengan menggunakan *google form* dengan alamat website <https://forms.gle/LKPejd2Nr8Qq55yn8> yang seluruhnya diisi oleh pengendara di Kota Makassar. Penyebab-penyebab tersebut meliputi :

1. Jarak tempuh yang relatif dekat;
2. Mengganggu saat berkendara;
3. Terkadang lupa menggunakan sabuk keselamatan;
4. Tidak terbiasa menggunakan sabuk keselamatan;
5. Tidak nyaman saat menggunakan sabuk keselamatan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, menurut AKP Fitriawan, Ditlantas Polda Sulsel adalah sebagai berikut:

“Anggota Kepolisian dalam melaksanakan penertiban kepada pelanggar yang melakukan pelanggaran pasal 289 UULLAJ memiliki tantangan tersendiri yaitu salah satunya banyaknya pengendara dan penumpang yang menganggap remeh penggunaan sabuk keselamatan.”

Menurut analisa peneliti terhadap yang telah disampaikan oleh narasumber, bahwa tidak adanya penggunaan sabuk keselamatan ini dikarenakan ringannya sanksi denda dan masa kurungan penjara menjadikan salah satu faktor utama pengendara dan/atau pengemudi menganggap remeh penggunaan sabuk keselamatan. Selain ringannya sanksi denda dan masa kurungan, pengemudi juga tidak menggunakan sabuk keselamatan karena kurangnya kepekaan terhadap keselamatan pribadi pengemudi saat berkendara serta tidak dibarengi pengetahuan yang lebih terkait pentingnya penggunaan sabuk keselamatan saat berkendara. Hal ini dapat dilihat dari alasan-alasan para pengendara yang tidak menggunakan sabuk keselamatan. Mulai dari jarak tempuh hingga tidak adanya kenyamanan berkendara saat menggunakan sabuk pengaman.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan Pasal 289 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penggunaan *Safety Belt* yang dilakukan oleh aparat Kepolisian di Kota Makassar sudah dilaksanakan namun belum efektif. Kepolisian dalam hal ini Ditlantas Polda Sulsel melakukan tiga pendekatan yaitu pendekatan Preemtif dengan tujuan menyampaikan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai media, Prefentif dengan tujuan pemberian edukasi terhadap *safety riding* dan Represif dengan tujuan sebagai pemberian hukuman dan efek jera bagi pelanggar.
2. Penyebab pengemudi tidak menggunakan sabuk keselamatan sangat beragam diantaranya, Jarak tempuh yang relatif dekat, Mengganggu saat berkendara, Terkadang lupa menggunakan sabuk keselamatan, Tidak terbiasa menggunakan sabuk keselamatan dan Tidak nyaman saat menggunakan sabuk keselamatan serta aturan dengan pemberian sanksi yang ringan kepada para pelanggar menyebabkan penggunaan sabuk keselamatan dianggap remeh oleh pengendara.

B. Saran

1. Saran untuk masyarakat untuk bisa mengubah pola pikir yang sebelumnya berpikir bahwa menggunakan sabuk keselamatan untuk menghindari diri dari pemberian bukti pelanggaran yang dilakukan oleh pihak aparat Kepolisian menjadi menggunakan sabuk keselamatan sebagai upaya untuk mengurangi fatalitas saat mengalami kecelakaan.
2. Saran untuk Kepolisian dalam hal ini Ditlantas Polda Sulsel untuk melakukan sosialisasi lebih masif lagi tentang penggunaan sabuk keselamatan diseluruh platform media sebagai bentuk layanan masyarakat sehingga penyebaran informasi terhadap pentingnya penggunaan sabuk keselamatan sebagai upaya mengurangi fatalitas kecelakaan lebih luas. Serta meningkatkan SDM dalam pelaksanaan tugas agar pelaksanaan tugas lebih maksimal lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Alvin S. Johnson, *Sosiologi Hukum*, Rineka Cipta. Jakarta, 2004.
- Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Bambang Poernomo, *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.
- Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002.
- Erna Widjajati, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jalur, Jakarta, 2012.
- Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum KonPress*, Jakarta, 2012.
- Mardjono Reksodipuro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana Kumpulan Karangan Buku Kedua*, Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia, Jakarta. 1997.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)*, Penerbit Alumni, Bandung, 2002.
- Moh. Mahfud MD, *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi*, Rajawali Pers, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2010.
- Ruslan Renggong, *HUKUM PIDANA KHUSUS Memahami Delik-delik di Luar KUHP Edisi Revisi*, Kencana : Jakarta, 2021
- _____, *Pengantar Hukum Pidana*, Sah Media, Makassar, 2015.
- Satjipto Rahardjo, *Membedah Hukum Progresif*, PT. Kompas, Jakarta, 2006.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Depok, 2019.
- _____, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI PRESS), cetakan ketiga, 1986.
- _____, *Polisi dan Lalu lintas*, Maju Mandar, Bandung, 1990.
- _____, *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*, Rajawali Persada, Jakarta, 1990.
- Suharsimi Arikunto, *Dasar-dasar Research*, Tarsoto, Bandung, 1995.
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*, Refika Aditama, Bandung, 2003

Jurnal

- Asriani Hasan, Baso Madiong, Basri oner, *Tinjauan Hukum Terhadap Pembebasan Bersyarat Narapidana Di Lembaga Pemasyarakatan Kelas II A Bulukumba*, Clavia: Journal Of Law, Vol 20 No.1 (April2022), <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1421/954>, (diakses 20 desember 2022)
- Berlian Kushari, dan Pakorn Aniwattakulchai, *Pengaruh penggunaan sabuk pengaman pada pengemudi dalam kasus tabrakan fontal*, Yogyakarta, Jurnal Transportasi, Vol. 12 No. 2, Fakultas Teknik, Universitas Islam Indonesia, 2012 <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/482> (Diakses 20 Desember 2022).
- Endri dan Maria Elsera, *Makna Keteraturan Berlalu Lintas*, Tanjung Pinang, Jurnal Selat, Vol. 4 No. 1, Fakultas Hukum. Universitas Maritim Raja Ali Haji. 2006 <https://media.neliti.com/media/publications/235506-makna-keteraturan-berlalu-lintas-studi-b-c5a7ea1f.pdf> (Diakses 20 Desember 2022).
- Farel Al-Ghany, Waspada Santing, Basri Oner, *Tinjauan Yuridis terhadap Pelaku Tindak Pidana Penistaan Agama Melalui Media Sosial*, Clavia:Journal of Law, Vol.20 No.2 <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1652> (Agustus 2022).
- Hikmahanto Juwono, *Penegakan hukum dalam kajian Law and development :Problem dan fundamen bagi Solusi di Indonesia*, Jurnal Varia Peradilan. Jakarta, 2006 <https://media.neliti.com/media/publications/39270-EN-penegakan-hukum-dalam-kajian-law-and-development-problem-dan-fundamen-bagi-solus.pdf> (Diakses Desember 2022).
- Reski Amalia, Ruslan Renggong, Amil Shadiq, *Analisis Yuridis Pelaksanaan Olah Tempat Kejadian Perkara (Tkp) Dalam Pencarian Alat Bukti*, Clavia, Journal Of Law, Vol 19 No. 3 November 2021, <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1276/782>, (diakses 12 Januari 2023).
- Rima Hamzah, Abdul Sala Siku, Yulia Hasan, *Efektifitas Fungsi Pembimbing Kemasyarakatan Dalam Pendampingan Anak Yang Berhadapan Dengan Hukum Pada Proses Diversi Tindak Pidana Pencurian*, Indonesian Journal of Legality of Law, Vol 3 No. 1, Desember 2020, <https://journal.unibos.ac.id/ijlf/article/view/586/186> (Diakses Februari 2023).
- Ruslan Renggong, dkk., *Restorative Justice Application On Traffic Accident Cases At The Makassar City Police Resort, Indonesia*, Russian Law Journal Vol. XI : 2023, Issue 3.
- Ruslan Renggong, Suryana Hamid, *Kebijakan Penyelenggara Negara Yang Berujung Korupsi(Kajian Putusan Pengadilan Tinggi Sulawesi Selatan*

Nomor 08/PID/2012/PT.MKS), <https://journal.unibos.ac.id/clavia/article/view/1232/768>, *Clavia, Journal Of Law*, Vol 17, No. 1, April 2019, (diakses 12 Januari 2023)

Tri Apri Yanto, *Penegakan Hukum Pasal 106 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Oleh Kepolisian Sektor Mandau*, Pekanbaru, *Jurnal Online Mahasiswa*, Vol. 2 No. 1, Fakultas Hukum, Universitas Riau, 2015 <https://media.neliti.com/media/publications/34311-EN-penegakan-hukum-pasal-106-ayat-6-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalul.pdf> (Diakses Desember 2022).

Lainnya

Gregorius Aryodamar P, *Operasi Patuh di Makassar Jaring 334 Pelanggar, Semua Ditilang*, <https://sulsel.idntimes.com/news/sulsel/aanpranata/operasi-patuh-di-makassar-jaring-334-pelanggar-semua-ditilang/3>, diakses 10 mei 2019.

Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum*. www.jimly.com. diakses 10 mei 2019.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 tahun 2002 tentang persyaratan teknis sabuk keselamatan diakses pada 20 Maret 2019

Keputusan Menteri Perhubungan KM 72 Tahun 2002. Tentang Persyaratan Teknis sabuk keselamatan, pasal 1 ayat 1 diakses pada tanggal 19 mei 2019.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, diakses 19 mei 2019

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diakses pada 20 Juli 2020.

Lampiran

Dokumentasi wawancara dan pengambilan data pelanggar Pasal 289
di Ditlantas Polda Sulsel

