

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

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. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam Undang-Undang ini dirumuskan berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (stakeholders) lainnya. Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks, di jalan, maka untuk menuju konteks penyelesaian hukum yang mencapai sasaran, terutama dalam rangka meminimalisir setiap permasalahan yang menyangkut kasus-kasus yang terjadi di Indonesia, salah satu solusinya adalah dengan menegakkan supremasi hukum yang berorientasi kepada keadilan (*pro justicial*). Pada saat ini penegakan hukum sangat perlu dan tidak bisa ditawar-tawar lagi, karena sudah saatnya bagi semua pihak ikut berperan serta menyikapinya sebagai usaha dalam mewujudkan supremasi hukum yang baik, apabila kita ingin keluar dari krisis yang berkepanjangan dan sekaligus dapat bersaing di tengah suasana global.

Hukum saat ini dianggap tidak berpihak kepada masyarakat. Dampak dari hal ini adalah hilangnya kepercayaan dari sebagian masyarakat terhadap hukum, pemerintah dan lembaga negara lainnya, walaupun pemerintah secara bertahap telah melakukan berbagai upaya perubahan dalam hukum namun dinilai tidak tepat sasaran, karena mafia hukum dan mafia peradilan masih memegang tampuk kekuasaan dalam penegakan hukum, maka masih banyak masyarakat yang tidak patuh terhadap peraturan yang ada saat ini jika perilaku oknum penegak hukumnya sendiri melanggar ketentuan yang telah ditetapkan.

Sebagaimana yang dikatakan oleh Parsudi Geller tentang peran serta masyarakat sebagai berikut:<sup>1</sup>

“Masyarakat sipil adalah sebuah masyarakat dengan seperangkat pranata non-pemerintah yang cukup kuat untuk menjadi penyeimbang dari kekuasaan negara, dan pada saat yang sama, mendorong pemerintah untuk menjalankan peranannya sebagai penjaga perdamaian dan penengah diantara berbagai kepentingan utama dalam masyarakat, serta mempunyai kemampuan untuk menghalangi dan mencegah negara yang mengecilkkan peran masyarakat”

Masyarakat mempunyai peran yang sangat kuat dalam negara sebagai penyeimbang dari kekuasaan negara yang menjalankan tugas dan wewenang pemerintah dalam menjaga kedamaian, keamanan dan ketertiban demi kepentingan bersama, karena masyarakat terlibat semua dalam segala bidang.

Pendekatan sosiologis terhadap hukum menempati peranan yang penting bagi sistem hukum itu sendiri. Penelitian sosiologis terhadap hubungan yang dilandaskan pada kekuasaan, penting bagi hukum yang justru bertujuan untuk menciptakan keadilan dari hubungan itu, dan mengatur agar dicapai kepastian hukum. Di dalam menyusun Peraturan Perundang-undangan dan untuk mempertegas petunjuk pelaksanaannya melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang bersumber pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terlebih dahulu harus dimengerti landasan-landasan sosiologis. Apabila gejala itu tidak dipahami, maka cepat atau lambat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan menjadi peraturan yang mati, karena tujuan dibentuknya undang-undang agar tegaknya keadilan, kebenaran dan ketertiban dalam masyarakat

---

<sup>1</sup> Geller dalam buku Parsudi Suparlan, *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*, Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian, Jakarta, 2004 hlm 29.

yang diarahkan untuk kesadaran hukum, kepastian hukum serta bantuan hukum guna mewujudkan tatanan hukum nasional yang mengabdikan kepada kepentingan nasional. Untuk mencapai tujuan tersebut, negara perlu melarang serta mengancam suatu perbuatan yang dianggap sebagai suatu tindak pidana.

Hukum bukanlah semata-mata merupakan suatu kekuatan untuk menciptakan fasilitas untuk menyederhanakan dan melancarkan interaksi sosial, dan hukum juga bukan hanya merupakan sarana untuk mencapai tujuan tertentu, akan tetapi merupakan gejala yang berkembang secara mandiri dengan tujuan-tujuan tersendiri pula. Kenyataannya menunjukkan, bahwa masalah lalu lintas adalah masalah yang banyak menimbulkan persoalan, karena masalah ini menyangkut ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Hal ini muncul dan bahkan meningkat dari tahun ketahun, karena kian hari jumlah kendaraan makin bertambah pesat, walaupun disana sini banyak jalan yang diperlebar bahkan banyak pula dibuatkan jalan-jalan baru, tetapi semua itu tidak bisa mengatasi keamanan dan ketertiban yang diharapkan semua masyarakat, bahkan daya tampung jalan raya tidak dapat mengimbangi banyaknya jumlah kendaraan.

Melihat di beberapa Kota terutama kota-kota di pulau Jawa baik di jalan pantai selatan maupun di jalan pantai utara, kendaraan lalu lintas semakin semerawut sehingga barisan kendaraan yang memanjang setiap jalur jalan sudah bukan merupakan kendaraan yang aneh lagi kita temukan sehari-hari yang sudah barang tentu akan menghambat kepentingan umum. Dapat dibayangkan betapa banyak beban yang dihadapi daya tampung jalan untuk

menampung jumlah kendaraan, sehingga tidak heran kalau setiap harinya sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang tidak sedikit menimbulkan kecelakaan.

Salah satu peraturan yang harus ditaati bagi pengendara dalam lalu lintas adalah memiliki surat izin mengemudi. Pasal 77 ayat (1) menyebutkan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.”

Data dari Polres Purworejo menunjukkan bahwa dalam 3 (tiga) tahun terakhir, SIM C baik pembuatan baru maupun perpanjangan selalu menunjukkan angka tertinggi dibandingkan Surat Izin Mengemudi lainnya. Berikut ini disajikan data dari Aplikasi Administrasi SIM Polres Purworejo

**Tabel 1.1**  
**Laporan Produksi Rekap Tahun 2018-2020**

Tahun 2018								
No.	Golongan SIM	Baru	Perpanjangan	Peningkatan	Penurunan	Hilang	Rusak	Total
1	A	3.688	5.247	0	0	399	1	9.335
2	A Umum	0	6	37	0	2	0	45
3	BI	0	221	435	0	20	0	676
4	BI Umum	0	190	209	0	15	0	414
5	BII	0	30	26	0	1	0	57
6	BII Umum	0	322	113	0	25	0	460
7	C	11.859	26.373	0	0	1.679	13	39.924
8	CI	0	0	0	0	0	0	0
9	CII	0	0	0	0	0	0	0
10	D	2	4	0	0	0	0	6
11	DI	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		15.549	32.393	820	0	2.141	14	50.917
Tahun 2019								
No.	Golongan SIM	Baru	Perpanjangan	Peningkatan	Penurunan	Hilang	Rusak	Total
1	A	4.143	5.190	0	1	0	0	9.334
2	A Umum	0	3	17	0	0	0	20
3	BI	0	166	584	0	0	0	750
4	BI Umum	0	175	258	0	0	0	433
5	BII	0	43	38	0	0	0	81
6	BII Umum	0	363	136	0	0	0	499
7	C	11.972	25.991	0	0	2	5	37.970

8	CI	0	0	0	0	0	0	0
9	CII	0	0	0	0	0	0	0
10	D	42	12	0	0	0	0	54
11	DI	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		16.157	31.943	1.033	1	2	5	49.141
<b>Tahun 2020</b>								
<b>No.</b>	<b>Golongan SIM</b>	<b>Baru</b>	<b>Perpanjangan</b>	<b>Peningkatan</b>	<b>Penurunan</b>	<b>Hilang</b>	<b>Rusak</b>	<b>Total</b>
1	A	1.740	2.844	0	0	0	0	4.584
2	A Umum	0	0	7	0	0	0	7
3	BI	0	101	239	0	0	0	340
4	BI Umum	0	79	106	0	0	0	185
5	BII	0	20	18	0	0	0	38
6	BII Umum	0	188	74	0	0	0	262
7	C	4.124	11.876	0	1	1	3	16.005
8	CI	0	0	0	0	0	0	0
9	CII	0	0	0	0	0	0	0
10	D	4	10	0	0	0	0	14
11	DI	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		5.868	15.118	444	1	1	3	21.435

Sumber: Aplikasi Administrasi SIM-Produksi Rekap Polres Purworejo

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa kepemilikan SIM C adalah yang terbesar, terutama dalam 3 (tiga) tahun terakhir ini. Dari data tersebut dapat diketahui bahwa di kabupaten Purworejo, masyarakat lebih banyak yang menggunakan sepeda motor roda dua.

Berkaitan dengan kepemilikan SIM tersebut, terkadang masih ditemui pengendara yang tidak memiliki SIM. Dalam hal ini masyarakat diharapkan meningkatkan kesadarannya untuk membuat SIM apabila ingin mengemudikan kendaraannya. Lebih ditekankan pada pengendara sepeda motor roda dua, sehingga lebih difokuskan pada SIM C. Sebagaimana diterangkan dalam Pasal 80 huruf d Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor.

Persyaratan dalam pembuatan SIM telah ditentukan dalam Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. sebagaimana ketentuan Pasal 81 ayat (1) yang menyatakan bahwa untuk mendapatkan

Surat Izin Mengemudi, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian. Persyaratan usia dalam pembuatan Surat Izin Mengemudi ditentukan dalam Pasal 81 ayat (2) huruf a, khususnya untuk SIM C adalah berusia 17 (tujuh belas). Lebih lanjut untuk persyaratan administrasi ditentukan dalam Pasal 81 ayat (3) yakni telah memiliki identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk (KTP), pengisian formulir permohonan dan rumusan sidik jari.

Berdasarkan ketentuan tersebut dapat dipahami bahwa apabila seseorang telah berusia 20 tahun dan memiliki kartu tanda penduduk (KTP), baru diperbolehkan untuk melakukan pengajuan permohonan mendapatkan SIM C. Jika mereka lulus berbagai serangkaian uji kompetensi yang diperbolehkan oleh kepolisian satuan lalu lintas, maka si pemohon berhak mendapat SIM C.

Regulasi tersebut dibuat dengan memenuhi unsur kompromistis dari berbagai kepentingan di masyarakat dan berbagai aspek lainnya. Dengan harapan, bagi mereka yang telah memiliki SIM dapat mematuhi peraturan rambu-rambu lalu lintas sehingga mampu mengurangi kecelakaan lalu lintas. Namun ternyata di lapangan, SIM dari kepolisian belum terbukti efektif dalam meminimalisir tingkat kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas masih sering terjadi, khususnya pada usia muda.

Fenomena kecelakaan lalu lintas pada usia muda dapatnya dikatakan sebagai remaja namun tidak dipungkiri apabila secara emosional dan psikologi usia remaja masih sangat labil, oleh karena yang bersangkutan

tersebut sedang mencari identitas dan mudah terpengaruh keadaan sekitar serta pada usia tersebut biasanya kurang sabar, kurang beretika, dan cenderung tidak memperhatikan peraturan lalu lintas di jalan<sup>2</sup>. Berikut ini data umur pelaku kejadian lakalantas di Kabupaten Purworejo:

**Tabel 1.2**  
**Data Umur Pelaku Kejadian Laka Lantas di Purworejo**  
**Tahun 2018-2020**

No	Kelompok umur	2018	2019	2020
1	0 - 15 Tahun	39	33	15
2	16 - 30 Tahun	186	202	110
3	31 - 40 Tahun	66	82	60
4	41 - 50 Tahun	75	94	52
5	> 51 Tahun	89	132	64

Sumber: Data Polres Purworejo, 2020

Berdasarkan tabel tersebut dapat dilihat bahwa selama 3 (tiga) tahun terakhir, kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pelaku usia muda yakni berumur 16-30 tahun. Kecelakaan lalu lintas pada usia muda ini merupakan konsekuensi dari adanya kemajuan teknologi. Diperlukan berbagai upaya untuk memperbaiki keadaan tersebut diantaranya pengawasan oleh orang tua terhadap anaknya; memperketat regulasi dalam proses pembuatan Surat Izin Mengemudi; serta pendidikan mengenai keselamatan berkendara sejak dini.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena meningkatnya arus lalu lintas pada umumnya disebabkan oleh kelalaian yang dilakukan pengemudi yang bertindak sembarangan. Selain itu keadaan fasilitas yang belum memadai serta belum adanya kesadaran sepenuhnya masyarakat dalam berlalu lintas. Belum lagi aparat polisi lalu lintas yang jauh dari pengawasan

<sup>2</sup> Soekanto Soerjono, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, hlm. 60.



atasannya yang melakukan pelanggaran disiplin seperti pelanggaran yang tidak mengikuti perintah atasannya yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku di dalam peraturan yang telah disepakati bersama, yang dapat merugikan nama baik Institusi dan tercemarnya hubungan baik antara Polri dan masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai karakteristik dan keunggulan sendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam suatu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud satu totalitas yang lebih, berdaya guna dan berhasil guna. Namun pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan disepanjang jalan khususnya di kota maupun di Kabupaten Purworejo sendiri masih terlalu minim dalam pelaksanaannya tidak seimbang. Salah satu contoh kurangnya kendaraan dilengkapi dengan perlengkapan yang sesuai dengan peraturan yang ada dan rambu-rambu lalu lintas minim di sepanjang jalan yang sesuai dengan penggunaannya serta kurang tegasnya penindakan yang dilakukan oleh petugas satuan lalu lintas.

Berdasarkan latar belakang dengan uraian tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Efektivitas Pengaturan usia 17 Tahun Sebagai Syarat Memperoleh Surat Izin Mengemudi Golongan C (SIM C) Dalam Rangka Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas di Purworejo".

## **B. Rumusan Masalah**

Untuk mempermudah pemahaman dalam pembahasan permasalahan yang akan diteliti, serta untuk mencapai tujuan penelitian yang lebih mendalam dan terarah, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Efektifitas pengaturan Usia 17 Tahun Sebagai Syarat Memperoleh Surat Ijin Mengemudi Golongan C ( SIM C) Dalam Rangka Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas di Purworejo
2. Bagaimana Peran Polisi untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dilihat dari Pasal 81 ayat 2 huruf A Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.

## **C. Tujuan Penelitian**

Suatu kegiatan penelitian harus memiliki tujuan yang jelas yang hendak dicapai. Tujuan dalam suatu penelitian menunjukkan kualitas dan nilai penelitian tersebut. Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa efektivitas mengurangi kecelakaan lalu lintas di Purworejo dengan penganjuran anak usia 17 Tahun untuk memiliki SIM C.
2. Untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dilihat dari pasal 81 ayat 2 huruf A undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.

## **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang disampaikan di atas, manfaat yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian hukum ini adalah sebagai berikut:

### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran di bidang ilmu hukum terutama hukum Pidana Terkait dengan Undang-undang lalu Lintas.

### **2. Manfaat Praktis**

- a. Aparat penegak hukum (Polri) untuk konsisten dalam menegakkan aturan-aturan hukum dan dapat mengambil langkah-langkah.
- b. DLLAJ ( Dinas Lalu lintas dan Angkutan Jalan ) dalam upaya menciptakan suasana tertib berlalu lintas.
- c. Masyarakat umum untuk senantiasa taaat pada peraturan perundang-undangan khususnya dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.

## **E. Kerangka Konseptual**

### **1. Efektivitas**

Efektivitas adalah kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program atau misi) daripada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Agung Kurniawan, *Transformasi Pelayanan Publik*, Penerbit Pembaharuan, Yogyakarta, 2005, hlm. 109.

Efektivitas menurut Barda Nawawi Arief, mengandung arti “keefektifan” pengaruh atau efek keberhasilan, atau kemandirian/kemujaraban.<sup>4</sup> Dengan kata lain efektivitas berarti tujuan yang telah direncanakan sebelumnya dapat tercapai, atau dengan kata lain sasaran tercapai karena adanya proses kegiatan.<sup>5</sup>

Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa efektivitas hukum berkaitan erat dengan faktor-faktor sebagai berikut:<sup>6</sup>

- a. Usaha menanamkan hukum di dalam masyarakat, yaitu penggunaan tenaga manusia, alat-alat, organisasi, mengakui, dan menaati hukum.
- b. Reaksi masyarakat yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku. Artinya masyarakat mungkin menolak atau menentang hukum karena takut pada petugas atau polisi, menaati suatu hukum hanya karena takut terhadap sesama teman, menaati hukum karena cocok dengan nilai-nilai yang dianutnya.
- c. Jangka waktu penanaman hukum yaitu panjang atau pendek jangka waktu dimana usaha-usaha menanamkan itu dilakukan dan diharapkan memberikan hasil.

Ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur sejauh mana hukum itu ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita

---

<sup>4</sup> Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 85.

<sup>5</sup> Muhammad Ali, *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*, Angkasa, Bandung, 1997, hlm. 89.

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto, *Beberapa Aspek Sosial Yuridis Masyarakat*, Alumni, Bandung, 1985, hlm. 45.

akan mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif. Namun demikian, sekalipun dikatakan aturan yang ditaati itu efektif, tetapi kita tetap masih dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektivitasnya karena seorang menaati atau tidak suatu aturan hukum tergantung pada kepentingannya.<sup>7</sup>

## 2. SIM Golongan C (SIM C)

Surat Izin Mengemudi ialah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan ketrampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor (ranmor) di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>8</sup>.

Sebagaimana ketentuan Pasal 77 UU No. 22 Tahun 2009, Surat Izin Mengemudi (SIM) dapat digolongkan sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan. Pasal 80 huruf d menegaskan bahwa Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan sepeda motor. SIM Golongan C adalah Surat Izin untuk mengendarai kendaraan bermotor roda dua yang dirancang dengan kecepatan lebih dari 40 km/jam.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Penerbit Kencana, Jakarta, 2009, hlm. 376.

<sup>8</sup> Sovia Hasanah, Dasar Hukum SIM Internasional, <https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt592e221b26fc2/dasar-hukum-sim-internasional/> Diakses pada 15 Agustus 2020.

<sup>9</sup> Des Suryani, Ana Yulianti, Muhammad Zulhelmi, *Aplikasi Legalitas Surat Izin Mengemudi (SIM) Berbasis Mobile (Studi Kasus : Polisi Resort Rengat)*, IT Journal Research and Development, Vol. 2, No. 2, Maret 2018, hlm. 37.

### 3. Pengertian Kecelakaan

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka – sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa atau kejadian yang sangat tidak diinginkan oleh semua pengguna jalan, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, dan juga mengakibatkan kerugian materi dan mengakibatkan korban jiwa yang tidak dapat diukur dalam bentuk apapun.<sup>10</sup>

Kecelakaan lalu lintas pada umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab secara bersama-sama seperti pelanggaran atau tindakan kurang hati-hati para pengguna jalan (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca atau pandangan terhalang. Secara umum penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia itu sendiri (*human error*). Soehodho mengatakan bahwa beberapa Negara mengidentifikasi ada tiga penyebab utama kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan atau lingkungan, yang mana ketiga faktor tersebut ada di Indonesia.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Nugroho Utomo, *Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Segmen Jalan By-Pass Krian – Balongbendo (KM. 26+000 – KM. 44+520)*, Jurnal Teknik Sipil KERN Vol. 2 No. 2 Nopember 2012, hlm. 74.

<sup>11</sup> Dina Lusiana Setyowati, Ade Rahmat Firdaus, dan Nur Rohmah, *Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda*, The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health, Vol. 7, No. 3 September-Desember 2018, hlm. 333-334.

#### **4. Pemakai Jalan (manusia) anak usia 17 tahun**

Bahwa usia 17 tahun sebagai syarat usia dalam Surat Izin Mengemudi golongan C, tidak efektif dan bahkan meningkatkan kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja Purworejo. Didukung dengan adanya fakta berupa data kecelakaan lalu lintas berdasarkan golongan usia, periode tahun 2009; 2010; dan 2011.

- a. Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas Pasal 81 ayat (2) huruf a UU No. 22 Tahun 2009 guna mengurangi kecelakaan lalu lintas pada remaja di Surakarta, meliputi 5 hal yakni (1) Peraturan Perundang-Undangan; (2) Penegak Hukum; (3) Sarana atau Fasilitas Penegakkan Hukum; (4) Masyarakat; dan (5) Kebudayaan.
- b. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja, sebagai berikut: (1) Menaikkan Syarat Usia 17 Tahun menjadi 20 Tahun; (2) Melakukan Pembentukan Lembaga Independen Keselamatan Berkendara; (3) Mencantumkan dan Membahas Secara Terperinci Mengenai Taktik dan Teknik Berkendara melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009; (4) Membahas Mengenai Penjenjangan Pendidikan Keselamatan Berkendara Secara Jelas melalui Revisi UU Nomor 22 Tahun 2009; (5) Pemberlakuan Ujian Kemampuan Berkendara dan Ujian Psikologi Setiap 1 Tahun Bagi Pemilik Surat Izin Mengemudi.

Pemakai jalan adalah semua orang yang menggunakan fasilitas jalan yang secara langsung. Pemakai jalan yang dimaksud (*Pignataro, 1997*) adalah:

- a. Pengemudi, termasuk di dalamnya pengemudi kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor. Kendaraan bermotor meliputi sepeda motor, kendaraan bermotor biasa (mobil), kendaraan berat bermotor (bis dan truk), sedangkan yang termasuk kendaraan tak bermotor adalah sepeda dan kendaraan tak bermotor lainnya.
- b. Pejalan kaki / pemakai jalan lain, termasuk di dalamnya adalah pedagang kaki lima, petugas keamanan, petugas perbaikan fasilitas (listrik, telepon, gas), dan lain lain. Kedudukan pengemudi sebagai pemakai jalan adalah salah satu bagian utama dalam terjadinya kecelakaan. Pengemudi mempunyai peran tahun belum memiliki kemampuan untuk mengendalikan sepeda motor secara bertanggung jawab. Tidak terdapat penjelasan secara detail maksud serta tujuan usia 17 tahun, sebagai syarat usia mengajukan permohonan SIM A; C dan D. Pihak Kepolisian Lalu Lintas Purworejo menjelaskan bahwa usia 17 tahun dianggap telah dewasa dan mampu membedakan yang benar maupun salah dan diharakan dapat mematuhi peraturan lalu lintas<sup>10</sup>. Namun fakta dilapangan menggambarkan sebaliknya, bahwa para remaja menyumbang angka tertinggi dalam berbagai kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan usia yang di atasnya.



c. Melakukan Pembentukan Lembaga Independen Keselamatan Berkendara

Tujuan dibentuknya suatu lembaga independen yaitu guna memperketat syarat untuk mengajukan permohonan SIM C. Fungsi lembaga independen yaitu memberikan pendidikan keselamatan berkendara yang tidak sekedar membahas peraturan lalu lintas. Namun, juga membahas mengenai teknik, taktik, sikap, dan tanggung jawab dalam berkendara, baik secara teori maupun praktik. Lembaga tersebut juga wajib menguji para siswanya baik secara teori maupun praktik sebelum dinyatakan lulus. Hasil dari serangkaian ujian yang dilakukan tersebut, dapat dijadikan rekomendasi, serta juga wajib dijadikan persyaratan dalam mengajukan pembuatan SIM C.

## **F. Kerangka Teoritis**

### **1. Teori Penegakan Hukum**

Penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah yang mantap dan menegajawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>12</sup>

Pada prinsipnya proses penegakan hukum tetap mengacu pada nilai – nilai dasar yang terdapat dalam hukum, seperti keadilan

---

<sup>12</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Penerbit UI Press, Jakarta, 1983, hlm. 35

(*gerechtigheit*), kepastian hukum (*rechtssicherheit*), dan kemanfaatan hukum (*zweckmassigkeit*), ketiga unsur itulah yang harus dipenuhi dalam proses penegakan hukum sekaligus menjadi tujuan utama penegakan hukum<sup>13</sup>.

Penegakan hukum bidangnya luas sekali, tidak hanya bersangkutan dengan tindakan-tindakan apabila sudah ada atau ada persangkaan telah terjadi kejahatan, akan tetapi juga menjaga kemungkinan akan terjadinya kejahatan. Yang terakhir ini adalah masalah preventi dari kejahatan. Kalau preventi diartikan secara luas maka banyak badan atau pihak yang terlibat di dalamnya, ialah pembentuk Undang-Undang, polisi, kejaksaan, pengadilan, pamong-praja dan aparat eksekusi pidana serta orang-orang biasa. Proses pemberian pidana di mana badan-badan ini masing-masing mempunyai peranannya dapat dipandang sebagai upaya untuk menjaga agar orang yang bersangkutan serta masyarakat pada umumnya tidak melakukan tindak pidana. Namun badan yang langsung mempunyai wewenang dan kewajiban dalam pencegahan ini adalah kepolisian.<sup>14</sup>

Penegakan hukum dengan mempunyai sasaran agar orang taat kepada hukum. Ketaatan masyarakat terhadap hukum disebabkan tiga hal yakni: (1) takut berbuat dosa; (2) takut karena kekuasaan dari pihak penguasa berkaitan dengan sifat hukum yang bersifat imperatif; (3) takut

---

<sup>13</sup> Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2003, hlm. 122.

<sup>14</sup> Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Penerbit P.T. ALUMNI, Bandung, 2010, hlm. 113.

karena malu berbuat jahat. Penegakan hukum dengan sarana non penal mempunyai sasaran dan tujuan untuk kepentingan internalisasi.<sup>15</sup>

Secara praktik, pencantuman unsur atau bagian tindak pidana sangat penting untuk menentukan dan membuktikan tindak pidana yang didakwakan. Sepanjang pembuktian tindak pidana memenuhi unsur atau bagian dalam rumusan uraian delik, maka tindak pidana diputuskan telah terbukti. Kebanyakan ahli hukum pidana berpendapat bahwa tidak ada perbedaan esensial antara unsur (elementen) dan bagian (*bestanddeel*) delik. Lamintang dan Sathocid Kartanegara menyamakan istilah elementen van het delict dengan *bestanddeel van het delict*. Menurut Lamintang, “istilah unsur yang dimaksud pembuat undang-undang mencakup istilah elementen dan *bestanddeel* dalam arti luas termasuk persyaratan-persyaratan lain yang terkandung dalam rumusan delik”.<sup>16</sup> Sebaliknya, Vrij, Mulder dan van Bemmelen membedakan istilah unsur dan bagian delik. Menurut van Bemmelen bahwa: “bagian delik hanya berkaitan dengan syarat-syarat yang ditegaskan dalam rumusan delik, sedangkan unsur delik menunjuk kepada asas yang tercantum dalam bagian umum KUHP dan asas hukum yang diterima secara umum”.<sup>17</sup>

Berdasarkan uraian diatas perbuatan pidana terjadi akibat melawan hukum yang diperbuat terpidana sebagai kelakuan dengan

---

<sup>15</sup> Indah Lestari dan Sri Endah Wahyuningsih, *Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pengguna Narkoba di Polda Jateng*, Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. 12. No. 3 September 2017, hlm. 602.

<sup>16</sup> P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1987), hlm. 196

<sup>17</sup> JM van Bemmelen, *Hukum Pidana I*, Cetakan kedua, Binacipta, Jakarta, 1987, hlm. 98-100

keadaan yang diperbuat disertai bukti-bukti yang ada kesalahan tersebut berat atau ringannya perbuatan yang dilakukan untuk memberi sanksi pidana.

Unsur-unsur tindak pidana diatas barulah dikatakan sebagai peristiwa pidana apabila memenuhi syarat-syarat seperti yang dinyatakan oleh R. Abdoel Djamali sebagai berikut:<sup>18</sup>

- a. Harus ada suatu perbuatan, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang;
- b. Perbuatan harus sesuai sebagaimana yang dirumuskan dalam undang-undang, pelakunya telah melakukan suatu kesalahan dan harus dapat mempertanggung jawabkan kesalahannya;
- c. Harus ada kesalahan yang dapat dipertanggung jawabkan, perbuatan itu memang harus dapat dibuktikan sebagai suatu perbuatan yang melanggar suatu ketentuan hukum;
- d. Harus berlawanan dengan hukum, artinya suatu perbuatan yang berlawanan dengan hukum dimaksud kalau tindak pidananya nyata-nyata bertentangan dengan hukum;
- e. Harus adanya ancaman hukuman dengan kata lain ketentuan hukum yang dilanggar itu mencantumkan sanksinya.

---

<sup>18</sup> R. Abdoel Djamali, *Pengantar Hukum Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hlm 159.

## 2. Teori Efektifitas Hukum

Efektifitas hukum merupakan situasi dimana hukum yang berlaku dapat dilaksanakan, ditaati dan berdaya guna sebagai alat control, social atau sesuai tujuan dibuatnya hukum tersebut.<sup>19</sup> Menurut Romli Atmasasmita efektifitas hukum adalah dimana hukum yang berlaku dapat ditaati dan memiliki pengaruh dalam melakukan rekayasa social, bukan karena sikap mental para aparaturnya saja akan tetapi juga terletak pada factor sosialisasi hukum yang baik.<sup>20</sup>

Efektifitas hukum membicarakan mengenai daya kerja hukum itu sendiri dalam mengatur dan/atau memaksa masyarakat untuk taat kepada hukum.<sup>21</sup> Efektifitas hukum ialah kesadaran hukum berkaitan dengan validitas atau menyangkut masalah mengenai ketentuan tersebut benar-benar berfungsi dengan semestinya dalam masyarakat, sehingga hukum dapat menciptakan pola-pola baru di dalam masyarakat yang mendukung terciptanya suatu kondisi yang dapat menunjang pembangunan di berbagai sector.<sup>22</sup>

Berdasarkan beberapa pendapat ahli dapat disimpulkan bahwa efektifitas hukum merupakan suatu kemampuan kinerja atau daya peraturan perundang-undangan untuk mengatur masyarakat guna mematuhi peraturan perundang-undangan tersebut.

---

<sup>19</sup> Soerjono Soekanto, 2008: 8

<sup>20</sup> Romli Atmasasmita, 2001: 55

<sup>21</sup> Zainudin Ali, 2007: 62

<sup>22</sup> R. Otje Salma, 1989: 68-69

Dalam penerapan suatu pertauran perundang-undangan sering mengalami kendala, kendala tersebut dipengaruhi oleh beberapa factor antara lain:<sup>23</sup>

1. Faktor peraturan perundang-undangan

Daya kerja peraturan perundang-undangan di Indonesia masih kurang efektif untuk membuat masyarakat taat terhadap hokum, missal yang sering dilakukan doleh masyarakat dalam bentuk pelanggaran lalu lintas yang dapat dilihat sehari-hari dan jumlahnya semakin bertambah. Hal tersebut merupakan sebuah gambaran bahwa hokum telah kehilangan kewibawaaan dihadapan masyarakatnya sendiri.

Komunikasi hokum, merupakan cara efektif dalam mensosialisasikan tujuan diterbitkannya peraturan perundang-undangan tersebut. Tujuan komunikasi hokum yaitu berguna mengembalikan wibawa hokum dalam melakukan pengendalian social dan memberikan gambaran kepada masyarakat, agar masyarakat melakukan perubahan sikap atau perilaku kearah lebih baik.

2. Faktor Penegak Hukum

Efejtivitas suatu peraturan perundang-undangan juga harus diimbangi oleh kualitas seorang Polisi Lalu Lintas. Perlu adanya perbaikan secara menyeluruh dari dalam institusi penegak hokum

---

<sup>23</sup> Soerjono Soekanto, 2008: 58

baik yang berada di kantor maupun lapangan, guna mendukung penegak hukum. Permasalahan etika seorang Polisi Lalu Lintas yang dapat mempengaruhi efektivitas suatu hukum. Selain permasalahan etika Polisi Lalu Lintas di lapangan, terdapat permasalahan kualitas tindak Polisi Lalu Lintas dan hubungan antara Polisi Lalu Lintas dan Hubungan antara Polisi Lalu Lintas dengan masyarakat.

Polisi Lalu Lintas tidak hanya berperan sebagai pihak yang bertugas menjaga ketertiban lalu lintas di jalan raya, akan tetapi juga ketentraman pada diri pengguna jalan raya tersebut. Peranan tersebut tidaklah semata-mata dilakukan dengan jalan penindakan belaka tetapi juga dengan cara mendidik warga masyarakat pemakai jalan raya.

### 3. Faktor sarana atau fasilitas

Fasilitas amat penting untuk engefektifkan suatu aturan tertentu. Ruang lingkup sarana yang dimaksud, terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai factor pendukung. Sering terjadi bahwa suatu peraturan sudah difungsikan, padahal fasilitas belum tersedia lengkap. Peraturan yang semula bertujuan untuk memperlancar proses, ada kemungkinan dapat menyebabkan kemacetan.

### 4. Faktor masyarakat

Ketaatan yang rendah terhadap peraturan perundang-undangan, merupakan akibat dari menurunnya penghargaan terhadap peraturan perundang-undangan tersebut karena golongan panutan tidak memberikan contoh kepatuhan terhadap peraturan perundang-

undangan tersebut. Ketaatan terhadap peraturan perundangan-undangan sangat rendah, oleh karena itu warga masyarakat tidak mengetahui dan tidak memahami peraturan perundang-undangan tersebut sehingga mereka pun sama sekali tidak tahu akan manfaatnya.

#### 5. Faktor kebudayaan

Kebudayaan yang didukung di dalam suatu system social tertentu sebenarnya juga memberikan batas-batas tertentu kepada pendukungnya di dalam bentuk nilai-nilai dan kaidah-kaidah. Walaupun demikian, tidak jarang suatu kebudayaan memberikan kesempatan-kesempatan atau peluang untuk melakukan perbuatan tertentu yang menyimpang.

### **G. Metode Penelitian**

#### **1. Metode Pendekatan Penelitian**

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian hukum *Yuridis Sosiologis* yaitu memahami dan meneliti hukum dalam konteks sosialnya karena fokusnya lebih menyangkut pada persoalan bekerjanya hukum dalam masyarakat. Dalam rangka mempelajari hukum secara *law in action*, hukum bukanlah suatu gejala normatif yang otonom tetapi lebih berfungsi sosial. Maksudnya bahwa dalam penelitian hukum ini diperlukan adanya bantuan dari ilmu lainnya sebagai pendukungnya, baik



dari sudut metode maupun teorinya. Metode seperti ini sering juga disebut dengan *social legal research*.<sup>24</sup>

## 2. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif analisis, yakni dengan memberikan gambaran tentang obyek penelitian selanjutnya dianalisis dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini untuk menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian. Penelitian deskriptif menurut Soerjono Soekanto adalah suatu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin dengan manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya, serta hanya menjelaskan keadaan objek masalahnya tanpa bermaksud mengambil kesimpulan yang berlaku umum.<sup>25</sup>

## 3. Jenis Dan Sumber Data

### a. Data primer :

Data yang diperoleh di dalam fakta kehidupan masyarakat atau data lapangan yang bersumber dari Polres Purworejo.

### b. Data sekunder

Terhadap data sekunder tersebut dikumpulkan dengan metode studi kepustakaan (*library research*), yaitu mempelajari, memahami,

---

<sup>24</sup> George Ritzer, *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Rajawali Pers, Jakarta, 1992, hlm. 4.

<sup>25</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 10.

mengidentifikasi dan mencatat literatur, peraturan perundang-undangan serta data-data yang berhubungan dengan masalah penelitian, yang meliputi:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat *otoritatif* artinya mempunyai otoritas.<sup>26</sup> Yakni berupa peraturan perundang-undangan meliputi:

- a) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945
- b) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- c) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- d) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- e) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer.<sup>27</sup> Bahan hukum sekunder dapat diperoleh dalam buku, jurnal, tesis atau desertasi

---

<sup>26</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, hlm. 141.

<sup>27</sup> *Ibid.*, hlm. 82.

### 3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memberikan pemahaman dan pengertian atas bahan hukum lainnya.<sup>28</sup> Bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari kamus hukum, kamus Bahasa Indonesia atau ensiklopedi.

## 4. Metode Pengumpulan Data

### a. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara dengan beberapa informan yaitu Anggota Satlantas Polres Purworejo, Kasatlantas Polres Purworejo, Petugas Penguji Surat Ijin Mengemudi (SIM). Sedangkan metode pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* (penarikan sampel bertujuan), yang dilakukan dengan cara mengambil subjek didasarkan pada tujuan tertentu, karena alasan waktu, tenaga dan biaya. Di samping itu peneliti menganggap bahwa subjek yang dipilih sebagai sampel sudah memenuhi syarat sebagai subjek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, hlm. 93.

<sup>29</sup> Ronny Hanitijo Soemitro, *Motodologi Penelitian Hukun dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 51.

b. Data Sekunder

Diperoleh melalui kajian Pustaka untuk mengkaji dokumen-dokumen berupa peraturan perundangan atau teori-teori yang terkait dengan judul penelitian.

## 5. Metode Analisis data

Data yang diperoleh selanjutnya disajikan dalam bentuk uraian yang disusun secara sistematis, logis, dan rasional. Dalam arti keseluruhan data yang diperoleh akan dihubungkan satu dengan yang lainnya dan disesuaikan dengan pokok permasalahan sehingga merupakan satu kesatuan yang utuh dengan pokok permasalahan yang diteliti. Selanjutnya analisis yang digunakan dalam penelitian ini ialah kualitatif, artinya data ditafsirkan dan didiskusikan berdasarkan teori-teori (doktrin) dan asas-asas serta peraturan hukum yang berkaitan dengan pokok permasalahan.

## H. Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan tesis ini diuraikan menjadi empat bab, dimana antara bab satu dengan yang lain akan dibahas dalam ruang lingkup dan materi pembahasan yang sesuai dengan kelompok masing-masing. Adapun sistematika tesis ini disusun sebagai berikut :

## **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan penulis uraikan mengenai : Latar belakang masalah, Perumusan masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual, Kerangka Teoritik, Metode Penelitian, dan Sistematika penulisan.

## **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang teori-teori dan peraturan-peraturan yang mendasari permasalahan yang dibahas, meliputi Tinjauan penegakan hukum, Tinjauan tentang tindak pidana, Tinjauan tentang lalu lintas, Tinjauan tentang Kepolisian lalu lintas, Pespektif Hukum Islam tentang tertib berlalulintas

## **BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan mengenai Efektivitas Penetapan Usia 17 Tahun Sebagai Syarat memperoleh SIM Golongan C (SIM C) Dalam rangka mengurangi kecelakaan lalu lintas di Pirworejo, Apa hambatan dan solusi dalam penerapan penegakan hukum di Purworejo.

## **BAB IV: PENUTUP**

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai kesimpulan dan saran yang mungkin berguna bagi para pihak.