

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU
LINTAS OLEH ANAK DIBAWAH UMUR
DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS



Oleh :

WAHYU HANDONO

NIM : 20301900199
KONSENTRASI : HUKUM PIDANA

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2021**

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU
LINTAS OLEH ANAK DIBAWAH UMUR
DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS

**Diajukan untuk memenuhi persyaratan guna
mendapatkan gelar Magister Ilmu Hukum**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2021**

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
OLEH ANAK DIBAWAH UMUR
DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS

Oleh :

WAHYU HANDONO

NIM : 20301900199
KONSENTRASI : HUKUM PIDANA

Disetujui oleh :
Pembimbing I
Tanggal, 5 Agustus 2021



Prof. Dr. Sri Endah Wahyuningsih, S.H., M.Hum.
NIDK. 06.2804.6401

Pembimbing II
Tanggal, 5 Agustus 2021



Dr. Hj. Siti Rodiyah Dwi Istinah, S.H., M.H.
NIDN. 06.1306.6101

Mengetahui,
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum



Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.
NIDN. 06.1507.6202

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
OLEH ANAK DIBAWAH UMUR
DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG**

TESIS


Oleh :

WAHYU HANDONO


NIM : 20301900199
KONSENTRASI : HUKUM PIDANA

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal **12 Agustus 2021**
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji,
Ketua,


Dr. Hj. Aryani Witasari, S.H., M.Hum.
NIDN. 06.1510.6602

Anggota


Prof. Dr. Sri Endah Wahyuningsih, S.H., M.Hum.
NIDK. 06.2804.6401

Anggota


Dr. Hj. Siti Rodiyah Dwi Istinah, S.H., M.H.
NIDN. 06.1306.6101

Mengetahui,
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum



Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum.
NIDN. 06.1507.6202

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : WAHYU HANDONO

NIM : 20301900199

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH ANAK DIBAWAH UMUR DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR SEMARANG

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 12 Agustus 2021



WAHYU HANDONO

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

- ❖ *Jangan takut jatuh, karena yang tidak pernah memanjatlah yang tidak pernah jatuh.*
(Hamka)

PERSEMBAHAN

Tesis ini penulis persembahkan kepada :

1. Kedua orang tuaku tercinta;
2. Istriku tercinta yang selama ini mendukung aku tanpa pamrih dalam doa atau support langsung dan selalu menemani dalam susah ataupun senang;
3. Anak-anakku tercinta yang memberikan semangat kerjaku;
4. Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) yang pernah mendidik dan membimbing aku serta memberikan kesempatan yang sangat berarti dalam kelangsungan penyelesaian pendidikan program Magister Ilmu Hukum;
5. Semua sahabatku yang mengenal aku yang selalu memberikan support dan dukungan dalam segala kegiatanku;
6. Dan untuk kemajuan Ilmu hukum di Indonesia.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT atas karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini yang berjudul “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anka Di Bawah Umur di Kepolisian Resor Kota Besar Semarang”.

Bahwa penulisan tesis ini di maksudkan sebagai salah satu persyaratan dalam rangka menyelesaikan studi pada Program Studi Magister Ilmu Hukum di Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu penulisan tesis ini serta semua pihak Civitas Akademis Universitas Sultan Agung Semarang :

1. Bapak Drs. H. Bedjo Santoso, M.T., Ph.D., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E.Akt., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung.
3. Ibu Prof. Dr. Sri Endah Wahyuningsih, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing I yang telah menuntun serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan penulisan tesis ini.
4. Ibu Dr. Hj. Siti Rodiyah Dwi Istinah, S.H., M.H., selaku Pembimbing II yang telah menuntun serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan penulisan tesis ini.
5. Bapak dan ibu dosen Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah mengajar penulis.

6. Semua Staf Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Ibu Lala, Ibu Nana dan Bapak Edo yang telah banyak membantu selama studi.

Semoga penulisan tesis ini dapat bermanfaat positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan, kritik serta saran yang bermanfaat kami harapkan demi perbaikan penulisan tesis ini.



Semarang, Agustus 2021

Penulis

Wahyu Handono, S.H.

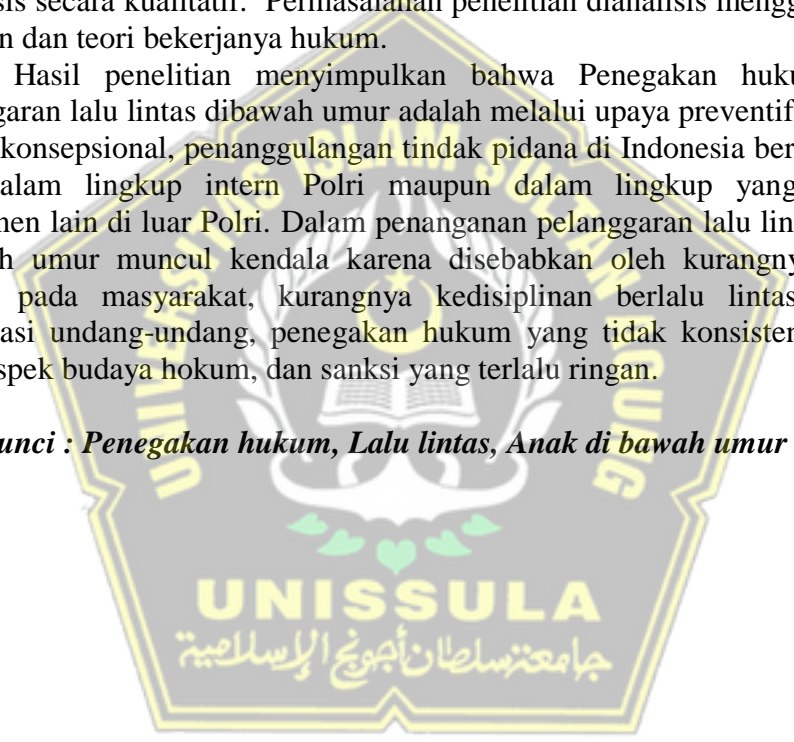
ABSTRAK

Tujuan penelitian dalam penelitian ini ialah untuk mengetahui dan menganalisa penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang dan mengetahui dan menganalisa kendala-kendala penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis, yang dalam hal ini berkaitan dengan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang, dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Data yang digunakan yaitu data primer dan sekunder yang akan dianalisis secara kualitatif. Permasalahan penelitian dianalisis menggunakan teori keadilan dan teori bekerjanya hukum.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dibawah umur adalah melalui upaya preventif dan represif. Secara konsepsional, penanggulangan tindak pidana di Indonesia bersifat terpadu, baik dalam lingkup intern Polri maupun dalam lingkup yang melibatkan komponen lain di luar Polri. Dalam penanganan pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur muncul kendala karena disebabkan oleh kurangnya kesadaran hukum pada masyarakat, kurangnya kedisiplinan berlalu lintas, kurangnya sosialisasi undang-undang, penegakan hukum yang tidak konsisten dan tebang pilih, aspek budaya hokum, dan sanksi yang terlalu ringan.

Kata Kunci : Penegakan hukum, Lalu lintas, Anak di bawah umur



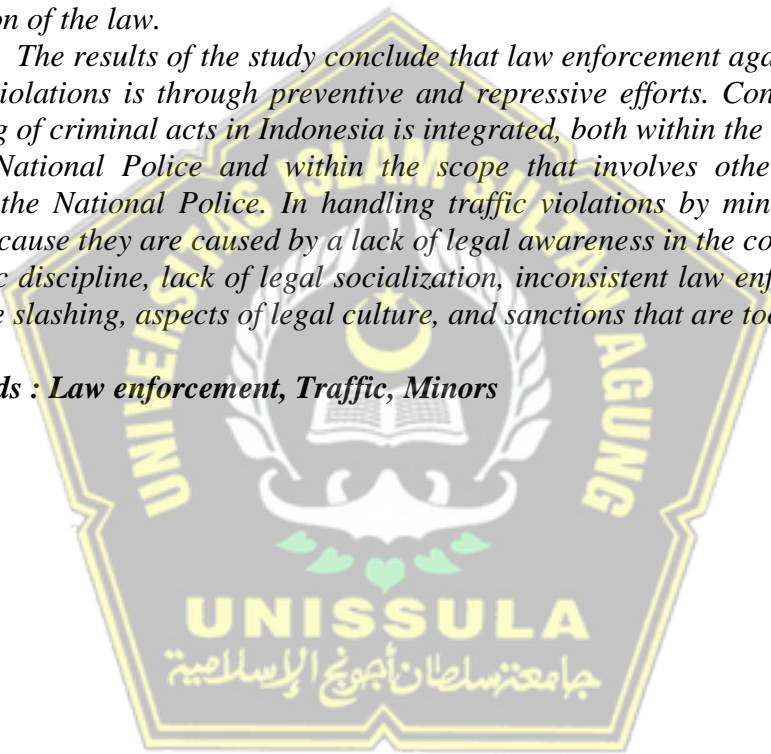
ABSTRACT

The research objectives in this study are to identify and analyze law enforcement against traffic violations by minors at the Semarang Polrestabes and knowing and analyzing the obstacles to law enforcement against traffic violations by minors at the Semarang Police Station.

This study uses a sociological juridical approach, which in this case relates to law enforcement against traffic violations by minors at the Semarang Police Station, with descriptive analytical research specifications. The data used are primary and secondary data which will be analyzed qualitatively. The research problem was analyzed using the theory of justice and the theory of the operation of the law.

The results of the study conclude that law enforcement against underage traffic violations is through preventive and repressive efforts. Conceptually, the handling of criminal acts in Indonesia is integrated, both within the internal scope of the National Police and within the scope that involves other components outside the National Police. In handling traffic violations by minors, problems arise because they are caused by a lack of legal awareness in the community, lack of traffic discipline, lack of legal socialization, inconsistent law enforcement and selective slashing, aspects of legal culture, and sanctions that are too light.

Keywords : Law enforcement, Traffic, Minors



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK.....	x
ABSTRACT.....	xi
DAFTAR ISI.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
E. Kerangka Konseptual.....	12
F. Kerangka Teori.....	22
G. Metode Penelitian	28
H. Sistematika Penulisan.....	30

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- A. Pengertian Lalu Lintas dan konsep *Maqasid al-Syariah* 32
- B. Pengertian Umum Tentang Anak.....35
- C. Pengaturan Hukum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak38
- D. Pengaturan Sanksi Pidana Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.....51

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Polrestabes Semarang 62
- B. Kendala-kendala Dan Solusi Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Polrestabes Semarang.....79

BAB IV PENUTUP

- A. Kesimpulan 113
- B. Saran 114

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 dalam Pembukaan 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 penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, telah dibentuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang di dalamnya mengatur beberapa ketentuan yang di antaranya adalah terkait dengan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, pembagian kewenangan antara instansi pemerintah dan pemerintah daerah, pengaturan terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakkan hukum. Dalam UU tentang LLAJ disebutkan bahwa ada tiga tujuan diselenggarakannya Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu: a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang

aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di Negara-negara yang sedang berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas kendaraan yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan yang mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah serius di Negara berkembang dan Negara maju. Angka kematian menurut WHO telah mencapai 1.170.694 orang di seluruh dunia. Jumlah ini setara dengan 2,2% dari seluruh jumlah kematian di dunia dan mencapai urutan kesembilan dari sepuluh penyebab kematian.¹

Kejahatan dapat diartikan secara kriminologis dan yuridis. Kejahatan di pengertian kriminologi adalah perbuatan manusia yang menodai norma-norma dasar masyarakat. Ini dimaksudkan sebagai perbuatan oknum-oknum yang melanggar aturan yang hidup dan berkembang di masyarakat. Kejahatan yuridis, yaitu perbuatan jahat atau perbuatan jahat dalam arti hukum pidana berarti bahwa

¹ <http://id.Wikipedia.org/wiki/KecelakaanLaluLintas>, diakses pada tanggal 17 Januari 2021 pukul 22.15 WIB.

kejahatan itu dirumuskan dalam peraturan-peraturan pidana.² Bagi negara-negara modern, keinginan untuk menjamin hak-hak warga negara secara efektif dan mengatur tertib administrasi negara telah mendorong setiap Negara mengadopsi konstitusionalisme, tidak terkecuali pengaturan hukum mengenai tindak pidana kecelakaan lalu lintas.³ Penyelesaian perkara pidana dilakukan melalui proses pembuktian yaitu penuntutan proses yang dilakukan secara langsung dalam suatu percobaan.⁴ Dalam praktek peradilan, prosesnya selalu diawali dengan penangkapan, penahanan, kemudian dituntut oleh penuntut umum, yang diakhiri dengan putusan hakim.⁵

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, diatur segala ketentuan mengenai pengemudi. Pasal 1 angka 23 undang-undang ini menentukan bahwa pengemudi adalah “orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya yang telah memiliki surat izin mengemudi”. Adapun mengenai persyaratan pengemudi, diatur dalam Bab VIII, yaitu Pasal 7, pada pasal 80 bab yang sama juga mengatur mengenai

² Yusril I A, Bambang Tri Bawono dan Ira Alia Maerani, *Criminal Investigation of Motorcycle Stealing Goods*. Law Development Journal ISSN : 2747-2604 Volume 3 Issue 1, March 2021, (169 – 174). file:///C:/Users/win10e/Downloads/14866-35234-1-PB.pdf

³ Adhe I smail A, *Constitutionalism Concept in Implementation of Indonesian State Administration*. Jurnal Daulat Hukum Volume 4 Issue 2, June 2021 ISSN: 2614-560X. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/15737/5567>.

⁴ Ardito, Y P, Umar Ma'ruf dan Aryani Witasari. *Implementation of Criminal Action Prosecution Online in Realizing Principle of Fast Prosecution, Simple & Low Cost*, Jurnal Daulat Hukum, Volume 4 Issue 2, June 2021 ISSN: 2614-560X. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/15737/5567>.

⁵ Feri, S W, dan Arpangi. *Settlement Policy of Criminal Actions which Performed by Children through Penal Mediation*. Jurnal Daulat Hukum Volume 4 Issue 2, June 2021 ISSN: 2614-560X. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH/article/view/15737/5567>.

penggolongan surat izin mengemudi (SIM) yang terdiri dari SIM A, SIM B I, SIM B II, SIM C, dan SIM D.⁶

Melihat permasalahan lalu lintas yang kerap kali menimbulkan banyaknya problema dalam masyarakat, diantaranya banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang dapat kita temui dalam kehidupan kita sehari-hari, mulai dari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sampai dengan aturan yang ada, sehingga dapat mengganggu ketertiban dalam masyarakat, khususnya terkait masalah penggunaan alat transportasi.

Penyebabnya terdapat pada faktor-faktor seperti pengemudi maupun pemakai jalan yang lainnya, konstruksi jalan yang kurang baik, kendaraan yang tidak memenuhi syarat, rambu-rambu lalu lintas yang tidak jelas, dan lain sebagainya. Jalan raya misalnya, merupakan suatu sarana bagi manusia untuk mengadakan hubungan antar tempat, dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan baik yang bermotor maupun tidak. Jalan raya mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan, keamanan dan hukum, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Pihak-pihak yang bertanggung jawab atas keselamatan penggunaan jalan raya telah berusaha sekuat tenaga untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas. Berbagai peraturan telah disusun dan diterapkan yang disertai dengan penyuluhan, kualitas kendaraan dan jalan raya ditingkatkan, serta bermacam-macam kegiatan dilakukan untuk menjaga jangan sampai jatuh korban maupun kemerosotan materi. Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas adalah untuk mempertinggi mutu

⁶ Republik Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas di jalan-jalan. Identifikasi masalah-masalah yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas. Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, kesabaran dan pencemaran lingkungan. Keadaan kemacetan lalu lintas berarti hambatan proses atau gerak pemakai jalan yang terjadi di suatu tempat. Hambatan dapat terjadi dalam batasbatas yang wajar, namun mungkin dalam batas waktu yang relatif pendek. Di samping itu mungkin gerakan kendaraan berhenti sama sekali atau *mandeg*.

Aparat penegak hukum dalam hal ini Polisi Lalu Lintas berperan sebagai pencegah (*politie toezicht*) dan sebagai penindak (*politie dwang*) dalam fungsi politik. Di samping itu polisi lalu lintas juga melakukan fungsi regeling (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk melengkapi dengan segitiga pengaman) dan fungsi bestuur khususnya dalam hal perizinan atau begünstiging (misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi).⁷

Walau demikian kebanyakan pengemudi menyadari akan bahaya yang dihadapi apabila mengendarai kendaraan dengan melebihi kecepatan maksimal tersebut. Akan tetapi di dalam kenyataannya tidak sedikit pengemudi yang melakukan hal itu. Di dalam menghadapi konflik, maka seseorang biasanya melakukan apa yang disebut displacement yang berwujud sebagai pengalihan sasaran perilaku agresif. Kekhawatiran timbul sebagai akibat dari perasaan akan adanya bahaya dari luar, yang kadang-kadang hanya merupakan anggapan saja dari yang bersangkutan. Tidak jarang manusia mempergunakan mekanisme

⁷ Soerjono Soekanto, 1989. *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*, Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 58

pertahanannya untuk mengatasi rasa khawatirnya itu, seperti misalnya acting out yakni individu yang bersangkutan melakukan tindakan-tindakan impulsif. Perilaku semacam ini dapat terjadi pada pengemudi, yang kemudian mengendarai kendaraannya secara liar.

Perlu juga diketahui bahwa kewenangan untuk melaksanakan tugas penegakan hukum dan pengaturan di bidang lalu lintas ada pada Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia sesuai Pasal 1 angka 3 Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor : “Korps Lalu Lintas Polri yang selanjutnya disebut Korlantas Polri adalah unsur pelaksana tugas pokok bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas yang berada di bawah Kapolri serta bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta patroli jalan raya.”

Alternatif penyelesaian bagi pelanggar lalu lintas adalah dengan menerapkan sanksi denda E-Tilang. Penerapan E-tilang merupakan sebuah pilihan yang efektif yang mencapai sasaran dalam pelaksanaan tilang kepada pelanggar peraturan lalu lintas walaupun belum dapat dikatakan bahwa E-tilang ini efektif karena belum semua masyarakat di Indonesia melek teknologi. Masih banyak dari mereka yang belum tahu mengenai adanya E-tilang sehingga perlunya sosialisasi yang lebih gencar dan merata kepada masyarakat.⁸

⁸ Setiyanto, Gunarto, Sri Endah Wahyuningsih, *Efektifitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Polres Rembang)*, Jurnal Hukum Khaira Umamah Vol. 12 No. 4, Desember 2017.

Namun demikian tidaklah berlebih-lebihan untuk mengemukakan beberapa cara penegakan peraturan lalu lintas yang menurut pengalaman akan lebih efisien. Cara yang lazim disebutkan *periodic reinforcement* (penguatanperiodik) atau *partial reinforcement* (penguatan sebagian). Cara ini diterapkan apabila terhadap perilaku tertentu, tidak selalu diberi imbalan atau dijatuhi hukuman. Kalau seorang pengemudi sudah terbiasakan menjalani rute jalan raya tertentu, maka ada kecenderungan untuk melebihi kecepatan maksimal. Hal itu disebabkan oleh karena pengemudi menganggap dirinya telah mengenal bagian dari jalan raya tersebut dengan baik. Kalau pada tempat-tempat tertentu dari jalan tersebut ditempatkan petugas patroli jalan raya, maka dia tidak mempunyai kesempatan untuk melanggar batas maksimal kecepatan. Akan tetapi apabila penempatan petugas dilakukan secara tetap, maka pengemudi mengetahui kapan dia harus mematuhi peraturan dan bilamana dia dapat melanggar ketentuanketentuan tersebut. Dengan menerapkan cara *periodic reinforcement*, maka ingin ditimbulkan kesan pada pengemudi bahwa di mana-mana ada petugas, sehingga dia akan lebih berhati-hati di dalam mengemudikan kendaraannya, walaupun petugas kadang-kadang ditempatkan di jalan raya tersebut ada kesan bahwa petugas itu selalu ada di situ. Cara ini bertujuan untuk menghasilkan pengemudi yang berperilaku baik. Cara kedua biasanya disebut *conspicuous enforcement*, yang biasanya bertujuan untuk mencegah pengemudi mengendarai kendaraan secara membahayakan. Dengan cara ini dimaksudkan sebagai cara untuk menempatkan mobil polisi atau sarana lainnya secara menyolok, sehingga pengemudi melihatnya dengan se jelas mungkin. Hal ini biasanya akan dapat

mencegah seseorang untuk melanggar peraturan. “Cara ini bertujuan untuk menjaga keselamatan jiwa manusia dan sudah tentu, bahwa kedua cara tersebut memerlukan fasilitas yang cukup dan tenaga manusia yang mampu serta terampil.

Di jaman sekarang ini bukan hanya orang dewasa yang melakukan pelanggaran lalu lintas tetapi juga anak sekolah yang masih di bawah umur, tingkat kesadaran mereka dalam berlalu lintas masih rendah terlihat dari data Kepolisian bahwa masih tingginya jumlah pelajar SMP dan SMA yang melanggar lalu lintas sepanjang tahun.

Polisi merupakan subsistem dalam sistem peradilan pidana yang cukup untuk menentukan keberhasilan dan kerja seluruh sistem dalam memberikan pelayanan kepada publik.⁹ Penegakan hukum dilakukan secara represif oleh aparat penegak hukum, berupa penjatuhan sanksi oleh pelaku kejahatan, dalam hal ini dilakukan oleh kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan. Menyikapi persoalan ini orang tua seharusnya menjadi dominan, dalam banyak kasus kita dapati begitu mudahnya orang tua mengizinkan anak-anak mereka mengendarai kendaraan dan tidak terbatas di lingkungan dimana si anak tinggal. Tapi juga membolehkan membawa kendaraan sekolah, padahal jika ditinjau dari segi apapun adalah tidak dapat dibenarkan seorang siswa membawa kendaraan karena mereka belum cukup umur dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM). Semestinya para bapak ibu guru tegas dalam menyikapi masalah tersebut bahwa jika ada siswa siswi yang tidak mematuhi peraturan sekolah akan

⁹ Nurfita A T, Sri Endah Wahyuningsih dan Arpangi. *The Police Role in Investigating the Crime of Child Murder as a Result of Infidelity Relationships*. Law Development Journal ISSN : 2747-2604 Volume 3 Issue 1, March 2021, (86 – 92). <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/ldj/article/view/14866/5481>.

dikenakan sanksi atau perlu membentuk tim khusus dengan aparat Kepolisian untuk memantau aturan yang dikeluarkan oleh pihak sekolah. Tindakan nyata lainnya yang bisa dilakukan mengumumkan melalui media siswa sekolah pelanggar lalu lintas terbanyak.

Indonesia merupakan Negara hukum yang dimana salah satu hukumnya yaitu hukum pidana yang mengatur tentang kejahatan dan pelanggaran serta penghukuman atasnya, di muat dalam kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Selain itu juga kenakalan dan kejahatan yang dilakukan oleh anak telah diatur tersendiri dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, beserta dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang perlindungan hak-hak anak. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tersebut, tidak dapat dipisahkan dari Konvensi Mengenai Hak Anak (KHA) dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2016 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak. Karena tujuan dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 adalah dalam rangka untuk menghormati, melindungi dan memenuhi hak-hak anak terutama anak yang berhadapan dengan hukum termasuk anak konflik dengan hukum. Achmad Ali menyatakan bahwa hukum adalah seperangkat kaidah atau aturan yang tersusun dalam suatu sistem, yang menentukan apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan oleh manusia sebagai warga masyarakat dalam kehidupan bermasyarakat, yang bersumber dari masyarakat sendiri maupun dari sumber lain, yang diakui berlakunya oleh otoritas tertinggi dalam masyarakat tersebut, serta benar-benar diberlakukan oleh warga masyarakat (sebagai suatu keseluruhan)

dalam kehidupannya, dan jika kaidah tersebut dilanggar akan memberikan kewenangan bagi otoritas tertinggi untuk menjatuhkan sanksi yang sifatnya eksternal. Setelah mengetahui pengertian dari dua kata di atas, secara umum dapat diartikan bahwa tujuan hukum adalah arah atau sasaran yang hendak dicapai hukum dalam mengatur masyarakat. Dalam banyak buku tentang Ilmu Hukum, pembahasan mengenai tujuan hukum sering dipisahkan dari pembahasan tentang fungsi hukum.

Hal seperti ini menurut Achmad Ali kurang tepat, sebab bagaimana pun pertalian antara tujuan hukum dengan fungsi hukum adalah suatu pertalian yang sangat erat. Yang pertama-tama yang perlu diketahui, tentu saja adalah tujuan hukum, sebab hanya telah ditetapkannya apa yang menjadi tujuan dari hukum itu, kita dapat menentukan pula fungsi yang harus dijalankan hukum agar dapat mencapai tujuannya.¹⁰

Dengan demikian perlu adanya perubahan dalam arti meninjau kembali hukum pidana Indonesia yang selama ini masih berpijak pada asas-asas dan dasar-dasar filosofis bangsa asing ke arah tata hukum pidana berdasarkan nilai-nilai Ketuhanan YME sebagai nilai-nilai kehidupan berbangsa dan bernegara yang dicita-citakan.¹¹

Berdasarkan alasan tersebut di atas, penulis berkeinginan untuk melakukan penelitian yang berjudul : “Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Umur di Polrestabes Semarang”.

¹⁰ Achmad Ali, 1997. *Menguak Takbir Hukum*, Grafindo persada, Jakarta, h. 55

¹¹ Sri Endah Wahyuningsih, 2014, *Urgensi Pembaharuan Hukum Pidana Materiel Indonesia Berdasarkan Nilai-Nilai Ketuhanan Yang Maha Esa*, Jurnal Pembaharuan Hukum Volume 1 No.1, Januari-April 2014.

B. Perumusan Masalah

Dari uraian tersebut diatas dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang ?
2. Apa kendala-kendala penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang dan bagaimana solusinya ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisa penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa kendala-kendala p dan solusi enegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan untuk mengembangkan ilmu hukum khususnya hukum pidana.
 - b. Untuk memberikan pengetahuan yang lebih dalam tentang aturan berlalu lintas oleh anak.

2. Manfaat Praktis

- a. Dapat menambah wawasan mengetahui tentang kebijakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi informasi kepada masyarakat terutama tentang aturan berlalu-lintas anak.

E. Kerangka Konseptual

a. Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah suatu proses yang mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Yang disebut sebagai keinginan hukum disini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum itu.¹² Penegakan hukum bukanlah merupakan suatu kegiatan yang berdiri sendiri, melainkan mempunyai hubungan timbal-balik yang erat dengan masyarakatnya. Penegakan hukum dalam suatu masyarakat mempunyai kecenderungan-kecenderungannya sendiri yang disebabkan oleh struktur masyarakatnya. Struktur masyarakat ini merupakan kendala, baik berupa penyediaan sarana sosial yang memungkinkan penegakan hukum itu dijalankan, maupun memberikan hambatan-hambatan yang menyebabkan ia tidak dapat dijalankan atau kurang dapat dijalankan dengan seksama.

¹² Satjipto Raharjo, 2009. *Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. CV Sinar Baru. Bandung .h.12

Hukum sebagaimana diterima dan dijalankan di negara kita termasuk ke dalam kategori hukum yang modern. Modernitas ini tampak dalam ciri-cirinya

yang berikut :

1. Dikehendaki adanya bentuk yang tertulis, seperti tampak pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang mengatakan, bahwa kemerdekaankebangsaan Indonesia hendaknya disusun dalam suatu Undang-Undang Dasar.
2. Hukum itu berlaku untuk seluruh wilayah negara, suatu pernyataan yang bisa juga kita simpulkan dari kata-kata dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa Undang-Undang Dasar tersebut disusun untuk “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”. Pernyataan tersebut dibandingkan dengan salah satu karakteristik hukum modern sebagaimana dibuat oleh Marc Galanter, yaitu bahwa hukum modern itu terdiri dari peraturan-peraturan yang bersifat uniform serta diterapkan tanpa mengenal variasi. Peraturan-peraturan itu lebih bersifat territorial daripada pribadi, artinya peraturan yang sama itu diterapkan terhadap anggota-anggota dari semua agama, suku, kelas, daerah dan kelamin. Apabila disitu diakui adanya perbedaan-perbedaan, maka ia bukanlah sesuatu yang disebabkan oleh kualitas intrinsik, seperti antara

bangsawan dan budak atau antara kaum Brahma dan kelas-kelas yang lebih rendah, melainkan yang disebabkan oleh fungsi, kondisi dan hasil-hasil karya yang didapat oleh seorang dalam kehidupan keduniaan ini.

3. Hukum merupakan sarana yang dipakai secara sadar untuk mewujudkan keputusan-keputusan politik masyarakatnya.¹³

Manusia di dalam pergaulan hidup, pada dasarnya mempunyai pandangan-pandangan tertentu mengenai apa yang baik dan apa yang buruk. Pandangan-pandangan tersebut senantiasa terwujud di dalam pasangan-pasangan tertentu, misalnya, ada pasangan nilai ketertiban dengan nilai ketenteraman, dan pasangan nilai kepentingan umum dengan nilai kepentingan pribadi. Di dalam penegakan hukum pasangan nilai-nilai tersebut perlu diserasikan. Sebab nilai ketertiban beritik tolak pada keterikatan, sedangkan nilai ketenteraman titik tolaknya adalah kebebasan. Di dalam kehidupannya, maka manusia memerlukan keterikatan maupun kebebasan di dalam wujud yang serasi.¹⁴

b. 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

¹³ *Ibid*, Rahardjo, Satjipto. h. 23

¹⁴ Soekanto, Soerjono. 2014. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. h.24.

bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.¹⁵

Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi:

- 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.

Jika ketentuan tersebut diatas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan.

Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih terperinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai criteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif.

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan

¹⁵ Ramdlon, Naning. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya.

bersifat *recht delicten* yang berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut 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.¹⁶

Apabila pernyataan tersebut diatas dihubungkan dengan kenyataan praktek yang dilakukan sehari-hari dimana pemberian sanksi terhadap pelaku kejahatan memang pada umumnya lebih berat dari pada sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran.

Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum Menurut Wirjono Prodjodikoro¹⁷ pengertian pelanggaran 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 Poernomo¹⁸ mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-*

¹⁶ Bambang Poernomo, 2002. *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, h.40

¹⁷ Wirjono Prodjodikoro, 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. Refika Aditama, Bandung. h.33

¹⁸ Bambang Poernomo. Op. Cit.. h.23

onrecht itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

1. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan
2. Menimbulkan akibat hukum

Maka dari berbagai pengertian diatas maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.¹⁹

c. Anak Dibawah Umur

Anak adalah bagian dari generasi muda bangsa sebagai salah satu sumber daya manusia yang merupakan potensi dan penerus cita-cita perjuangan bangsa yang memiliki peran strategis dan mempunyai ciri dan sifat khusus memerlukan pembinaan perlindungan dalam rangka menjamin

¹⁹ Ramdlon Naning. Op.Cit. h.23

pertumbuhan dan perkembangan fisik, mental, sosial secara utuh, dan seimbang.

Dalam Undang-undang No. 11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak terdapat beberapa pengertian anak, yaitu yang berkonflik dengan hukum, anak yang menjadi korban tindak pidana, dan anak yang menjadi saksi tindak pidana (pasal 1 angka 2 Undang-undang No.11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak) dengan penjelasan sebagai berikut:

- a. Anak yang berkonflik dengan hukum yang selanjutnya disebut Anak adalah yang berumur 12 tahun, tetapi belum berumur 18 tahun yang diduga melakukan tindak pidana (pasal 1 angka 3 Undang-undang nomor 11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana anak).
- b. Anak yang menjadi korban pidana yang selanjutnya disebut Anak korban adalah anak yang belum berumur 18 tahun yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang disebabkan oleh tindak pidana (pasal 1 angka 4 undang-undang No.11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak)
- c. Anak yang menjadi saksi tindak pidana yang selanjutnya disebut Anak saksi adalah anak yang belum berumur 18 tahun yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan disidang pengadilan tentang suatu perkara pidana yang dilanggar, dilihat, dan/atau dialaminya sendiri.

d. Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Umur

Masalah yang patut diperhatikan dikota besar adalah masalah lalu lintas. Hal tersebut bisa dilihat dari angka kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat setiap tahunnya, perkembangan lalu lintas bisa menyebabkan pengaruh positif maupun negatif bagi kehidupan dimasyarakat. Setiap tahunnya juga jumlah kendaraan terus meningkat dan tidak sedikit masyarakat yang melanggar peraturan-peraturan lalu lintas sehingga pemerintah maupun kepolisian harus semakin ketat dan tegas untuk masalah lalu lintas, hal tersebut untuk mengurangi atau menekan tingkat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh banyak hal, pengemudi kendaraan yang buruk, pejalan kaki yang kurang hati-hati, jalanan yang tidak layak seperti jalan yang berlubang, kerusakan kendaraan, kendaraan yang sudah tidak layak lagi pakai, pengendara yang tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas.²⁰

Berbagai jenis kejahatan anak yang mengarah kepada pelanggaran norma-norma sosial merupakan tindakan amoral karena dipengaruhi oleh motivasi dan dorongan emosi, ingin dikenal atau menonjolkan diri serta pelampiasan kekecewaan. Bahkan sesungguhnya terkucil dari lingkungan keluarga dan masyarakat. Tindakan kejahatan dan pelanggaran diancam hukuman pidana berdasarkan jenis kejahatan tertentu yang dilakukan anak. Tindakan pelanggaran dan kejahatan yang dilakukan karena pengaruh sikap mental, desakan emosi atau pengaruh lainya tanpa memikirkan resiko yang

²⁰ Rozi Fahrur,2011. *Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Dalam Pasal 310 Undang-Undang No. 22 th. 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Fiqh Jinayah*, tesis Fakultas Syariah dan Hukum Program Studi Jinayah Siyasah UIN Sunan Kalijaga.h. 39

dihadapi. Lalu lintas adalah (berjalan) bolak-balik, hilir mudik, perihal perjalanan di jalan, perhubungan antara satu tempat ketempat yang lain. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi lain. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rup sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna dan berhasil guna.²¹

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Sebagaimana diketahui bahwa masalah kenakalan anak membawa dampak negatif terutama tindakan atau perbuatan yang mengganggu ketertiban dan keamanan khususnya dalam lalu lintas. Tindakan anak ini

²¹ Simanjuntak C.1973. *Latar Belakang Kenakalan Remaja*, Alumni, Bandung. h. 47

umumnya bertentangan dengan norma-norma sosial serta ketentuan hukum yang berlaku di masyarakat. Berbagai pelanggaran tersebut sewajarnya masih merupakan tantangan bagi aparat penegak hukum dalam menangani permasalahan ini. Untuk itu perlu diambil langkah-langkah yang tepat, cepat dan terkendali serta terkoordinasi dengan berbagai pihak agar usaha pencegahan dan penanggulangan kenakalan anak ini dapat teratasi.

Majunya ilmu pengetahuan dibidang teknik akan menambah jumlah kendaraan bermotor dan makin ramainya jalan oleh para pemakai jalan terutama yang mempergunakan kendaraan bermotor menyebabkan pesatnya arus lalu lintas di jalanan. Simpang siurnya lalu lintas di jalanan setiap hari bertambah terus sehingga segala akibat yang ditimbulkan oleh ramainya lalu lintas itu akan mempunyai efek juga bagi masyarakat.

Mereka pada umumnya kurang menyadari akan bahaya yang mungkin timbul atas dirinya atau diri orang lain jika mereka sudah menginjakkan kakinya di jalan. Di jalan sering terjadi peristiwa yang menimbulkan bahaya dan malapetaka yang akan menimpa jiwa dan harta. Janganlah hendaknya beranggapan bahwa peraturan lalu lintas hanya merupakan beban atau penghambat bagi para pemakai jalan. Pesatnya perhubungan yang memakai kendaraan bermotor memerlukan banyak peraturan yang diperlukan untuk ketertiban hubungan lalu lintas itu. Semua bentuk lalu lintas itu mempunyai pengaturan hukum tersendiri.

F. Kerangka Teori

a. Teori Keadilan

Keadilan sesungguhnya merupakan konsep yang relatif²². Pada sisi lain, keadilan merupakan hasil interaksi antara harapan dan kenyataan yang ada, yang perumusannya dapat menjadi pedoman dalam kehidupan individu maupun kelompok. Dari aspek etimologis kebahasaan, kata “adil” berasal dari bahasa arab “adala” yang mengandung makna *tengah* atau *pertengahan*. Dari makna ini, kata “adala” kemudian disinonimkan dengan *wash* yang menurunkan kata *wasith*, yang berarti *penengah* atau orang yang berdiri di tengah yang mengisyaratkan sikap yang adil.²³

Dari pengertian ini pula, kata adil disinonimkan dengan *inshaf* yang berarti sadar, karena orang yang adil adalah orang yang sanggup berdiri di tengah tanpa *a priori* memihak. Orang yang demikian adalah orang yang selalu menyadari persoalan yang dihadapi itu dalam konteksnya yang menyeluruh, sehingga sikap atau keputusan yang diambil berkenaan dengan persoalan itu pun menjadi tepat dan benar.²⁴

Dengan demikian, sebenarnya adil atau keadilan itu sulit untuk dilukiskan dengan kata-kata, akan tetapi lebih dekat untuk dirasakan. Orang lebih mudah merasakan adanya keadilan atau ketidakadilan ketimbang mengatakan apa dan bagaimana keadilan itu. Memang terasa sangat abstrak

²²Majjid Khadduri, *The Islamic Conception of Justice*, Baltimore and London : The Johns Hopkins University Press, 1984, hlm. 1, sebagaimana dikutip Mahmutarom, *Rekonstruksi Konsep Keadilan*, Undip Semarang, 2009, h. 31

²³*Ibid.*

²⁴ Nurcholis Madjid, *Islam Kemanusiaan dan Kemerdekaan, Doktrin dan Peradaban, Sebuah Telaah Kritis tentang Masalah Keimanan*, Jakarta : Yayasan Wakaf Paramadina, Cetakan kedua, 1992, h. 512-513, sebagaimana dikutip Mahmutarom, *Rekonstruksi Konsep Keadilan*, Undip Semarang, 2009, h. 31

dan relatif, apalagi tujuan adil atau keadilan itupun beraneka ragam, tergantung mau dibawa kemana.

Keadilan akan terasa manakala sistem yang relevan dalam struktur-struktur dasar masyarakat tertata dengan baik, lembaga-lembaga politis, ekonomi dan sosial memuaskan dalam kaitannya dengan konsep kestabilan dan keseimbangan. Rasa keadilan masyarakat dapat pula kita temukan dalam pelaksanaan penegakan hukum melalui putusan hakim.

Keadilan secara umum diartikan sebagai perbuatan atau perlakuan yang adil. Sementara adil adalah tidak berat sebelah, tidak memihak dan berpihak kepada yang benar. Keadilan menurut kajian filsafat adalah apabila dipenuhi dua prinsip, yaitu : pertama tidak merugikan seseorang dan kedua, perlakuan kepada tiap-tiap manusia apa yang menjadi haknya. Jika kedua ini dapat dipenuhi barulah itu dikatakan adil. Dalam keadilan harus ada kepastian yang sebanding, dimana apabila digabung dari hasil gabungan tersebut akan menjadi keadilan.

Pada prakteknya, pemaknaan keadilan modern dalam penanganan permasalahan-permasalahan hukum ternyata masih *debatable*. Banyak pihak merasakan dan menilai bahwa lembaga pengadilan telah bersikap kurang adil karena terlalu syarat dengan prosedur, formalistis, kaku, dan lamban dalam memberikan putusan terhadap suatu perkara. Agaknya faktor tersebut tidak lepas dari cara pandang hakim terhadap hukum yang amat kaku dan normatif-prosedural dalam melakukan konkretisasi hukum. Idealnya hakim harus mampu menjadi *living interpretator* yang mampu menangkap

semangat keadilan dalam masyarakat dan tidak terbelenggu oleh kekakuan normatif – prosedural yang ada dalam suatu peraturan perundang-undangan bukan lagi sekedar sebagai *la bouche de la loi* (corong undang-undang).

b. Teori Keadilan Dalam Perspektif Islam

Keadilan dalam Islam bersifat komprehensif yang di dalamnya merangkum keadilan ekonomi, sosial, dan politik. Asas keadilan Islam merupakan pola kehidupan yang memperlihatkan kasih sayang, tolong menolong dan rasa tanggungjawab. Oleh karena itu, usaha untuk mewujudkan keadilan dalam Islam bukan hanya dengan menumpukkan perhatian terhadap undang-undang dan peraturan saja, tetapi harus melalui proses pendisiplinan nafsu diri.²⁵

Dalam Islam, keadilan diabadikan dalam wahyu ilahi dan kebijaksanaan Nabi yang disampaikan kepada umatnya. Wahyu, ditransmisikan dalam firman Allah, yang ditemukan di dalam al-Qur'an, dan kebijaksanaan ilahi itu diucapkan dengan kata-kata Nabi dan diumumkan sebagai sunnah. Ini dua sumber tekstual yang tersedia sebagai bahan baku untuk hukum Islam dan Keadilan.²⁶

Masalah keadilan menurut hukum Islam juga tidak terlepas dari filsafat hukum Islam dan teori mengenai tujuan hukum Islam, dimana pada prinsipnya adalah bagaimana mewujudkan “*kemanfaatan*” kepada seluruh

²⁵Ahmad Shukri Mohd. Nain dan Rosman MD Yusoff, 2003, *Konsep, Teori, Dimensi dan Isu Pembangunan*, Univesiti Teknologi Malaysia, Malaysia, h.116

²⁶N. Hanif, 1999, *Islamic Concept of Crime and Justice*, Sarup & Son Cet.I, New Delhi, h. Pendahuluan

umat manusia, yang mencakup “*kemanfaatan*” dalam kehidupan di dunia maupun di akherat.

Tujuan mewujudkan “*kemanfaatan*” ini, sesuai dengan prinsip umum Al-Qur’an :

- a) *al-Asl fi al-manafi al-hall wa fi al-mudar al man’u* (segala yang bermanfaat dibolehkan, dan segala yang mudarat dilarang) ;
- b) *la darara wa la dirar* (jangan menimbulkan kemudaratatan dan jangan menjadi korban kemudaratatan) ;
- c) *ad-Darar yuzal* (bahaya harus dihilangkan).²⁷

Lebih lanjut dalam gagasan Islam tentang keadilan dimulai dari diskursus tentang keadilan ilahiyah, apakah rasio manusia dapat mengetahui baik dan buruk untuk menegakkan keadilan dimuka bumi tanpa bergantung pada wahyu atau sebaliknya manusia itu hanya dapat mengetahui baik dan buruk melalui wahyu (Allah).

Pada optik inilah perbedaan-perbedaan teologis di kalangan cendekiawan Islam muncul. Perbedaan-perbedaan tersebut berakar pada dua konsepsi yang bertentangan mengenai tanggung jawab manusia untuk menegakkan keadilan ilahiah, dan perdebatan tentang hal itu melahirkan dua mazhab utama teologi dialektika Islam yaitu: mu`tazilah dan asy`ariyah.

Tesis dasar Mu`tazilah adalah bahwa manusia, sebagai yang bebas, bertanggung jawab di hadapan Allah yang adil. Selanjutnya, baik dan buruk merupakan kategori-kategori rasional yang dapat diketahui melalui nalar –

²⁷ Achmad Ali, 2012, *Menguk Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Cet IV Prenada Media Goup, Jakarta, h.216-217

yaitu, tak bergantung pada wahyu. Allah telah menciptakan akal manusia sedemikian rupa sehingga mampu melihat yang baik dan buruk secara obyektif.²⁸

c. Teori Bekerjanya Hukum

Pengertian sistem sebagaimana didefinisikan oleh beberapa ahli, antara lain Bertalanffy dan Kenneth Building²⁹, ternyata mengandung implikasi yang sangat berarti terhadap hukum, terutama berkaitan dengan aspek : (1) Keintegrasian, (2) Keteraturan, (3) Keutuhan, (4) Keterorganisasian, (5) Keterhubungan Komponen satu sama lain. Selanjutnya Shorde dan Voich menambahkan pula bahwa selain syarat sebagaimana tersebut, sistem ini juga harus berorientasi kepada tujuan.

Untuk mengatur adanya sistem hukum maka terdapat asas yang dinamakan *Principles of Legality*, sebagai berikut :

- (1) Suatu sistem hukum harus mengandung peraturan-peraturan, yang dimaksud disini adalah bahwa hukum tidak boleh mengandung sekedar keputusan-keputusan yang bersifat *ad hoc* ;
- (2) Peraturan-peraturan yang telah di buat itu harus diumumkan ;
- (3) Tidak boleh ada peraturan yang berlaku surut, oleh karena apabila yang demikian itu ditolak, maka peraturan itu tidak bisa dipakai untuk menjadi pedoman tingkah laku. Membolehkan pengaturan secara berlaku surut berarti merusak integritas pengaturan yang ditujukan untuk berlaku bagi waktu yang akan datang ;

²⁸ <http://diqa-butarbutar.blogspot.com/2011/09/teori-teori-keadilan.html>

²⁹ Esmi Warassih, 2005. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Surya Alam Utama, Semarang, h.29

- (4)Peraturan-peraturan harus disusun dalam rumusan yang biasa dimengerti ;
- (5)Suatu sistem tidak boleh mengandung peraturan-peraturan yang bertentangan satu sama lain ;
- (6)Peraturan-peraturan tidak boleh mengandung tuntutan yang melebihi apa yang dilakukan ;
- (7)Tidak boleh ada kebiasaan untuk sering megubah peraturan sehingga menyebabkan seseorang akan kehilangan orientasi ;
- (8)Harus ada kecocokan antara peraturan yang diundangkan dengan pelaksanaanya sehari-hari.³⁰

Sistem hukum (*legal system*) adalah satu kesatuan hukum yang tersusun dari tiga unsur, yaitu: (1) Struktur; (2) Substansi; (3) Kultur Hukum³¹. Struktur adalah keseluruhan institusi penegakan hukum, beserta aparatnya. Mencakupi : kepolisian dengan para polisinya; Kejaksaan dengan para jaksanya; kantor-kantor pengacara dengan para pengacaranya, dan pengadilan dengan para hakimnya. Substansi adalah keseluruhan asas hukum, norma hukum dan aturan hukum, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis, termasuk putusan pengadilan. Kultur hukum adalah kebiasaan-kebiasaan, opini- opini, cara berpikir dan cara bertindak, baik dari para penegak hukum maupun dari warga masyarakat.

Studi efektifitas hukum merupakan suatu kegiatan yang memperlihatkan suatu strategi perumusan masalah yang bersifat umum, yaitu suatu perbandingan antara realitas hukum dan ideal hukum, secara khusus

³⁰ *Ibid*, h.35.

³¹ Lawrence M. Friedman,1975. *The Legal System: A Social Science Perspective*, Russell Sage Foundation, New York, h.51.

terlihat jengjang antara hukum dalam tindakan (*law in action*), atau dengan hukum dalam teori (*law in theory*), dengan perkataan lain, kegiatan ini akan memperlihatkan kaitan antara *law in book and law in action*³².

G. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri atas:

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah metode penelitian bersifat deskriptif analisis, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan primer (observasi dan penelitian langsung lapangan) dan juga pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan³³. Lalu dideskripsikan dalam analisa dan pembahasannya.

2. Metode Pendekatan

Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian hukum normatif meliputi penelitian terhadap asas-asas hukum, taraf sinkronisasi hukum³⁴ Pendekatan penelitian yang digunakan Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum sosiologis atau biasa disebut penelitian *yuridis sosiologis*. Dalam penelitian ini, hukum dikonsepsikan sebagai suatu gejala empiris yang dapat diamati di dalam kehidupan nyata.

3. Jenis dan Sumber Data

³² *Ibid*, h.37.

³³ Ediwarman, 2010, *Monograf, Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana Univ. Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan, h. 24

³⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2001. *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat* Raja Grafindo Persada, Jakarta, h. 13-14

Jenis data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Untuk memperoleh data primer peneliti mengacu terhadap data atau fakta-fakta dan kasus hukum yang diperoleh langsung melalui penelitian di lapangan termasuk keterangan dari responden yang berhubungan dengan objek penelitian dan praktik yang dapat dilihat serta berhubungan dengan obyek penelitian. Sementara data sekunder dilakukan dengan cara studi kepustakaan. Data sekunder ini berguna sebagai landasan teori untuk mendasari penganalisaan pokok-pokok permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Data sekunder dalam penelitian ini meliputi :

a. Bahan hukum primer, yang terdiri dari :

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.
- 2) KUHP.
- 3) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak
- 4) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2016 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak.
- 5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b. Bahan hukum sekunder.

Buku-buku, dokumen hasil penelitian di bidang hukum khususnya masalah Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Umur.

c. Bahan hukum tersier, yang terdiri dari :

Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Kamus Hukum, Ensiklopedia serta sarana ajar (*hand out*) tentang tata cara penulisan karya ilmiah.

4. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data difokuskan pada yang ada, sehingga dalam penelitian ini tidak menyimpang dan kabur dalam pembahasannya. Penelitian ini menggunakan *Library Research* (studi kepustakaan) yaitu pengumpulan data yang diperoleh dari sumber-sumber literature, karya ilmiah, peraturan perundang-undangan serta sumber-sumber tertulis lainnya yang berhubungan dengan masalah yang diteliti sebagai landasan teori. Dari penelitian ini data yang diperoleh disebut data sekunder. Juga menggunakan data primer untuk mengkaji bekerjanya hukum di masyarakat dengan metode pengumpulan data melalui observasi (pengamatan) di lapangan, wawancara di Polrestaes Semarang.

5. Metode Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan adalah deskriptif analitis, yaitu penelitian dengan menggambarkan temuan di lapangan yang kemudian dibandingkan dengan uraian yang didapat dari studi kepustakaan. Dari analisis tersebut dapat diketahui efektifitas sistem hukum yang bersifat edukatif terhadap masyarakat dalam mengetahui kebijakan umum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anah dibawah umur.

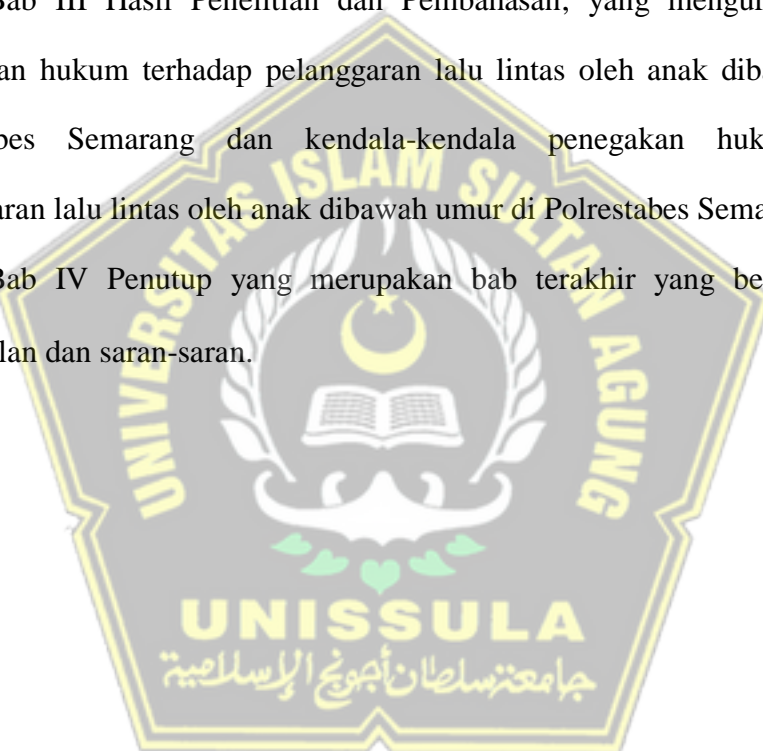
H. Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan, yang menguraikan tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual dan Kerangka Teoritis, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan

Bab II Tinjauan Pustaka, yang menguraikan tentang pengertian tentang Kebijakan Hukum Pidana, pengertian Lalulintas, pengertian Pelanggaran Lalu Lintas, pengertian Anak Dibawah Umur.

Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan, yang menguraikan tentang penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang dan kendala-kendala penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Polrestabes Semarang.

Bab IV Penutup yang merupakan bab terakhir yang berisi mengenai kesimpulan dan saran-saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Lalu Lintas dan Konsep *Maqasid al-Syariah*

Lalu lintas adalah gerak pindah kendaraan dan manusia di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Pengertian lalu lintas dalam pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

“Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sementara yang di maksud dengan ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntuhkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung”.

Berdasarkan uraian tersebut jelaslah bahwa lalu lintas dapat diartikan sebagai hilir mudiknya manusia dan atau barang dari satu tempat ketempat lainnya. Suatu perundang-undangan pada hakekatnya merupakan pencerminan kehendak pemerintah dan masyarakat.

Adapun *Maqasid al-Syariah* secara bahasa terdiri dari dua kata yaitu *Maqasid* dan *Syariah*. *Maqashid* adalah bentuk jamak dari *Maqsad*, *Qashd*, *Maqsid* atau *Qushud* yang merupakan bentuk kata dari *Qashada* *Yaqshudu* dengan beragam makna, seperti menuju suatu arah, tujuan, adil dan tidak melampaui batas, jalan lurus, tengah-tengah antara berlebih-lebihan dan kekurangan³⁵. Sedangkan *Syariah* secara bahasa berarti jalan menuju sumber air. Jalan menuju sumber air ini dapat pula dikaitkan sebagai jalan

³⁵ Ahmad Imam Mawardi, *Fiqh Minoritas fiqh al-Aqlliyat dan Evolusi Maqasid al-Syariah dari konsep ke pendekatan* (Yogyakarta: Lkis, 2010), h. 178-179.

ke sumber pokok kehidupan³⁶. Sebagaimana yang ada di dalam kamus dan penjelasannya bahwa syariat adalah hukum yang ditetapkan oleh Allah bagi hamba-Nya tentang urusan agama. Hukum agama yang ditetapkan dan diperintahkan oleh Allah. Baik berupa ibadah atau muamalah yang menggerakkan kehidupan manusia. Allah Swt berfirman dalam QS. Al-Jatsiyah/ ayat18.

Artinya : “Kemudian kami jadikan kamu berada di atas sebuah syariat peraturan dari urusan agama itu.”

Arti bahasa *Syariah* yakni jalan menuju sumber air ini adalah dari segi bahwa siapa saja yang mengikuti *Syariah* itu, ia akan mengalir dan bersih jiwanya. Allah menjadikan air sebagai penyebab kehidupan tumbuhan dan hewan sebagaimana dia menjadikan *Syariah* sebagai penyebab kehidupan jiwa manusia. Karena, tidak bisa dibayangkan jika Yang Maha Mengetahui dan Maha Bijaksana membuat syariat yang bisa memudharatkan, menyusahkan, atau membebani manusia dalam urusan agama. Kecuali jika membuat syariat, Dia tidak mengetahui tentang kesempitan, kesulitan, dan kemudharatan tersebut. Atau mengetahui, tetapi Dia sengaja ingin membebani dan menyusahkan manusia. Namun, kedua hal tersebut mustahil bagi Allah.

Menurut Imam al-Syatibi, *Maqasid al-Syariah* adalah tujuan –tujuan disyari’atkannya hukum oleh Allah Swt. Yang berintikan kemaslahatan umat manusia di dunia dan kebahagiaan di akhirat. Setiap pensyari’atan

³⁶ Asafri Jaya Bakri, *Konsep Maqasid al-Syariah Menurut al-Syatibi* (Jakarta: Raja Grafindo, 1996), h.61.

hukum oleh Allah mengandung *Maqasid* (tujuan) yakni kemaslahatan bagi umat manusia³⁷.

Kemaslahatan yang dimaksud dilihat pula dari dua sudut pandangan, yaitu 1) *Maqasid al-Syari'* (tujuan Allah), dan *Maqasid al-Mukallaf* (tujuan mukallaf). *Maqasid al-Syariah* dalam arti *Maqasid al-Syari'*, mengandung empat aspek yaitu:

1. Tujuan awal dari syariat yakni kemaslahatan manusia di dunia dan di akhirat.
2. Syariat sebagai sesuatu yang harus dipahami.
3. Syariat sebagai suatu hukum *takfif* yang harus dilakukan, dan
4. Tujuan syariat adalah membawa manusia ke bawah naungan hukum.

Aspek pertama berkaitan dengan muatan atau hakikat *Maqasid al-Syariah*, sedangkan aspek kedua berkaitan dengan dimensi bahasa, agar syariat dapat dipahami sehingga dicapai kemaslahatan yang dikandungnya. Aspek ketiga berkaitan dengan pelaksanaan ketentuan-ketentuan syariat dalam rangka mewujudkan kemaslahatan. Ini juga berkaitan dengan kemampuan manusia untuk melaksanakannya. Aspek yang keempat berkaitan dengan kepatuhan manusia sebagai mukallaf di bawah dan terhadap hukum-hukum Allah (aspek tujuan syariat berupaya membebaskan manusia dari kekangan hawa nafsu). Untuk mewujudkan kemaslahatan menurut al-Syatibi membagi *Maqasid* menjadi tiga tingkatan, yaitu: *Maqasid Dharuriyat*, *Maqasid Hajiyyat*, dan *Maqasid Tahsiniyat*. *Dharuriyat*

³⁷ Asafri Jaya Bakri, *Konsep Maqasid al-Syariah Menurut al-Syatibi*, h. 5.

artinya harus ada demi kemaslahatan hamba, yang jika tidak ada akan menimbulkan kerusakan, misalnya rukun Islam. *Hajiyat* maksudnya sesuatu yang dibutuhkan untuk menghilangkan kesempitan, seperti rukhsah (keringanan) tidak berpuasa bagi orang sakit. *Tahsiniyat* artinya sesuatu yang diambil untuk kebaikan kehidupan dan menghindari keburukan, semisal akhlak yang mulia, menghilangkan najis, dan menutup aurat. *Dharuriyat* dijelaskan lebih rinci mencakup lima tujuan, yaitu :³⁸

- 1) menjaga agama (*hifzh ad-din*);
- 2) menjaga jiwa (*hifzh an-nafs*);
- 3) menjaga akal (*hifzh al-'aql*);
- 4) menjaga keturunan (*hifzh annasl*);
- 5) menjaga harta (*hifzh al-mal*).

Dengan demikian konsep *Maqasid al-Syariah* berorientasi kepada kemaslahatan bagi manusia, terutama yang berkaitan dengan lima kebutuhan dasar manusia yang bersifat universal dengan tingkat kebutuhan yang bertingkat namun saling melengkapi.

B. Pengertian Umum Tentang Anak

1. Pengertian Anak

Menurut perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, ketentuan batas kedewasaan merupakan tolak ukur pengertian anak, diantaranya adalah sebagai berikut :

³⁸ Al-Syatibi, *al-Muwafaqat fi Ushul al-Syariah, Jilid II* (Kairo: Mustafa Muhammad, t.th.), h. 5

- a. Anak menurut ketentuan umum Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 4 Tahun 1979 tentang Kesejahteraan Anak disebutkan bahwa anak adalah seorang yang belum mencapai umur 21 (dua puluh satu) tahun dan belum kawin.³⁹
- b. Anak menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1997 tentang Pengadilan Anak dinyatakan bahwa anak adalah orang yang dalam perkara anak nakal telah mencapai umur 18 (delapan belas) tahun dan belum pernah kawin.⁴⁰
- c. Anak menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak dinyatakan bahwa anak adalah seorang yang belum berusia 18 (delapan belas) tahun baik anak yang masih berada dalam kandungan.⁴¹
- d. Anak menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
Kitab Undang-Undang Hukum Pidana memberikan pengertian anak pada batasan belum cukup umur tampak dalam Pasal 45 yang menyatakan dalam menuntut orang yang belum cukup umur (minderjaring) karena melakukan perbuatan sebelum umur enam belas tahun.⁴² Pada Pasal 45 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mendefinisikan anak adalah yang orang belum dewasa atau belum

³⁹ Undang-undang g Nomor 4 Tahun 1979 tentang *Kesejahteraan Anak*

⁴⁰ Undang-undang Nomor 3 Tahun 1997 Tentang *Pengadilan Anak*

⁴¹ Undang-undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang *Perlindungan Anak*

⁴² Moeljatno, 1999, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, Bumi Aksara, Jakarta, h. 22

berumur enam belas tahun. Oleh karena itu, apabila seseorang tersangkut dalam perkara pidana hakim boleh memerintahkan supaya tersalah dikembalikan kepada orang tuanya, walinya pemeliharaannya dengan tidak dikenakan hukuman atau memerintahkannya supaya diserahkan kepada pemerintah dengan tidak dikenakan hukuman.⁴³

e. Anak menurut Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Pasal 330 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menyatakan bahwa belum dewasa adalah mereka yang belum mencapai umur genap dua puluh satu tahun, dan tidak lebih dahulu telah kawin.⁴⁴

Bertitik tolak dari aspek pengertian anak di atas, ternyata hukum positif Indonesia tidak mengatur unifikasi hukum pasti dan berlaku universal untuk menentukan kriteria batasan umur terhadap seorang anak. Oleh sebab itu, mengenai batas anak yang masih digolongkan sebagai anak terdapat perbedaan penentuan. Dalam hal ini, Irma Setyowati Soemitro mengambil garis batas bahwa terhadap perbedaan batasan umur yang ada di dalam hukum positif Indonesia terdapat

⁴³ Darwan Prinst, 2014, *Hukum Anak Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, h. 3

⁴⁴ R. Soebekti, R. Tjitosudibio 2012, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Pramadya Paramita, Jakarta, h. 90

perbedaan, maka diambil garis batas pengertian anak berlaku untuk anak yang berusia 18 (delapan belas) tahun.⁴⁵

C. Pengaturan Hukum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak

Perbuatan pidana atau sering disebut tindak pidana (*strafbaar feit*) dibedakan atas dua bentuk, yaitu dalam bentuk pelanggaran (*overtredingen*) dan dalam bentuk kejahatan (*misdriften*). Secara teoritis sulit sekali membedakan antara kejahatan dengan pelanggaran.

Suatu perbuatan dapat disebut pelanggaran apabila perbuatan perbuatan yang sifatnya melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah adanya undang-undang (*wet*) yang menentukan demikian⁴⁶. Masyarakat baru menyadari hal tersebut merupakan tindak pidana karena perbuatan tersebut tercantum dalam undang-undang, istilahnya disebut *wetsdelict* (delik undang-undang).⁴⁷

Sementara itu yang dimaksud dengan kejahatan adalah perbuatan-perbuatan yang meskipun tidak ditentukan dalam undang-undang, sebagai perbuatan pidana, telah dirasakan sebagai suatu perbuatan yang bertentangan dengan tata hukum (*onrecht*)⁴⁸ sehingga meskipun perbuatan

⁴⁵ Irma Setyowati Soemitro, 2009, *Aspek Hukum Perlindungan Anak*, Bumi Aksara, Bandung, h. 20

⁴⁶ Sutrisno, Pembagian Perbuatan Pidana dalam Kejahatan dan Pelanggaran, dalam sehingga meskipun perbuatan tersebut tidak dirumuskan dalam <http://www.el-gezwa09.co.cc/2010/02/pembagian-perbuatan-pidana-dalam.html>, diakses 15 Januari 2018

⁴⁷ C.S.T.Kansil, Christine Kansil, 2007, *Memahami Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU No 10 tahun 2004)*, Pramadya Paramita, Jakarta, h. 38

⁴⁸ *Ibid*

tersebut tidak dirumuskan dalam undang-undang menjadi tindak pidana tetapi orang tetap menyadari perbuatan tersebut adalah kejahatan dan patut dipidana, istilahnya disebut *rechtsdelict* (delik hukum)⁴⁹

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan memiliki pasal-pasal yang mengatur tentang larangan-larangan dan kewajiban-kewajiban bagi pengguna dan penyelenggara jalan. Dari keseluruhan pasal yang ada pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka terdapat beberapa pasal yang memiliki sanksi pidana dengan dua kategori yaitu merupakan tindak pidana pelanggaran dan tindak pidana kejahatan:

1. Perbuatan-perbuatan dalam bentuk pelanggaran menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dapat dibagi menjadi :

- 1.1. Pelanggaran Terhadap Kelengkapan Menggunakan Kendaraan Bermotor.

Kelengkapan di dalam menggunakan kendaraan bermotor sangatlah penting, disamping untuk melindungi pengguna kendaraan, penumpang kendaraan, maupun pengguna jalan dan kendaraan bermotor lainnya dari bahaya kecelakaan yang tidak diinginkan . Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan telah mengatur berbagai ketentuan mengenai kelengkapan-kelengkapan bagi pengguna kendaraan bermotor dalam berkendara di jalan,

⁴⁹ *Ibid*

adapun kewajiban-kewajiban dan larangan-larangan dalam hal kelengkapan menggunakan kendaraan bermotor di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan antara lain kewajiban menggunakan helm bagi pengguna kendaraan roda dua, dan kewajiban kelengkapan bagi kendaraan roda empat atau lebih. Kewajiban penggunaan helm bagi pengguna kendaraan roda dua dimaksudkan untuk melindungi anggota tubuh yang penting, yaitu kepala dari pengemudi ataupun penumpang dari benturan apabila terjadi suatu kecelakaan, kewajiban ini tertulis pada Pasal 57 ayat (1) sampai (4) yaitu⁵⁰.

- a. Ayat (1): Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
- b. Ayat (2): Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.
- c. Ayat (3): Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - 1) sabuk keselamatan
 - 2) ban cadangan;
 - 3) segitiga pengaman;

⁵⁰ Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

- 4) dongkrak;
- 5) pembuka roda;
- 6) helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- 7) Ayat (4): Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Berkendaraan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu-lintas⁵¹ diatur pada Pasal 58, yaitu: Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.

Kendaraan bermotor juga diwajibkan untuk memasang tanda nomor kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia yang berfungsi untuk menandai kepemilikan yang sah dari kendaraan bermotor tersebut, seperti diatur pada Pasal 68 ayat (1) yang menyebutkan : Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi

⁵¹ Lihat penjelasan UU 22 Tahun 2009 pasal 58, yang dimaksud dengan perlengkapan, atau benda lain pada kendaraan yang dapat membahayakan keselamatan lalu lintas, antara lain pemasangan bumper tanduk dan lampu menyilaukan

dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.⁵²

Bagi pengguna kendaraan bermotor juga diwajibkan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), yaitu surat yang menandakan bahwa pengendara telah mendapatkan izin untuk mengemudi suatu kendaraan tertentu, seperti telah diatur pada Pasal 77 ayat (1) yaitu : Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.⁵³

Persyaratan teknis bagi kendaraan sepeda motor yang layak jalan meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban seperti diatur dalam Pasal 48 ayat (2) dan (3) kewajibannya diatur dalam Pasal 106 ayat (3) yaitu: Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan⁵⁴.

Pengemudi kendaraan bermotor juga wajib untuk memiliki Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia seperti diatur dalam Pasal 106 ayat (5) yaitu :
Ayat (5) :

⁵² *Ibid*, h.38

⁵³ *Ibid*, h.42

⁵⁴ *Ibid*, h.59

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.⁵⁵

Adanya kewajiban bagi pengemudi dan penumpang kendaraan beroda empat atau lebih untuk memakai sabuk keselamatan diatur pada Pasal 106 ayat (6) dan ayat (7) yang berisi:

Ayat (6) :

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.⁵⁶

Ayat (7)

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib

⁵⁵ *Ibid*

⁵⁶ *Ibid*

mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.⁵⁷

Kewajiban bagi pengendara dan penumpang sepeda motor untuk memakai helm Standar Nasional Indonesia diatur pada Pasal 106 ayat (8) yaitu :Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.⁵⁸

1.2. Pelanggaran Terhadap Tata Cara Berlalulintas dan Berkendaraan

Tata cara berlalu-lintas lebih ditujukan kepada pengemudi kendaraan bermotor, pengemudi sebagai subyek hukum tentunya bertanggung jawab apabila terjadi gangguan terhadap kepenetinan yang dilindungi oleh hukum.⁵⁹

Pelanggaran yang kerap terjadi terhadap tata cara berlalu lintas dan berkendara antara lain adalah pelanggaran terhadap kewajiban-kewajiban dan larangan-larangan yang harus dijalankan dihindari oleh pengemudi kendaraan bermotor, antara lain seperti : Tindakan pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia karena dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, petugas Kepolisian

⁵⁷ *Ibid*

⁵⁸ *Ibid*

⁵⁹ Bambang Poernomo, 1992 *Hukum Pidana Kumpulan Karangan Ilmiah*, Bina Aksara. Jakarta, h. 67

Negara Republik Indonesia dapat melakukan tindakan memberhentikan arus lalu lintas atau pengguna jalan, memerintahkan pengguna jalan untuk jalan terus, mempercepat arus lalu lintas, memperlambat arus lalu lintas, dan/atau mengalihkan arah arus lalu lintas, seperti diatur pada Pasal 104 ayat (1), kewajiban ini diatur pada Pasal 104 ayat (3) yang berbunyi : Pengguna Jalan wajib mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan juga wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi seperti diatur pada Pasal 106 ayat (1): Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Kewajiban setiap pengemudi kendaraan bermotor untuk mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda disebutkan pada Pasal 106 ayat (2): Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan seperti yang diatur dalam Pasal 106 ayat (4) yaitu :

- a. Rambu perintah atau rambu larangan
- b. Marka jalan
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- d. Gerakan lalu lintas
- e. Berhenti dan parkir

Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang, larangan ini diatur pada Pasal 106 ayat (9), pengemudi kendaraan bermotor juga wajib menghidupkan lampu pada malam hari dan juga dalam kondisi tertentu (Pasal 107 ayat 1), kewajiban menghidupkan lampu pada siang hari diberlakukan terhadap pengemudi sepeda motor seperti diatur pada Pasal 107 ayat (2), pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan seperti yang diatur pada Pasal 112 ayat (1), ketentuan ini juga berlaku terhadap kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak kesamping (Pasal 112 ayat 2).

Pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat, setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain, ketentuan ini diatur pada Pasal 121 ayat (1).

Bagi pengendara kendaraan tidak bermotor dilarang dengan sengaja membiarkan kendaraannya ditarik oleh kendaraan

bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan, mengangkut atau menarik benda yang dapat merintang atau membahayakan pengguna jalan lain dan menggunakan jalur jalan kendaraan bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor, ketentuan ini diatur pada Pasal 122 huruf a, b, dan c.

1.3. Pelanggaran Terhadap Fungsi Jalan dan Rambu Lalu-Lintas

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan seperti yang disebutkan pada Pasal 25 ayat (1).

2. Perbuatan-perbuatan dalam bentuk kejahatan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan:

Beberapa bentuk tindak pidana yang termasuk kejahatan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 antara lain adalah tindak pidana yang melanggar larangan-larangan dan juga tidak

menjalankan kewajiban-kewajiban yang terdapat di dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan, karena akan dapat menyebabkan kecelakaan bagi orang lain sebagai pengguna jalan, larangan ini terdapat dalam Pasal 28 ayat (2), hal ini berarti setiap orang dilarang untuk merusak sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan.⁶⁰

Penyelenggaraan jalan juga tidak luput dari sasaran undang-undang ini, kejahatan terhadap sarana dan prasarana lalu lintas yang dilakukan oleh penyelenggara jalan antara lain karena tidak menjalankan kewajiban-kewajibannya sebagai penyelenggara jalan seperti kewajiban dengan segera untuk memperbaiki jalan yang rusak dan dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Masalah yang sering muncul di dalam berlalu lintas salah satunya adalah masalah kelalaian dari pengendara kendaraan bermotor itu sendiri, pengendara kendaraan bermotor sering lalai dalam mengendarai kendaraan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 229 ayat 1 sampai 5 menyebutkan ada tiga jenis

⁶⁰ Pasal 25 Ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

kecelakaan lalu lintas , yaitu kecelakaan lalu lintas ringan (yang berakibat kerusakan kendaraan atau barang), kecelakaan lalu lintas sedang (yang berakibat kerusakan kendaraan atau barang dan juga mengakibatkan orang lain mengalami luka ringan), dan kecelakaan lalu lintas berat (yang dapat mengakibatkan orang lain meninggal dunia atau luka berat).

Kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh anak yang menyebabkan hilangnya jiwa orang lain atau luka-luka ini termasuk tindakan pidana dalam katagori pelanggaran yang dapat diselesaikan secara pidana (diselesaikan oleh negara) dan dapat juga diselesaikan secara damai. Perbuatan pidana berupa hilangnya jiwa orang lain dapat diselesaikan di pengadilan, namun sebelum proses pemeriksaan dilakukan pihak Kepolisian terlebih dahulu mempertemukan kedua belah pihak yang terkait untuk melakukan perdamaian. Hal ini dilakukan semata-mata bukan membela pihak pelaku pelanggaran tersebut namun melihat bagaimana perkembangan fisik, mental dan sosial serta masa depan anak apabila diselesaikan secara pidana, karena seorang anak belum sepenuhnya dapat mempertanggungjawabkan kesalahannya.

Tidak dapat dipungkiri bahwa setiap peristiwa kecelakaan lalu lintas selalu menimbulkan akibat yang dapat menimbulkan kerugian bagi diri sendiri maupun orang lain. Akibat yang timbul dari peristiwa kecelakaan lalu lintas mengandung suatu pelanggaran di

mana dapat diselesaikan secara perdata, yaitu dengan adanya suatu perdamaian dan ganti rugi atas kerugian yang timbul dari peristiwa kecelakaan lalu lintas tersebut.

Sementara itu, menurut Pasal 235 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menentukan sebagai berikut:

1. Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa walaupun pengemudi telah bertanggung jawab atas kematian korban, tuntutan pidana terhadap dirinya tidak menjadi hilang. Oleh karena itu, kepolisian tetap melakukan penyidikan sesuai hukum acara pidana sesuai peraturan perundangundangan (Pasal 230 UU LLAJ). Jadi, pihak kepolisian tetap akan melakukan penyidikan meskipun ada

kesepakatan bahwa keluarga korban tidak akan menuntut secara pidana. Ancaman sanksi pidana untuk pengemudi kendaraan bermotor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia adalah pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000 (Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ).

Oleh karena pelaku dari kecelakaan lalu lintas adalah seorang anak dibawah umur, maka kewajiban untuk mengganti kerugian ataupun memberikan bantuan kepada keluarga korban dapat dimintakan pertanggungjawabannya terhadap orang tua dari si anak, seperti diatur didalam Undang-undang No.1 Tahun 1974 Pasal 47 yat

(2) tentang Perkawinan, yaitu:

Orang tua mewakili anak tersebut mengenai segala perbuatan hukum di dalam dan di luar Pengadilan.

D. Pengaturan Sanksi Pidana Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Bagian terpenting dari suatu sistem pidanaan adalah menetapkan sanksi, keberadannya akan memberikan arah dan pertimbangan mengenai apa yang seharusnya dijadikan sanksi dalam suatu tindak pidana untuk menegakkan berlakunya norma.⁶¹

Dalam suatu peraturan perundang-undangan, adanya pengaturan tentang sanksi atau hukuman pidana menjadi hal yang sangat penting karena didalam hukum pidana kita dapat mengetahui perbuatan-perbuatan mana

⁶¹ Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, 2005, *Politik Hukum Pidana Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, h.82

yang tidak boleh dilakukan, dilarang, dan harus dilakukan dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar ketentuan tersebut.⁶² Seperti undang-undang pada umumnya, Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan juga memiliki sanksi-sanksi pidana.

Sanksi pidana didalam undang-undang ini dirumuskan menggunakan sistem perumusan Alternatif, dari aspek pengertian dan substansinya, sistem perumusan alternatif adalah sistem dimana pidana penjara dirumuskan secara alternatif dengan jenis sanksi pidana lainnya, berdasarkan urutan-urutan jenis sanksi pidana dari yang terberat sampai yang teringan. Dengan demikian, hakim diberikan kesempatan memilih salah satu jenis pidana yang dicantumkan dalam pasal yang bersangkutan.⁶³

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur tentang sanksi pidana pelanggaran lalu lintas, yaitu :⁶⁴

1. Pasal 281 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran dalam pasal ini yaitu perbuatan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi atau sering disebut SIM sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000 (satu juta rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 59 Ayat (2) disebutkan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000 (enam juta rupiah).

⁶² Djoki Prakoso, 1987. *Pembaharuan Hukum Pidana di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta , h.19

⁶³ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*

⁶⁴ Moeljatno, 2008, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta. Jakarta, h.23

2. Pasal 282 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran dalam pasal ini yaitu perbuatan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak mematuhi pemerintah yang diberikan oleh petugas kepolisian, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dan dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

3. Pasal 283 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

4. Pasal 284 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

5. Pasal 285 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(1) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, *bumper*, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48

ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Pasal 286 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

7. Pasal 287 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau marka jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(5) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- (6) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

8. Pasal 288 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Didalam ayat (1) pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan surat tanda kendaraan bermotor (STNK) atau surat tanda coba kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000 (lima ratus ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU No 14 tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000 (dua juta rupiah).

Pada ayat (2) pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU 14 tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000 (dua juta rupiah).

9. Pasal 289 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan roda empat atau lebih dan penumpang disampingnya yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000 (satu juta rupiah).

10. Pasal 290 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ancaman pidana terhadap pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak

dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

11. Pasal 291 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat 1 (satu) pasal ini mengatur pidana terhadap pengendara kendaraan bermotor roda dua yang tidak mengenakan helm Standard Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) , sementara pada ayat 2 (dua) mengatur terhadap pengendara kendaraan bermotor roda dua yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm Standard Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan jalan yang sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000 (satu juta rupiah).

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diatur penggunaan helm Standard Nasional Indonesia (SNI), yang sebelumnya belum diatur dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan yang lama. Helm Standard Nasional Indonesia maksudnya adalah helm yang memenuhi syarat keamanan oleh pemerintah dan memiliki tanda atau cap SNI di bagian tertentu dari helm tersebut.

12. Pasal 292 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisikan ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

13. Pasal 293 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat (1) pasal ini disebutkan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana di maksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada ayat (2) yaitu pelanggaran terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua tidak menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dapat dipidana dengan

pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

Kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi sepeda motor merupakan peraturan yang baru, kewajiban menghidupkan lampu utama pada siang hari digunakan untuk mengurangi tingkat kecelakaan.

14. Pasal 294 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pengendara kendaraan bermotor yang membelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

15. Pasal 295 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pelanggaran pengendara kendaraan bermotor yang berpindah lajur atau bergerak kesamping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

16. Pasal 296 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pelanggaran pengendara kendaraan bermotor yang tidak berhenti di lintasan kereta api ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

17. Pasal 297 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang berbalapan di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dapat dipidana dengan pidana kurunagan paling lama 1 tahun atau denda paling bannyak Rp.3.000.000 (tiga juta rupiah).

18. Pasal 298 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman ,lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat

(1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp.500.000 (lima ratus ribu rupiah).

19. Pasal 299 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengendara kendaraan bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau menggunakan jalur-jalur kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b atau huruf c dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

20. Pasal 300 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap tindakan pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat 1 huruf c, bagi pengemudi kendaraan umum yang tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat 1 huruf d, tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 huruf e dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

21. Pasal 301 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap pengemudi berkendaraan angkutan barang yang tidak mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

22. Pasal 302 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling

lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

23. Pasal 303 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

24. Pasal 304 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

25. Pasal 305 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

26. Pasal 306 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

27. Pasal 307 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum Bbarang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

28. Pasal 308 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. tidak memiliki izin dalam Pasal 173.

29. Pasal 309 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

30. Pasal 310 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (3) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan

pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)

31. Pasal 311 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Polrestabes Semarang

Kebijakan penanggulangan kejahatan maupun pelanggaran atau yang disebut dengan *criminal policy* merupakan usaha dari aparat penegak hukum sebagai reaksi mereka terhadap tindak pidana ataupun terhadap suatu pelanggaran.

Langkah-langkah kebijakan penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas harus dilakukan sejak dini hari karena apabila tidak dilakukan dari sekarang maka pelanggaran terhadap lalu lintas ini akan semakin berkembang dan tumbuh subur dalam masyarakat. Demikian pula dengan langkah-langkah dalam upaya penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas ini juga harus dilaksanakan dari sekarang.⁶⁵ karena apabila hal ini dibiarkan saja, maka pelanggaran terhadap lalu lintas ini akan semakin sering terjadi sehingga menciptakan ketidaknyamanan, ancaman keselamatan dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang dapat meresahkan masyarakat.

Penanggulangan terhadap pelanggaran lalu lintas ini secara umum dilakukan melalui upaya preventif dan represif. Secara konseptual, penanggulangan tindak pidana di Indonesia bersifat terpadu, baik dalam

⁶⁵ Dewanto, Herpin. 2002. *Salah Persepsi karena Rambu-Rambu Lalu Lintas*. Artikel : <http://kompas.com/kompas>. diakses tanggal 30 Juni 2021

lingkup intern Polri maupun dalam lingkup yang melibatkan komponen lain di luar Polri. Dengan demikian, penanggulangan tindak pidana kejahatan maupun pelanggaran melibatkan unsur-unsur diluar Polri dengan dukungan dan peran serta masyarakat banyak.⁶⁶

Upaya penanggulangan tindak pidana melalui upaya preventif, Polri dan aparat penegak hukum lainnya serta dukungan swakarsa masyarakat mengusahakan untuk memperkecil frekuensi terjadinya tindak pidana pelanggaran lalu lintas, upaya ini meliputi :⁶⁷

1. Pemasangan rambu-rambu lintas
2. Brosur-brosur
3. Penyuluhan
4. Perolehan SIM
5. Razia

Ada juga beberapa strategi penanganan permasalahan lalu lintas yang dilakukan oleh Aparat Kepolisian guna mengurangi pelanggaran lalu lintas yang kerap terjadi di masyarakat, antara lain :

a. Strategi Penanganan Lalu Lintas

Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparatur negara yang berkompeten terhadap penanganan jalan raya baik yang bertanggung jawab terhadap pengadaan dan pemeliharaan infra dan supra

⁶⁶ Wawancara dengan Ipda Yunanto Dwi Handoko, Kasubnit Lakalantas Polda Jeteng, pada 28 Juni 2021 Pukul 10.00 WIB.

⁶⁷ Djafairy. 2007. *Disiplin Berlalu lintas*.<http://kompas.com/kompas>. diakses tanggal 30 Juni 2021

struktur, sarana dan prasarana jalan maupun pengaturan dan penegakan hukumnya, hal ini bertujuan untuk tetap terpelihara serta terjaganya situasi Kamseltibcar Lantas di jalan raya secara terarah dan mencapai sasaran yang diharapkan, partisipasi aktif daripemakai jalan terhadap etika. Sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku merupakan suatu hal yang paling penting guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, sesuai dengan sistem perpolisian modern menempatkan masyarakat sebagai subjek dalam menjaga keselamatan pribadinya akan berdampak terhadap keselamatan Untuk mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan beberapa perumusan dalam bentuk 5 (lima) Strategi penanganannya, berupa⁶⁸:

1. *Engineering*

Wujud strategi yang dilakukan melalui serangkaian kegiatan pengamatan, penelitian dan penyelidikan terhadap faktor penyebab gangguan / hambatan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta memberikan saran-saran berupa langkah-langkah perbaikan dan penanggulangan serta pengembangannya kepada instansi-instansi yang berhubungan dengan permasalahan lalu lintas.

2. *Education*

⁶⁸ Dwilaksana, Chryshnanda. 2011. Program Sosialisasi Keselamatan. Artikel <http://www.satlantas-sosialisasi-tertib-lalu-lintas-di-sekolah.htm>, diakses tanggal 30 Juni 2021

Segala kegiatan yang meliputi segala sesuatu untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dengan sasaran masyarakat terorganisir dan masyarakat tidak terorganisir sehingga menimbulkan kesadaran secara personal tanpa harus diawasi oleh petugas.

3. *Enforcement*

Merupakan segala bentuk kegiatan dan tindakan dari polri dibidang lalu lintas agar Undang-undang atau ketentuan perundang-undangan lalu lintas lainnya ditaati oleh semua para pemakai jalan dalam usaha menciptakan Kamseltibcar lantas. Preventif, segala usaha dan kegiatan untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, memelihara keselamatan orang, benda, masyarakat termasuk memberikan perlindungan dan pertolongan khususnya mencegah terjadinya pelanggaran yang meliputi pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas. Represif, merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan sesuatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana yang meliputi penindakan pelanggaran lalu lintas dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

4. *Encoragment*

Encouragement bisa diartikan : desakan/pengobar semangat. Bahwa untuk mewujudkan kamseltibcar Lantas juga dipengaruhi oleh faktor

individu setiap pemakai jalan, dimana Kecerdasan Intelektual individu / kemampuan memotivasi dalam diri guna menumbuhkan kesadaran dalam dirinya untuk beretika dalam berlalu lintas dengan benar sangat dibutuhkan untuk mewujudkan hal tersebut. Menumbuhkan motivasi dalam diri bisa dipengaruhi oleh faktor Internal (kesadaran diri seseorang) maupun eksternal (lingkungan sekitarnya). Selain dari pada itu desakan semangat untuk menciptakan situasi lalu lintas harus dimiliki oleh semua stake holder yang berada pada struktur pemerintahan maupun non pemerintah yang berkompeten dalam bidang lalu lintas sehingga semua komponen yang berkepentingan serta pengguna jalan secara bersama memiliki motivasi dan harapan yang sama dengan mengaplikasikannya didalam aksi nyata pada kehidupan berlalu lintas di jalan raya.

5. *Emergency Preparedness and response.*

Kesiapan dalam tanggap darurat dalam menghadapi suatu permasalahan lalu lintas harus menjadi prioritas utama dalam upaya penanganannya, kesiapan seluruh komponen stake holder bidang lalu lintas senantiasa mempersiapkan diri baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta hal lainnya dalam menghadapi situasi yang mungkin terjadi, pembedayaan kemajuan informasi dan teknologi sangat bermanfaat sebagai pemantau lalu lintas jalan raya disamping keberadaan petugas dilapangan, dalam mewujudkan

Emergency Preparedness and response ini perlu adanya konsignes yang jelas di seluruh stake holder dan dalam pelaksanaannya harus dapat bekerja sama secara terpadu sesuai dengan S.O.P yang telah ditetapkan bersama.⁶⁹

Kelima strategi ini dipetakan dalam sektor-sektor yang ada di lingkungan tugas kepolisian sehingga dapat diketahui instansi mana yang berwenang terhadap sektor terkait termasuk masyarakat pengguna jalan, apabila strategi ini dapat diterapkan sesuai dengan konsepsi yang telah dirumuskan diharapkan mampu mewujudkan upaya penanganan secara bersama dimana masyarakat pengguna jalan dapat menumbuhkan pengamanaan swakarsa serta Polri maupun instansi terkait lainnya dapat melaksanakan tugas secara profesional dan proporsional dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, dalam arti kata lain etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku bukan lagi menjadi suatu “keharusan” yang merupakan kewajiban dengan pemberlakuan *reward* and *punishment* dalam pelaksanaannya, tetapi menjadi sebuah “keinginan” bersama yang muncul dari setiap pribadi Polri, Instansi terkait dan pengguna jalan dalam upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya.

b. 13 Program Akselerasi Transformasi POLRI

Sebagai perwujudan peduli terhadap kemanusiaan dan memfokuskan pada keselamatan jalan. Penjabaran Program Akselerasi

⁶⁹ *Ibid*

fungsi lalu lintas Unit Kesatuan Lalu Lintas Polda Jatim dan jajarannya merupakan tindak lanjut Program Akselerasi Transpormasi Polri sebagai salah satu fungsi pelayanan Polri dalam upaya memberikan pelayanan lalu lintas diharapkan mampu memberikan pelayanan prima dengan standar nasional menuju Polri yang mandiri, profesional dan dipercaya masyarakat, yang diimplementasikan melalui 13 program yaitu :⁷⁰

1) Polisi Sahabat Anak (Polsana)

Polsana merupakan kegiatan penanaman tentang kesadaran dan tertib berlalu lintas sejak usia dini yang juga untuk membangun image atau citra positif polisi terhadap anak-anak. Penanaman disiplin lalu lintas terhadap anak-anak merupakan penyelamatan anak bangsa.

Polsana merupakan program jangka panjang, yang harus selalu ditumbuhkembangkan dan dilakukan secara berkesinambungan. Kegiatan Polsana dapat dilakukan melalui kunjungan maupun *open house* (anak –anak yang berkunjung ke kantor polisi). Sasaran Program Polsana ditujukan pada pra pengguna jalan aktif yaitu usia antara 3 sampai 11 tahun atau pelajar tingkat Play group, Taman kanak-kanak (TK) dan Sekolah Dasar (SD). Metode pembelajaran melalui kegiatan Permainan, Kuis, Simulasi, bernyanyi, pengenalan rambu, marka dan aturan lalu lintas secara visual serta lomba tertib lalu lintas tingkat dasar.

2) Patrol Keamanan Sekolah (PKS)

⁷⁰ Kunarto. 2004. *Analisis Data Personil Dan Dimensi Permasalahannya Dalam Rangka Menunjang Operasional Kepolisian Republik Indonesia*, Cipta Manunggal. Jakarta, h. 9

PKS merupakan Program pembinaan dan pembelajaran bagi siswa-siswa sekolah untuk berlatih dan belajar untuk mencari akar masalah sosial di lingkungan sekolah dan upaya-upaya penanganannya. Dalam hal ini anak-anak juga diajarkan untuk peduli dan peka terhadap masalah sosial dan berperan aktif mendukung kegiatan belajar mengajar di sekolah serta merupakan mitra dalam mewujudkan keamanan sekolah dengan harapan setiap siswa yang terlibat dalam PKS mampu menjadi pioneer dan contoh bagi pelajar lain di lingkungannya selain mewujudkan sispam swakarsa dan bentuk lain dari perpolisian masyarakat (POLMAS).

Sasaran Program Polsana ditujukan pada pengguna jalan aktif pemula yaitu usia 12 sampai 18 tahun atau pelajar tingkat SMP maupun SMU, Metode pembelajaran melalui kegiatan Pelatihan, diskusi, ceramah, simulasi dan lomba tertib lalu lintas yang bersifat interaktif. Dalam pelaksanaannya pelajar juga diajarkan untuk peduli dan peka terhadap masalah sosial dan berperan aktif mendukung kegiatan belajar mengajar di sekolah. Masalah sosial yang mungkin muncul di lingkungan sekolah antara lain : masalah lalu lintas, perkelahian antar pelajar, narkoba dan obat-obatan terlarang, sex bebas / pornografi dsb. Melalui kegiatan PKS ini diharapkan anak-anak juga menjadi mitra polisi untuk mencari akar masalah dan solusinya yang tepat.

3) *Police Goes to Campus*

Police goes to campus bukan sekedar sosialisasi tentang lalu lintas di lingkungan kampus tetapi merupakan kegiatan dari kepolisian yang mengajak kalangan kampus atau akademisi sebagai salah satu *stake holder* untuk ikut berperan serta dalam menangani masalah lalu lintas. Dalam kegiatan ini tidak hanya sebatas kepada mahasiswa tetapi juga para dosen. Kegiatan *police goes to campus* dapat dilakukan melalui kunjungan, diskusi, seminar, debat publik, kampanye keselamatan lalu lintas dan sebagainya.

Pada program kegiatan ini diharapkan menimbulkan kematangan baik secara personal terhadap emosional maupun intelektual mahasiswa dan dosen dalam hal etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan raya serta memunculkan kepedulian terhadap lingkungannya sehingga mampu berperan aktif sebagai subjek akademisi maupun figur untuk memberikan suatu solusi dalam tinjauan akademis dalam penanganan permasalahan lalu lintas.

Kegiatan tersebut di atas (Polsana, PKS, *Police goes to campus*) sebagai kepedulian kami terhadap pendidikan. Kami juga menyadari bahwa pada pendidikanlah tergantung masa depan bangsa. Pendidikan akan mencerdaskan kehidupan bangsa dan menyelamatkan bangsa dari *lost generation* maupun dari berbagai ancaman maupun tantangan masa depan yang makin berat dan kompleks.

4) *Safety Riding*

Safety riding merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan ketrampilan mengendarai kendaraan bermotor, kiat-kiat aman berkendara. Keterampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan dan diselenggarakan oleh polisi yang bekerjasama dengan sektor bisnis, media dan LSM yang ditujukan baik dari tingkat pelajar, mahasiswa, pengemudi angkutan umum, club otomotif, masyarakat umum atau siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara dengan bertujuan meningkatkan kemampuan serta kesadaran berlalu lintas untuk keselamatan para pengguna jalan.

Implementasi Program kegiatan safety riding dilaksanakan melalui kegiatan : touring, pendidikan dan pelatihan berkendara baik teori maupun praktek, sepeda motor lajur kiri (kanalisasi) dan menyalakan lampu siang hari (*Light on*) pemasangan spanduk/baliho himbauan dan lain-lain.

5) Kampanye Keselamatan Lalulintas

Kampanye keselamatan lalu lintas merupakan kegiatan bersama (kemitraan antara polisi dengan *stakeholder*) sebagai bentuk kegiatan preventif edukatif yang lebih bersifat sosialisasi dalam meningkatkan kesadaran, pengetahuan dan keinginan untuk mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas. Program kegiatan Kampanye keselamatan lalu lintas diimplementasikan melalui kegiatan

penerangan secara langsung, penyuluhan, pembuatan poster, leaflet, stiker, buku petunjuk, komik, lomba-lomba maupun kesenian.

6) *Traffic Board*

Traffic board merupakan wadah untuk mencari akar masalah dan menangani berbagai masalah lalu lintas. Kegiatan tersebut antara lain dengan membentuk forum, dewan atau asosiasi apa saja yang berkaitan dengan tugas sosial dalam rangka berperan aktif sebagai wujud dari *civil society* (masyarakat madani) sehingga terwujud rasa kebersamaan antara Polri, Instansi terkait yang berkompeten, organisasi bidang otomotif, organisasi kemasyarakatan dan masyarakat pengguna jalan secara umum dalam menangani permasalahan lalu lintas dan dapat diambil solusi yang cepat dan akurat karena adanya keterlibatan secara langsung oleh badan, instansi, organisasi dan masyarakat pengguna jalan yang berkompeten di bidangnya. Implementasi tersebut antara lain : DTK (Dewan Transportasi Kota), Supeltas, OMP (ojek mitra polisi), club otomotif, ATPM, AISI ataupun BKLL (Badan Keselamatan Lalu lintas) kota/kabupaten, Provinsi dan Nasional yang telah terstruktur secara resmi di setiap tingkatan pemerintahan.⁷¹

7) *TMC (Traffic Manajement Centre)*

TMC (*Traffic Manajement Centre*) merupakan pusat manajemen lalu lintas yang melakukan kegiatan informasi, komunikasi, komando

⁷¹ <http://www.lantas.metro.polri.go.id/perpustakaan/files/kebijakan47e0ae377e487.pdf>. diakses tgl 15 Januari 2018

dan pengendalian, serta kontrol. TMC bekerjasama dengan media, petugas-petugas lain, instansi terkait, yang dilengkapi dengan sistem teknologi komputerisasi, CCTV, GIS, GPS, SMS, jalur on line, Web site, dan lainnya. Dari TMC dapat dipantau dan diketahui situasi lalu lintas aktual dan informasi yang akurat dari petugas di lapangan, dan berbagai informasi lalu lintas baik infrastruktur, transportasi umum, jalur alternatif, informasi tentang kendaraan bermotor serta informasi lainnya yang dapat diakses langsung oleh masyarakat sebagai wujud peningkatan pelayanan dan transparansi Polri.

8) KTL (Kawasan Tertib Lalu lintas)

KTL (Kawasan Tertib Lalu Lintas) merupakan pilot proyek / proyek percontohan dari daerah yang semrawut menjadi daerah yang tertib dan teratur. KTL juga merupakan upaya bersama antar stake holder untuk menangani masalah lalu lintas secara komprehensif. KTL yang dikembangkan oleh Unit Kesatuan Lalu Lintas Polda Jatim meliputi hampir diseluruh jalur utama Propinsi Jawa Timur, serta jalur lain yang dianggap rawan kecelakaan maupun kemacetan lalu lintas.

9) Taman Lalu Lintas

Taman lalu Lintas merupakan wadah atau tempat bermain dan belajar berlalu lintas baik untuk anak-anak maupun siapa saja yang peduli dan ingin mempelajari tentang lalu lintas. Taman lalu lintas lebih di titik beratkan pada kegiatan simulasi miniatur lalu lintas jalan raya berikut dengan kelengkapan sarana dan prasarana jalannya,

sehingga khusus bagi pra pengguna jalan aktif (Usia 3 sampai 11 tahun) dapat secara langsung melakukan simulasi berlalu lintas di jalan raya dengan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya tetapi mendapatkan pengetahuan dan pengalaman praktek lapangan seperti yang sesungguhnya, dengan harapan pada saat memasuki usia pengguna jalan aktif telah mampu berlalu lintas secara baik dengan mematuhi etika, sopan santun dan mematuhi setiap peraturan perundang-undangan yang berlaku di jalan raya.

10) Sekolah Mengemudi

Sekolah Mengemudi adalah wadah bagi para calon pengemudi yang merupakan bagian dari upaya untuk memberikan pengetahuan dan keterampilan berlalu lintas, karena pengemudi mempunyai tanggung jawab keselamatan baik untuk dirinya sendiri maupun pengguna jalan lainnya, dan juga peka dan peduli terhadap masalah – masalah lalu lintas. Dalam hal ini Polisi lalu lintas bekerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang berkaitan dengan sekolah mengemudi.

Dalam pelaksanaan pendidikan mengemudi, Polri khususnya Unit Kesatuan Lalu Lintas Polda Jatim selaku pemberi rekomendasi perizinan dan pembina teknis selalu melaksanakan koordinasi dan pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan pendidikan mengemudi sehingga sasaran pendidikan untuk mampu memberikan pengetahuan dan keterampilan mengemudi dapat terlaksana sesuai dengan sasaran

yang telah ditetapkan dan memberikan kontribusi positif terhadap peserta didik untuk mampu mengaplikasikan hasil pendidikannya sebagai pengguna jalan yang ber etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan raya.

11) Saka Bhayangkara Lalu lintas

Saka Bhayangkara Lalu lintas adalah wadah kegiatan antara polisi dengan Pramuka yang berkaitan dengan kelalulintasan, baik bidang operasional seperti penjagaan atau pengaturan, kampanye keselamatan lalu lintas dan lainnya.

Pelaksanaan Program Kegiatan Saka Bhayangkara Lalu lintas sebenarnya hampir sama dengan kegiatan yang dilaksanakan PKS tetapi dalam program ini lebih menekankan pada kepanduannya, pengetahuan dan keterampilan yang diberikan bukan bertujuan untuk diaplikasikan langsung sebagai personel yang bertugas sebagai pengamanan swakarsa seperti PKS, tetapi merupakan bekal pribadi personel Saka Bhayangkara Lalu lintas sehingga dalam kehidupan berlalu lintas di jalan raya mampu menjadi panutan rekan-rekannya serta apabila menemukan situasi khusus yang membutuhkan penerapan pengetahuan dan keterampilannya dapat melakukan secara baik dalam koridor interaksi sosial (kemanusiaan).

12) Operasi Khusus Kepolisian

Operasi kusus kepolisian di bidang lalu lintas adalah kegiatan-kegiatan untuk menangani berbagai masalah lalu lintas yang sifatnya khusus dan merupakan peningkatan dari kegiatan operasi rutin. Operasi ini dilakukan baik mandiri kewilayahan (Operasi Simpatik, Operasi Patuh, Operasi Zebra), operasi yang terpusat seperti Operasi Ketupat dan Operasi Lilin dan sebagainya. Pelaksanaan Program Operasi Kepolisian tidak hanya dalam bentuk kediatan represif semata tetapi disesuaikan dengan tujuan pelaksanaan kegiatan Operasi Kepolisian ada yang bersifat prefentif seperti Operasi Kepolisian Ketupat dan Lilin pada saat hari raya Idul Fitri dan Natal/Tahun baru, kegiatannya lebih mengarah pada penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli dengan tetap melaksanakan kegiatan represif selektif prioritas. Ada pula Kegiatan Operasi yang bersifat pencitraan seperti operasi Simpatik yang lebih menekankan pada kegiatan prefentif edukatif.

13) Kebijakan Hukum

Kebijakan hukum merupakan tindakan kepolisian untuk edukasi, pencerahan, perlindungan dan pengayoman terhadap pengguna jalan lainnya yang terganggu aktifitasnya atau produktifitasnya akibat dari pelanggaran hukum dan untuk mewujudkan adanya kepastian hukum.

Pada dasarnya program kegiatan kebijakan hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan

pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya). Program Kegiatan dalam bentuk kebijakan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait di dalamnya.⁷²

Sistem hukum (*legal system*) adalah satu kesatuan hukum yang tersusun dari tiga unsur, yaitu: (1) Struktur; (2) Substansi; (3) Kultur

⁷² Reza. 2008. (SR) Safety Riding adalah usaha meminimalis kecelakaan. Artikel. <http://www.hsrbikers.com/forum/view/topic> . diakses tgl 15 Januari 2018

Hukum⁷³. Struktur adalah keseluruhan institusi penegakan hukum, beserta aparatnya. Mencakupi: kepolisian dengan para polisinya; Kejaksaan dengan para jaksanya; kantor-kantor pengacara dengan para pengacaranya, dan pengadilan dengan para hakimnya. Substansi adalah keseluruhan asas hukum, norma hukum dan aturan hukum, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis, termasuk putusan pengadilan. Kultur hukum adalah kebiasaan-kebiasaan, opini- opini, cara berpikir dan cara bertindak, baik dari para penegak hukum maupun dari warga masyarakat.

Studi efektifitas hukum merupakan suatu kegiatan yang memperlihatkan suatu strategi perumusan masalah yang bersifat umum, yaitu suatu perbandingan antara realitas hukum dan ideal hukum, secara khusus terlihat jentang antara hukum dalam tindakan (*law in action*), atau dengan hukum dalam teori (*law in theory*), dengan perkataan lain, kegiatan ini akan memperlihatkan kaitan antara *law in book and law in action*.

⁷³ Lawrence M. Friedman, 1975. *The Legal System: A Social Science Perspective*, Russell Sage Foundation, New York, h.51.

B. Kendala-kendala Dan Solusi Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Polrestaes Semarang

1. Kendala-kendala

Pelanggaran lalu lintas dewasa ini sangat memprihatinkan, dimana pelanggaran tersebut dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang juga dapat menghilangkan nyawa orang lain.⁷⁴ Faktor yang mungkin menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh anak sekolah, masyarakat maupun oleh aparat penegak hukum, faktor penyebab kecelakaan tersebut adalah:

1) Kurangnya kesadaran masyarakat akan hukum⁷⁵

Salah satu penyebab marak terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah rendahnya tingkat kesadaran masyarakat akan peraturan lalu lintas yang berlaku.

Kesadaran hukum berarti suatu proses penilaian terhadap hukum yang berlaku atau hukum yang dikehendaki.⁷⁶ Setiap masyarakat pada umumnya memiliki kesadaran hukum yang tinggi, namun masyarakat pada umumnya cenderung menaati peraturan yang ada disebabkan oleh adanya sanksi yang ada di dalam suatu peraturan perundang-undangan, bukan karena adanya kesadaran dari dalam diri masyarakat tersebut.

⁷⁴ Wawancara dengan AKP Adji Setiawan, SH, MH, Kanit Laka Lantas Polda Jateng, pada 29 Juni 2021 Pukul 10.00 WIB.

⁷⁵ Darmawan, 2002, *Taat Berlalu Linta*,. <http://kompas.com/kompas>. diakses tanggal 15 Januari 2018

⁷⁶ Soerjono Soekanto, 2008, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas. Indonesia UI-PRESS , Jakarta, h.33

Ada beberapa faktor yang menyebabkan orang mematuhi hukum berkisar kepada hal-hal sebagai berikut:⁷⁷

- a) Rasa takut sanksi yang akan dijatuhkan apabila hukum dilanggar
 - b) Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa
 - c) Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan sekelompok
 - d) Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum
 - e) Oleh krena hukum sesuai dengan niali-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai ketertiban dan ketentraman
- 2) Kurangnya kedisiplinan dalam berlalu lintas

Tugas posisi lalu lintas mesti akan lebih mudah jika kedisiplinan akan peraturan lalu lintas mestinya lebih mudah jika kedisiplinan akan peraturan lalu lintas dapat ditegakkan oleh segenap pengguna jalan raya.⁷⁸ Kedisiplinan dalam berlalu lintas sangat dipelukan oleh masyarakat, ⁷⁹ jangan terburu-buru untuk melakukan suatu pekerjaan sehingga mengabaikan pentingnya mengutamakan keselamatan dan melalaikan kelengkapan dalam berkendara seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang tertinggal dirumah.

- 3) Kurangnya sosialisasi Undang-Undang

sosialisasi dilakukan agar anggota masyarakat bertingkah laku seperti yang diharapkan tanpa paksaan. Usaha penanaman pengertian

⁷⁷ *Ibid*, h.34

⁷⁸ Reza. 2008. (SR) Safety Riding adalah usaha meminimalis kecelakaan. Artikel. <http://www.hsrbikers.com/forum/view/topic> . diakses pada tanggal 1 Juli 2021

⁷⁹ *Ibid*

tentang nilai dan norma kepada anggota masyarakat diberikan melalui jalur formal dan informal secara rutin.⁸⁰

Bekerjanya hukum sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya adalah faktor pengetahuan masyarakat terhadap hukum. Tanpa pengetahuan yang cukup, masyarakat tidak akan berperilaku sesuai dengan keinginan hukum. Dengan mengetahui keberadaan, tujuan dan manfaat pembuatan suatu hukum beserta sanksi-sanksinya bila dilanggar diharapkan masyarakat berperilaku sesuai harapan dan tujuan pembuatan hukum tersebut.⁸¹

4) Penegakan hukum yang tidak konsisten dan tebang pilih

Penegakan hukum adalah mereka yang langsung maupun tidak langsung berkecimpung dalam proses penegakan hukum⁸². Energi yang digunakan untuk menghasilkan suatu produk hukum akan menjadi sia-sia tanpa adanya tindakan hukum bagi para pelanggarnya.⁸³

Seorang penegak hukum seperti polisi lalu lintas misalnya, harus sadar bahwa dia merupakan pejabat resmi yang berperan sebagai pihak yang melayani kepentingan masyarakat, oleh karena itu setiap penegak hukum di jalan raya harus menolak segala jenis pemberian hadiah yang

⁸⁰ Jenis/macam pengendalian sosial dan pengertian pengendalian sosial-pengetahuan sosiologi, <http://organisasi.org/jenis-macam-pengendalian-sosial-dan-pengertian-pengendalian-sosial-pengetahuan-sosiologi>, diakses 15 Januari 2018

⁸¹ Setiyowati, *Budaya Hukum Sabuk Keselamatan*, <http://www.suaramerdeka.com/0407/06/opi03.htm>, diakses 15 Januari 2018

⁸² Soerjono Soekanto, *Opc. Cit*, h.4

⁸³ Malik, Abdul. 1981. *Pembinaan Kesadaran Hukum dalam Bidang Lalu Lintas*, Makalah, Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya, Fakultas Hukum UII. Yogyakarta, h.10

cenderung mempengaruhi sifat keputusannya.⁸⁴ Karena kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki tugas membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.⁸⁵

5) Aspek Budaya Hukum

Budaya hukum oleh Friedman diterjemahkan sebagai sikap-sikap dan nilai-nilai yang berhubungan dengan hukum dan lembaganya, baik secara positif maupun negatif.⁸⁶ Jika masyarakat mempunyai sikap dan nilai-nilai yang positif maka hukum akan diterima dengan baik, dan sebaliknya.

6) Sanksi terlalu ringan

Tindak pidana dan pelanggaran lalu lintas selama ini sering dianggap sebagai tindak pidana yang ringan oleh masyarakat, karena sanksi yang ada di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dianggap masih ringan yaitu kebanyakan berupa hukuman denda, sehingga masyarakat tidak merasa takut untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas, sebab dengan denda yang ringan serta persyaratan yang gampang akan membuat orang mengabaikan berbagai aturan berlalu lintas.⁸⁷

⁸⁴ Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, h.8

⁸⁵ Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang *Kepolisian Negara Republik Indonesia*, Pasal 14 ayat 1

⁸⁶ Setiyowati, *Loc. Cit*

⁸⁷ <http://forum.vivanews.com/archiv/index.php/t-2057.html>. diakses tgl 1 Juli 2021

Kata adil disinonimkan dengan *inshaf* yang berarti sadar, karena orang yang adil adalah orang yang sanggup berdiri di tengah tanpa *a priori* memihak. Orang yang demikian adalah orang yang selalu menyadari persoalan yang dihadapi itu dalam konteksnya yang menyeluruh, sehingga sikap atau keputusan yang diambil berkenaan dengan persoalan itu pun menjadi tepat dan benar.

Dengan demikian, sebenarnya adil atau keadilan itu sulit untuk dilukiskan dengan kata-kata, akan tetapi lebih dekat untuk dirasakan. Orang lebih mudah merasakan adanya keadilan atau ketidakadilan ketimbang mengatakan apa dan bagaimana keadilan itu. Memang terasa sangat abstrak dan relatif, apalagi tujuan adil atau keadilan itupun beraneka ragam, tergantung mau dibawa kemana.

Keadilan akan terasa manakala sistem yang relevan dalam struktur-struktur dasar masyarakat tertata dengan baik, lembaga-lembaga politis, ekonomi dan sosial memuaskan dalam kaitannya dengan konsep kestabilan dan keseimbangan. Rasa keadilan masyarakat dapat pula kita temukan dalam pelaksanaan penegakan hukum melalui putusan hakim.

Keadilan secara umum diartikan sebagai perbuatan atau perlakuan yang adil. Sementara adil adalah tidak berat sebelah, tidak memihak dan berpihak kepada yang benar. Keadilan menurut kajian filsafat adalah apabila dipenuhi dua prinsip, yaitu : pertama tidak merugikan seseorang dan kedua, perlakuan kepada tiap-tiap manusia apa yang menjadi haknya. Jika kedua ini dapat dipenuhi barulah itu dikatakan adil. Dalam keadilan harus ada

kepastian yang sebanding, dimana apabila digabung dari hasil gabungan tersebut akan menjadi keadilan.

Pada prakteknya, pemaknaan keadilan modern dalam penanganan permasalahan-permasalahan hukum ternyata masih *debatable*. Banyak pihak merasakan dan menilai bahwa lembaga pengadilan telah bersikap kurang adil karena terlalu syarat dengan prosedur, formalistis, kaku, dan lamban dalam memberikan putusan terhadap suatu perkara. Agaknya faktor tersebut tidak lepas dari cara pandang hakim terhadap hukum yang amat kaku dan normatif-prosedural dalam melakukan konkretisasi hukum. Idealnya hakim harus mampu menjadi *living interpretator* yang mampu menangkap semangat keadilan dalam masyarakat dan tidak terbelenggu oleh kekakuan normatif – prosedural yang ada dalam suatu peraturan perundang-undangan bukan lagi sekedar sebagai *la bouche de la loi* (corong undang-undang).

2. Solusi Atas Kelemahan Dari Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Masa Yang Akan Datang

Mengenai pelanggaran lalu lintas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Pelanggaran lalu lintas masih kerap terjadi di kota besar ironisnya pelanggaran justru dominan dilakukan siswa berseragam, minimnya pengetahuan mereka tentang peraturan lalu lintas membuat mereka sering melakukan pelanggaran dan juga umur mereka yang belum cukup untuk memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) yaitu salah satu syarat kelengkapan dalam berkendara.

Dalam hal upaya menanggulangi perilaku pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur di masa yang akan datang, maka aparat dalam hal ini polisi lalu lintas harus melakukan upaya-upaya. Seperti yang dikemukakan oleh E.H. Sutherland dan Cressey ada dua metode yang digunakan yaitu⁸⁸:

1. Upaya Preventif

Penanggulangan kejahatan secara preventif dilakukan untuk mencegah terjadinya atau timbulnya kejahatan pertama kali. Mencegah kejahatan lebih baik daripada mencoba untuk mendidik penjahat menjadi lebih baik kembali, sebagaimana semboyan dalam kriminologi yaitu usaha-usaha untuk memperbaiki penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi kejahatan ulangan. Sangat beralasan bila upaya preventif diutamakan karena upaya preventif dapat dilakukan oleh siapa saja tanpa suatu keahlian khusus dan ekonomi.

⁸⁸ Romli Atmasasmita, 1995, Teori dan Kapita Selektta Kriminologi, Eresco. Bandung, h.31

Barnest dan Teeters menunjukkan beberapa cara untuk menanggulangi kejahatan yaitu⁸⁹ :

- 1) Menyadari bahwa akan adanya kebutuhan-kebutuhan untuk mengembangkan dorongan-dorongan sosial atau tekanan-tekanan sosial dan tekanan ekonomi yang dapat mempengaruhi tingkah laku seseorang ke arah perbuatan jahat.
- 2) Memusatkan perhatian kepada individu-individu yang menunjukkan potensialitas kriminal atau sosial, sekalipun potensialitas tersebut disebabkan gangguan-gangguan biologis dan psikologis atau kurang mendapat kesempatan sosial ekonomis yang cukup baik sehingga dapat merupakan suatu kesatuan yang harmonis.

Dari pendapat Barnest dan Teeters tersebut di atas menunjukkan bahwa kejahatan dapat kita tanggulasi apabila keadaan ekonomi atau keadaan lingkungan sosial yang mempengaruhi seseorang ke arah tingkah laku kriminal dapat dikembalikan pada keadaan baik. Dengan kata lain perbaikan keadaan ekonomi mutlak dilakukan. Sedangkan faktor-faktor biologis, psikologis, merupakan faktor yang sekunder saja.

⁸⁹ Barnes & Teeters. 1966, *New Horizon in Criminology*, Second Edition, Prentice Hall of India, New Delhi, h. 45

Jadi dalam upaya preventif itu adalah bagaimana kita melakukan suatu usaha yang positif, serta bagaimana kita menciptakan suatu kondisi seperti keadaan ekonomi, lingkungan, juga kultur masyarakat yang menjadi suatu daya dinamika dalam pembangunan dan bukan sebaliknya seperti menimbulkan ketegangan-ketegangan sosial yang mendorong timbulnya perbuatan menyimpang juga disamping itu bagaimana meningkatkan kesadaran dan partisipasi masyarakat bahwa keamanan dan ketertiban merupakan tanggung jawab bersama.

2. Upaya Represif

Upaya represif adalah suatu upaya penanggulangan kejahatan secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya kejahatan . Penanggulangan dengan upaya represif dimaksudkan untuk menindak para pelaku kejahatan sesuai dengan perbuatannya serta memperbaikinya kembali agar mereka sadar bahwa perbuatan yang dilakukannya merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan merugikan masyarakat, sehingga tidak akan mengulangnya dan orang lain juga tidak akan melakukannya mengingat sanksi yang akan ditanggungnya sangat berat .

Dalam membahas sistem represif, tentunya tidak terlepas dari sistem peradilan pidana kita, dimana dalam sistem peradilan pidana paling sedikit terdapat 5 (lima) sub-sistem yaitu sub-sistem kehakiman, kejaksaan, kepolisian, pemasyarakatan, dan

kepengacaraan, yang merupakan suatu keseluruhan yang terangkai dan berhubungan secara fungsional.

Upaya SATLANTAS yang harus dilakukan dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pelaku anak di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

- 1) Melakukan sosialisasi penyuluhan tertib berlalu lintas di sekolah-sekolah yaitu “Goes To School”
- 2) Melaksanakan kegiatan Irup Sekolah yaitu Aparat Kepolisian yang menjadi Inspektur Upacara di Sekolah-sekolah.
- 3) Membudayakan siswa-siswi untuk menjadi PKS yaitu Patroli Keamanan Sekolah.
- 4) Meningkatkan Pengetahuan tertib berlalu lintas dan lomba cerdas-cermat tentang lalu lintas.

Seperti yang dijelaskan diatas dapat disimpulkan bahwa upaya tersebut adalah upaya preventif karena sifatnya melalui ajakan, bimbingan dan arahan.

Bila dalam upaya untuk meminimalisir pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di kota besar dengan cara preventif masih saja banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas maka dalam hal ini aparat kepulisian harus melakukan upaya represif untuk menindaki anak yang melakukan pelanggaran agar ada efek jera yang

dirasakan oleh anak yang melakukan pelanggaran dan tidak mengulangi perbuatannya lagi yaitu aparat kepolisian melakukan :

- 1) Tilang adalah bukti pelanggaran. Fungsi tilang itu sendiri sebagai undangan kepada anak yang melakukan pelanggaran lalu lintas untuk menghadiri sidang di pengadilan negeri, serta sebagai alat bukti penyitaan atas barang yang di sita oleh pihak kepolisian kepada si anak yang melanggar.
- 2) Penyitaan dilakukan karena anak tersebut tidak mempunyai SIM(Surat Izin Mengemudi) melihat umur mereka belum cukup untuk memiliki SIM.
- 3) Teguran dilakukan kepada anak yang melanggar lalu lintas tetapi berjanji tidak akan melakukan pelanggaran lagi dengan cara membuat surat pernyataan bahwa tertulis tidak akan melanggar lagi.

Menurut ketentuan KUHAP ada tiga acara pemeriksaan di dalam menyelesaikan perkara pidana yakni: Acara Pemeriksaan Biasa, Acara Pemeriksaan Singkat dan Acara Pemeriksaan Cepat. Ketiga acara Pemeriksaan tersebut dijalankan berdasarkan bentuk corak perkara yang diterimannya, sehingga apabila jenis perkara yang diterimannya adalah perkara biasa maka harus pula diselesaikan dengan menggunakan acara pemeriksaan biasa, jika yang diterima itu jenis perkara berdasarkan pasal 203 KUHAP, maka acara yang digunakan adalah Acara Pemeriksaan

Singkat. Namun jika perkara itu adalah perkara yang diancam dengan pidana penjara atau kurungan paling lama tiga bulan dan atau denda sebanyak-banyaknya tujuh ribu lima ratus rupiah dan penghinaan ringan serta perkara pelanggaran lalu lintas jalan, maka perkara tersebut harus diselesaikan dengan acara pemeriksaan cepat.⁹⁰

Acara pemeriksaan cepat yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana meliputi acara pemeriksaan tindak pidana ringan dan perkara pelanggaran lalu lintas. Pasal 211 KUHP disebutkan bahwa yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran lalu lintas tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas.⁹¹ Dari penjelasan mengenai ketentuan yang diatur dalam Pasal 211 KUHP ini dapat diketahui, bahwa yang dimaksud dengan perkara pelanggaran tertentu itu adalah:

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau yang mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan surat izin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan, surat tanda uji kendaraan yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkannya tetapi masa berlakunya sudah kadaluarsa.

⁹⁰ Rusli Muhammad, 2013, *Lembaga Pengadilan Indonesia Beserta Putusan Kontroversial*, UII Pres, Yogyakarta, h. 63

⁹¹ Jurnal Setio Agus Samapto, 2009, *Penyelesaian Perkara Pidana di Luar Pengadilan Terhadap Dugaan Kejahatan Pasal 359 KUHP Dalam Perkara Lalu Lintas*, STMIK AMIKOM, Yogyakarta, h. 5

- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan orang yang tidak memiliki surat izin mengemudi.
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penereangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggadungan dengan kendaraan lain.
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, dan isyarat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipergunakan jalan.
- f. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang
- g. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.⁹²

Iniilah secara terinci yang dimaksud dengan perkara pelanggaran tertentuterhadap lalu lintas jalan, yang diperiksa dalam sidang pengadilan dengan acara pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas jalan yang dilakukan dengan acara pemeriksaan cepat.⁹³

Persyaratan pidana pada umumnya meliputi persyaratan-persyaratan yang menyangkut segi perbuatan dan segi orang. Kedua segi tersebut

⁹² P.A.F. Lamintang, Theo Lamintang, 2013, *Pembahasan KUHP Menurut Ilmu Pengetahuan Hukum Pidana dan Yurisprudensi*, Sinar Grafika, Jakarta, h. 467

⁹³ M.Yahya Harahap, 2005, *Pembahasan Permasalahan Dan Penerepan KUHP*, Sinar Grafika, Jakarta, h. 434

terdapat dua asas yang paling berpasangan yaitu asas legalitas yang menyangkut segi perbuatan dan asas culpabilitas atas asas kesalahan yang menyangkut segi orang. Asas legalitas menghendaki adanya ketentuan yang pasti lebih dahulu, sedangkan asas kesalahan menghendaki agar hanya orang yang benar-benar bersalah saja yang dapat dikenakan pidana.⁹⁴

Sistim peradilan tilang pihak yang terdapan sama dengan sistem peradilan perkara pidana biasa yaitu kepolisian. Pemeriksaan permulaan dilakukan tempat kejadian. Polisi yang bertugas melaksanakan penegakan hukum apabila menemukan pelanggaran lalu lintas tertentu harus menindak langsung ditempat kejadian. Penyidik yang dilakukan oleh polisi lalu lintas yang telah ditunjuk dan penyidik tidak perlu mengumpulkan barang bukti sebab pelanggaran tersebut pembuktiannya mudah serta nyata maksudnya dapat dibuktikan pada saat itu juga sehingga pelanggar tidak akan dapat menghindar. Penyidik tidak perlu membuat berita acara pemeriksaan terhadap pelanggaran menggunakan formulir tilang atau blangko tilang yang berisi catatan-catatan penyidik. Formulir tilang tersebut berfungsi sebagai berita acara pemeriksaan pendahuluan, surat panggilan ke sidang, surat tuduhan jaksa, berita acara persidangan dan putusan hakim. Catatan-catatan penyidik tersebut dikirim ke Pengadilan Negeri selambat-lambatnya pada sidang pertama berikutnya.⁹⁵

Jika dalam pemeriksaan perkara dengan acara ringan, penyidik membuat berita acara sekalipun berupa berita acara ringkas dalam perkara

⁹⁴ Setio Agus Sampto, *Op, Cit*, h. 2

⁹⁵ *Ibid*, hlm.6

pelanggaran lalu lintas jalan, penyidik tidak perlu membuat berita acara pemeriksaan. Proses pemeriksaan dan pemanggilan menghadap persidangan pengadilan :

- a. Dibuat berupa catatan. Catatan ini bisa merupakan model formulir yang sudah disiapkan oleh penyidik. Cara pembuatan catatan yang berbentuk formulir ini yang biasa dalam praktek.
- b. Dalam formulir catatan itu penyidik memuat :
 - Pelanggaran lalu lintas yang didakwakan kepada terdakwa dan,
 - Sekaligus dalam catatan itu berisi pemberitahuan hari, tanggal, jam, tempat sidang pengadilan yang akan dihadiri terdakwa.
 - Tanpa pemberitahuan yang jelas dalam catatan tentang hari, tanggal, jam, dan tempat, persidangan berarti itu tidak sah.
 - Catatan pemeriksaan yang memuat dakwaan dan pemberitahuan segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya. Ini perlu menjadi perhatian bagi penyidik. Jangan sampai terdakwa datang menghadap pada hari yang disebut dalam catatan, tapi ternyata catatan pemeriksaan tidak diserahkan kepada pengadilan. pengalaman seperti ini pun terjadi.
 - Di samping dalam pemeriksaan sidang pelanggaran lalu lintas jalan tidak perlu diperlukan, juga berita acara pemeriksaan pemeriksaan sidang tidak diperlukan.

Panitera dalam pemeriksaan sidang pelanggaran lalu lintas jalan tidak perlu membuat berita acara. Berita acara dan dakwaan maupun putusan cukup catatan yang dibuat panitera dalam buku register perkara pelanggaran lalu lintas jalan. Buku register tersebut pembuatannya dapat perpedoman kepada ketentuan Pasal 207 ayat (2) huruf b.⁹⁶

Dalam penjelasan mengenai ketentuan yang diatur dalam Pasal 207 ayat (2) huruf b KUHAP dikatakan ketentuan ini memberikan kepastian di dalam mengadili menurut acara pemeriksaan cepat tersebut tidak diperlukan surat dakwaan yang dibuat oleh penuntut umum seperti untuk pemeriksaan dengan acara biasa, melainkan tindak pidana yang didakwakan cukup ditulis dalam buku register tersebut pada huruf a.⁹⁷

Berdasar Pasal 213, terdakwa dapat menunjuk seseorang untuk mewakilinya menghadap pemeriksaan sidang pengadilan, ketentuan ini seolah-olah memperlihatkan corak pelanggaran lalu lintas jalan sama dengan proses pemeriksaan perkara perdata. Terdapat suatu “quasi” yang bercorak perdata dalam pemeriksaan perkara pidana, karena menurut tata hukum dan ilmu hukum umum, perwakilan menghadap pemeriksaan sidang pengadilan, hanya di jumpai dalam pemeriksaan yang bercorak keperdataan.

Dengan ketentuan Pasal 213 yang memperbolehkan terdakwa diwakili menghadap dan menghadiri sidang berarti :

⁹⁶ M. Yahya Harahap, *Op, Cit*, h. 435- 436

⁹⁷ P.A.F. Lamintang, Theo Lamintang, *Op, Cit*, h. 466.

- a. Undang-undang tidak diwajibkan terdakwa menghadap *in person* di sidang pengadilan, hal ini di samping merupakan *quasi* keperdataan juga merupakan pengecualian terhadap asas *in absentia*.
- b. Terdakwa dapat menunjuk seorang yang mewakilinya. Kalau terdakwa tidak menghadap sendiri secara *in person*, ia dapat menunjuk seorang wakil yang menggantikannya menghadap pemeriksaan sidang pengadilan.
- c. Penunjukan wakil dengan surat. Pasal 213 secara tegas menentukan bagaimana cara dan bentuk penunjukkan wakil. Penegasan ini sangat tepat demi kepastian hukum, penunjukan waki;, cara dan bentuknya dilakukan dengan surat. Dan sekalipun Undang-Undang tidak menyebut berupa bentuk surat kuasa, surat yang dimaksud dalam Pasal ini sebaiknya ditafsirkan sebagai “surat kuasa”. Karena kalau perkataan surat itu di hubungkan dengan maksud surat itu sendiri, yakni surat yang memuat pernyataan penunjukan wakil menghadap pemeriksaan sidang maka nama yang tepat diberikan ialah surat kuasa atau surat perwakilan.
- d. Pemeriksaan dan putusan di luar hadirnya terdakwa ketentuan ini diatur dalam Pasal 214, yang membenarkan pemeriksaan perkara dan putusan dapat diucapkan di luar hadirnya terdakwa. Pemeriksaan dan pengucapan putusan di luar hadirnya terdakwa dalam hukum acara perdata disebut putusan verstek, dan sistem verstek yang diatur dalam acara perdata, mirip dengan apa yang diatur dalam Pasal 214.⁹⁸ Apabila pada hari dan

⁹⁸ M. Yahya Harahap, *Op, Cit*, h.136-137

tanggal yang ditentukan dalam pemberitahuan pemeriksaan terdakwa atau wakilnya tidak datang menghadap di sidang pengadilan :

- 1) Pemeriksaan perkara dilanjutkan tidak perlu ditunda dan dimundurkan pada hari sidang yang akan datang. Ketentuan ini bersifat imperatif dan bukan fakultatif. Asal terdakwa tidak hadir atau wakilnya tidak menghadap di sidang, pemeriksaan mesti diteruskan. Dalam Pasal 214 ayat (1), tidak terdapat kata pemeriksaan dapat dilanjutkan, tapi kalimatnya berbunyi perkara pemeriksaan perkara dilanjutkan.
- 2) Setelah pemeriksaan dilanjutkan putusan diucapkan di luar hadirnya terdakwa. Pemeriksaan dan pengucapan putusan di luar hadirnya terdakwa, merupakan rangkaian yang tak terpisah dalam pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas jalan. Tidak bisa dipisah antara pemeriksaan dan pengucapan putusan baik dalam keadaan pemeriksaan yang dihadiri terdakwa atau wakilnya maupun dalam keadaan pemeriksaan di luar hadirnya terdakwa atau wakilnya.

e. Dalam hal putusan diucapkan di luar hadirnya terdakwa, surat amar putusan segera disampaikan kepada terdakwa. Demikian bunyi ketentuan Pasal 214 ayat (2), ini berarti setelah putusan diucapkan diluar hadirnya terdakwa :

- 1) Panitera segera menyampaikan surat amar putusan kepada penyidik

- 2) Penyidik memberitahukan surat amar putusan kepada terpidana sesuai dengan tata cara pemberitahuan putusan yang diatur dan berpedoman pada Pasal 227 ayat (2).
- 3) Penyidik mengembalikan surat amar putusan yang telah diberitahukan itu kepada panitera. Jika penyidik telah dengan sempurna memberitahukan surat amar putusan kepada terpidana, surat amar putusan disampaikan penyidik kepada panitera. Mengenai bukti apakah surat amar putusan telah disampaikan penyidik kepada terpidana, panitera dapat menelitinya sesuai dengan ketentuan pasal 227 ayat (2) yakni apakah dalam surat amar putusan tersebut terdapat tanggal serta tanda tangan terpidana. Jika terpidana telah membubuhkan tanggal dan tanda tangan, berarti pemberitahuan telah sah dan sempurna dilakukan penyidik.
- 4) Kalau pemberitahuan surat amar putusan telah terbukti sah dan sempurna, panitera mencatat hal itu dalam buku register. Sekiranya pemberitahuan surat amar putusan dianggap panitera belum sah, ia belum dapat mencatatnya dalam buku register, tetapi mengirimkan kembali surat amar putusan kepada penyidik, untuk diberitahukan kepada terpidana sebagaimana mestinya.⁹⁹

Perlawanan terhadap putusan di luar hadirnya terdakwa dalam proses perkara perdata, perlawanan terhadap putusan verstek disebut verset.

⁹⁹ *Ibid*, h.138

Pengertian vreset dalam proses perdata hampir sama dengan proses perlawanan yang diatur dalam Pasal 214 ayat (4).¹⁰⁰

Penyitaan dalam pelanggaran lalu lintas jalan Menurut KUHAP Pasal 38 ayat (1) dan (2):

- (1) Penyitaan hanya dapat dilakukan oleh penyidik dengan surat izin ketua pengadilan negeri setempat.
- (2) Dalam keadaan yang sangat perlu dan mendesak bilaman penyidik harus segera berindak dan tidak mungkin untuk mendapat surat izin dahulu, tanpa mengurangi ketentuan ayat (1) penyidik dapat melakukan penyitaan hanya atas benda bergerak dan untuk itu wajib segera melaporkan kepada ketua pengadilan negeri setempat guna persetujuannya.¹⁰¹

Penyitaan hanya dapat dilakukan oleh penyidik dengan surat izin Ketua Pengadilan Negeri. Ditinjau dari segi ketentuan tersebut setiap penyitaan yang akan dilakukan penyidik atas atas sesuatu benda harus dilandasi surat izin Ketua Pengadilan Negeri. Penyitaan benda yang dilakukan penyidik tanpa lebih dulu mendapat surat Izin merupakan tindakan penyitaan yang tidak sah.

Akan tetapi kalau ditinjau secara realistik apakah ketentuan ini dapat ditegakkan secara murni dalam peristiwa lalu lintas jalan. Penyidik dapat melakuakan penyitaan seketika pada saat menemukan peristiwa pelanggaran lalu lintas tanpa surat izin Ketua Pengadilan, tetapi tindakan penyitaan itu masih tetap dianggap sebagai upaya paksa yang dibenarkan Undang-undang. Untuk melegalisir tindakan upaya paksa penyitaan yang demikian,

¹⁰⁰ *Ibid*, h.439-440

¹⁰¹ Gerry Muhamad Rizki, 2008, *KUHP dan KUHAP*, Penerbit Permata Press, Jakarta, h.213

dapat menyetujui pedoman angka 10 Lampiran Keputusan Menteri Kehakiman No. M.14-PW.07.03 Tahun 1983.

Berpedoman kepada angka 10 Lampiran tersebut dihubungkan dengan Pasal 40 dan Pasal 41 KUHAP, dapat di konstriksi tindakan penyitaan yang sah:

- 1) Apabila penyidik menemukan peristiwa pelanggaran lalu lintas jalan dilapangan berarti penyidik berhadapan dengan peristiwa dalam keadaan tertangkap tangan.
- 2) Kemudian dalam keadaan tetangkap tangan di kategorikan atau menafsirkan dalam keadaan tertangkap tangan sebagai suatu keadaan yang sangat perlu dan mendesak, pengertian dalam keadaan tertangkap tangan sudah dapat dimasukkan kedalam rangkuman rumusan Pasal 38 ayat (2), yang menjelaskan dalam keadaan yang sangat perlu mendesak yang memaksa penyidik harus segera bertindak sedemikian rupa mendesaknya sehingga penyidik tidak mungkin lebih dulu mendapat surat izin dari Ketua Pengadilan, penyidik dibenarkan undang-undang melakukan penyitaan atas benda bergerak tanpa surat izin dari Ketua Pengadilan. dengan menafsirkan keadaan tertangkap tangan sebagai suatu keadaan yang sangat perlu dan mendesak untuk bertindak, penyitaan dalam keadaan tertangkap tangan tanpa surat izin dari Ketua Pengadilan, dapat di benarkan oleh Pasal 38 ayat (2) KUHAP.¹⁰²

¹⁰² M. Yahya Harahap, *Op, Cit*, h.139

Tentang persetujuan Ketua Pengadilan Negeri atas penyitaan dalam keadaan tertangkap tangan dalam peristiwa pelanggaran lalu lintas jalan. Berpedoman kepada ketentuan Pasal 38 ayat (2) penyitaan dalam keadaan yang sangat perlu dan mendesak., wajib segera dilaporkan kepada Ketua Pengadilan Negeri setempat guna memperoleh persetujuan. dari bunyi ketentuan ini pelaporan penyitaan ini sifatnya imperatif. Ini berarti, penyitaan yang tidak dilaporkan kepada Ketua Pengadilan Negeri dapat dianggap tidak sah. Hal ini bisa memberi peluang bagi tersangka untuk meminta ganti rugi berdasar Pasal 95 dan 96. Oleh karena itu mau tidak mau penyidik wajib melaporkan penyitaan itu kepada Ketua Pengadilan Negeri. Apalagi jika yang disita dalam pelanggaran lalu lintas jalan kendaraan bermotor, dalam hal ini harus benar-benar penyidik membuat laporan khusus.

Akan tetapi kalau yang disita berupa SIM dan STNK maupun surat kendaraan bermotor yang lain, pelaporan penyitaan cukup dilakukan pada surat pengantar pengiriman berkas-berkas perkara pelanggaran lalu lintas jalan. Dalam hal ini penyidik membuat laporan penyitaan kolektif atas beberapa penyitaan sesuai dengan jumlah perkara yang disampaikan ke pengadilan. Penyidik tidak perlu melakukan pelaporan satu persatu, karena hal yang seperti itu dalam pelanggaran lalu lintas jalan kurang kurang praktis ditinjau dari segi administratif maupun dari segi teknis yuridis. Sudah cukup terpenuhi ketentuan Pasal 38 ayat (2). Mengenai pengembalian benda sitaan

dalam acara pelanggaran lalu lintas jalan diatur dalam Pasal 215, dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Pengembalian barang bukti segera dilakukan setelah putusan dijatuhkan
- b. Dengan ketentuan, pengembalian barang sitaan baru boleh dilakukan setelah terpidana memenuhi isi amar putusan. Selama terpidana belum memenuhi isi amar putusan, benda sitaan masih bisa ditahan pengadilan. pengembalian benda sitaan digantungkan pada pemenuhan isi amar putusan oleh terpidana. Memang dalam acara pelanggaran lalu lintas jalan, undang-undang menghendaki pemenuhan isi amar putusan dilakukan oleh segera oleh terpidana, sesaat setelah putusan dijatuhkan. Apalagi berpedoman pada pengalaman pada umumnya pidana yang dijatuhkan pada acara pelanggaran lalu lintas adalah hukuman denda yang dapat segera dipenuhi terpidana, dan sesuai dengan ketentuan Pasal 273 ayat (1) kalimat terakhir, pelaksanaan putusan pidana denda dalam acara pemeriksaan cepat, harus seketika dilunasi, pada saat putusan dijatuhkan.¹⁰³

Jika dilihat acara pelanggaran lalu lintas jalan semuanya sangat sederhana. Pemeriksaan dilakukan tanpa berita acara dan juga tanpa surat dakwan. Demikian juga halnya mengenai bentuk putusan, tidak dibuat secara khusus atau disatukan dengan berita acara seperti bentuk putusan dalam acara singkat. Tidak demikian halnya, bentuk putusan dalam acara

¹⁰³ *Ibid*, h. 445

pelanggaran lalu lintas jalan cukup sederhana tidak perlu memperhatikan Pasal 197 ayat (1) KUHAP. Kesederhanaan bentuk putusan tersebut:

- a. Berupa catatan yang dibuat hakim pada catatan atau formulir pemeriksaan yang disampaikan penyidik kepada pengadilan. Pada catatan atau formulir pemeriksaan penyidik, di samping memuat catatan penyidik tentang indetitas terdakwa, pelanggaran yang didakwakan serta pemberitahuan tanggal tanggal, hari, jam, dan tempat persidangan, juga memuat catatan putusan yang dijatuhkan pengadilan.
- b. Catatan putusan itulah yang disebut surat amar putusan, yang menjadi isi amar surat putusan dalam perkara pelanggaran lalu lintas jalan, apa yang dicatat hakim pada formulir atau catatan pemeriksaan penyidik. Misalnya, hakim cukup mencatat dalam catatan pemeriksaan penyidik tersebut.
- c. Panitera mencatat isi putusan ke dalam register. Isi putusan yang terdapat dalam catatan diambil alih oleh panitera ke dalam catatan buku register perkara pelanggaran lalu lintas. Tujuan pencatatan, di samping untuk kepastian hukum juga untuk menciptakan tertib administrasi peradilan yang baik dan teratur, sehingga semua kegiatan pengadilan terekam dalam data buku register.¹⁰⁴

Di Negara Indonesia, Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sudah sangat jelas mengatur tentang sanksi pidana pelanggaran lalul lintas, yaitu :¹⁰⁵

¹⁰⁴ *Ibid*, h. 146-147

¹⁰⁵ Moeljatno, 2008, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta. Jakarta, h.23

1. Pasal 281 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran dalam pasal ini yaitu perbuatan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi atau sering disebut SIM sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000 (satu juta rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 59 Ayat (2) disebutkan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000 (enam juta rupiah).

2. Pasal 282 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran dalam pasal ini yaitu perbuatan pengendara kendaraan bermotor roda dua atau lebih yang tidak mematuhi pemerintah yang diberikan oleh petugas kepolisian, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dan dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

3. Pasal 283 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

4. Pasal 284 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

5. Pasal 285 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(3) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi

kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- (4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, *bumper*, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Pasal 286 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

7. Pasal 287 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(7) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau marka jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(8) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(9) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana

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

(10) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(11) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

(12) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

8. Pasal 288 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Didalam ayat (1) pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan surat tanda kendaraan bermotor (STNK) atau surat tanda coba kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000 (lima ratus ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU No 14 tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000 (dua juta rupiah).

Pada ayat (2) pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU 14 tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000 (dua juta rupiah).

9. Pasal 289 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan roda empat atau lebih dan penumpang disampingnya yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000 (satu juta rupiah).

10. Pasal 290 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ancaman pidana terhadap pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

11. Pasal 291 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat 1 (satu) pasal ini mengatur pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang tidak mengenakan helm Standard Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) , sementara pada ayat 2 (dua) mengatur terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm Standard Nasional Indonesia (SNI) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada undang-undang lalu lintas dan jalan yang sebelumnya yaitu UU Nomor 14 Tahun 1992 pelanggaran serupa dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000 (satu juta rupiah).

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diatur penggunaan helm Standard Nasional Indonesia (SNI), yang sebelumnya belum diatur dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan yang lama. Helm Standard Nasional Indonesia maksudnya adalah helm yang memenuhi syarat keamanan oleh pemerintah dan memiliki tanda atau cap SNI di bagian tertentu dari helm tersebut.

12. Pasal 292 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisikan ketentuan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

13. Pasal 293 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat (1) pasal ini disebutkan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana di maksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada ayat (2) yaitu pelanggaran terhadap pengemudi kendaraan bermotor roda dua tidak menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

Kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi sepeda motor merupakan peraturan yang baru, kewajiban menghidupkan lampu utama pada siang hari digunakan untuk mengurangi tingkat kecelakaan.

14. Pasal 294 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang membelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

15. Pasal 295 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pelanggaran pengemudi kendaraan bermotor yang berpindah lajur atau bergerak kesamping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

16. Pasal 296 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pada ayat ini disebutkan pidana terhadap pelanggaran pengemudi kendaraan bermotor yang tidak berhenti di lintasan kereta api ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a

dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

17. Pasal 297 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang berbalapan di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000 (tiga juta rupiah).

18. Pasal 298 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp.500.000 (lima ratus ribu rupiah).

19. Pasal 299 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana bagi pengemudi kendaraan bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau menggunakan jalur-jalur kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b atau huruf c dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp.100.000 (seratus ribu rupiah).

20. Pasal 300 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal ini berisi ketentuan pidana terhadap tindakan pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat 1 huruf c, bagi pengemudi kendaraan umum yang tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat 1 huruf d, tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 huruf e dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp.250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

21. Pasal 301 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap pengemudi kendaraan angkutan barang yang tidak mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

22. Pasal 302 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

23. Pasal 303 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

24. Pasal 304 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

25. Pasal 305 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana

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

26. Pasal 306 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

27. Pasal 307 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum Bbrang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

28. Pasal 308 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- d. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- e. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- f. tidak memiliki izin dalam Pasal 173.

29. Pasal 309 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ayat ini berisikan pidana terhadap setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

30. Pasal 310 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling

lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).

- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (3) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)

31. Pasal 311 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (6) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- (7) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (8) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (9) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (10) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau

denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Menurut ketentuan tersebut, maka yang dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kerugian yang diderita adalah orang tua kandung/wali dari si anak ataupun orang dewasa yang tinggal bersama anak tersebut. Adapun bentuk kerugian yang dapat dimintakan merupakan kerugian perdata, seperti: biaya pengobatan, biaya pemakaman, biaya ganti rugi kerusakan kendaraan, sedangkan kerugian dalam bentuk pidana.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur dapat dilakukan melalui upaya preventif dan represif. Secara konseptual, penanggulangan tindak pidana di Indonesia bersifat terpadu, baik dalam lingkup intern Polri maupun dalam lingkup yang melibatkan komponen lain di luar Polri.
2. Kendala-kendala dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur yaitu kurangnya kesadaran hukum masyarakat, kurangnya kedisiplinan berlalu lintas, kurangnya sosialisasi undang-undang, penegakan hukum yang tidak konsisten dan tebang pilih, aspek budaya hukum, dan sanksi yang terlalu ringan. Sedangkan solusi dari kelemahan dari penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan anak dibawah umur di masa yang akan mendatang antara lain aparat kepolisian khususnya di bagian SATLANTAS Polrestabes Semarang dapat menerapkan dua upaya yaitu :

- a) Upaya preventif upaya ini dilakukan untuk mencegah terjadinya atau timbulnya kejahatan pertama kali. Mencegah kejahatan lebih baik daripada mencoba untuk mendidik penjahat menjadi lebih baik kembali, sebagaimana semboyan dalam kriminologi yaitu usaha-usaha untuk memperbaiki

penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi kejahatan ulangan.

- b) Upaya represif upaya ini dilakukan untuk menindak para pelaku kejahatan sesuai dengan perbuatannya serta memperbaikinya kembali agar mereka sadar bahwa perbuatan yang dilakukannya merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan merugikan masyarakat, sehingga tidak akan mengulanginya dan orang lain juga tidak akan melakukannya mengingat sanksi yang akan ditanggungnya sangat berat .

Bila dalam upaya untuk meminimalisir pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak di kota besar dengan cara preventif masih saja banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas maka dalam hal ini aparat kepolisian harus melakukan upaya represif untuk menindak anak yang melakukan pelanggaran agar ada efek jera yang dirasakan oleh anak yang melakukan pelanggaran dan tidak mengulangi perbuatannya lagi.

B. Saran

1. Perlunya dilakukan penyuluhan atau sosialisasi kepada anak-anak dibawah umur yang berkaitan dengan aturan-aturan lalu lintas agar tidak ada lagi kasus pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dibawah umur dan tercipta tertib dalam berlalu lintas mengenai prosedur yang *safety* dalam berlalu lintas.

2. Peranan orang tua sangat penting di dalam perkembangan anak, oleh karena itu orang tua seharusnya melakukan pengawasan yang lebih terhadap anak apabila mengendarai kendaraan dan memperhatikan segala kegiatan anak terutama dalam suasana lingkungan yang berada disekitarnya. Selain itu sangat perlu bagi orang tua memberikan wawasan kepada anak mengenai berlalu lintas sesuai prosedur dan undang-undang yang berlaku.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Achmad Ali, 1997. *Menguak Takbir Hukum*, Grafindo persada, Jakarta.
- , 2012, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan*, Cet IV, Prenada Media Goup, Jakarta.
- Ahmad Shukri Mohd. Nain dan Rosman MD Yusoff, 2003, *Konsep, Teori, Dimensi dan Isu Pembangunan*, Univesiti Teknologi Malaysia, Malaysia.
- Aloysius Wisnubroto, 1999. *Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Penyalahgunaan Komputer*, Yogyakarta, Universitas Atmajaya.
- Bambang Poernomo, 2002. *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Barda Nawawi Arief, 2008. *Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan penyusunan Konsep KUHP Baru*, Kencana Prenadamedia Group, Semarang.
- Ediwarman, 2010. *Monograf, Metodologi Penelitian Hukum*, Program Pascasarjana Univ. Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan.
- Esmi Warassih, 2005. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Surya Alam Utama, Semarang.
- Lawrence M. Friedman, 1975. *The Legal System: A Social Science Perspective*, Russell Sage Foundation, New York.
- Lilik Mulyadi, 2008. *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, PT. Alumni Bandung.
- Mahmud Mulyadi, 2008. *Criminal Policy: Pendekatan Integral Penal Policy dan Non Penal Policy Dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*, Pustaka Bangsa Press, Jakarta.
- N. Hanif, 1999, *Islamic Concept of Crime and Justice*, Sarup & Son Cet.I, New Delhi.
- Ramdlon, Naning, 1983. *Menggairahkan Kesadran Hukum Masyarakat Dan Displin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Surabaya.
- Rozi Fahrur, 2011. *Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Dalam Pasal 310 Undang-*

Undang No. 22 th. 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Fiqh Jinayah, tesis Fakultas Syariah dan Hukum Program Studi Jinayah Siyasah UIN Sunan Kalijaga.

Satjipto Raharjo, 2009. *Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. CV Sinar Baru. Bandung.

Simanjuntak C., 1973. *Latar Belakang Kenakalan Remaja*, Alumni, Bandung.

Soerjono Soekanto, 1989. *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-masalah Sosial*, Citra Aditya Bakti.

-----, 2014. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2001. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Sudarto, 1981. *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni Bandung.

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

Peraturan perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2016 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak.

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

Karya Tulis Ilmiah/Jurnal Ilmiah:

Adhe I smail A, *Constitutionalism Concept in Implementation of Indonesian State Administration*. Jurnal Daulat Hukum Volume 4 Issue 2, June 2021 ISSN: 2614-560X.

Ardito, Y P, Umar Ma'ruf dan Aryani Witasari. *Implementation of Criminal Action Prosecution Online in Realizing Principle of Fast Prosecution*,

Simple & Low Cost, Jurnal Daulat Hukum, Volume 4 Issue 2, June 2021
ISSN: 2614-560X.

Feri, S W, dan Arpangi. *Settlement Policy of Criminal Actions which Performed by Children through Penal Mediation*. Jurnal Daulat Hukum Volume 4 Issue 2, June 2021 ISSN: 2614-560X.

Ira Alia Maerani, Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Indonesia. Vol 32, No 2 (2015): *Jurnal Hukum* Volume XXXII, No. 2, Desember 2015 - Articles Reaktualisasi Proses Penyidikan oleh Kepolisian Berbasis Nilai-Nilai Pancasila dan Optimalisasi Pemanfaatan Teknologi Abstract PDF. ISSN: 1412-2723

Malik, Abdul. 1981. *Pembinaan Kesadaran Hukum dalam Bidang Lalu Lintas*, Makalah, Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya, Fakultas Hukum UII.Yogyakarta.

Nurfita A T, Sri Endah Wahyuningsih dan Arpangi. *The Police Role in Investigating the Crime of Child Murder as a Result of Infidelity Relationships*. Law Development Journal ISSN : 2747-2604 Volume 3 Issue 1, March 2021, (86 – 92).

Rozi Fahrur, 2011, *Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Dalam Pasal 310 Undang-Undang No. 22 th. 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Fiqh Jinayah*, Tesis, Fakultas Syariah dan Hukum Program Studi Jinayah Siyash UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.

Setiyanto, Gunarto, Sri Endah Wahyuningsih, Efektifitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Polres Rembang), *Jurnal Hukum Khaira Umamah* Vol. 12 No. 4, Desember 2017.

Sri Endah Wahyuningsih, 2014, *Urgensi Pembaharuan Hukum Pidana Materiel Indonesia Berdasarkan Nilai-Nilai Ketuhanan Yang Maha Esa*, *Jurnal Pembaharuan Hukum* Volume 1 No.1, Januari-April 2014.

Yusril I A, Bambang Tri Bawono dan Ira Alia Maerani, *Criminal Investigation of Motorcycle Stealing Goods*. Law Development Journal ISSN : 2747-2604 Volume 3 Issue 1, March 2021, (169 – 174).

Internet

<http://id.Wikipedia.org/wiki/KecelakaanLaluLintas>

<http://diqa-butarbutar.blogspot.com/2011/09/teori-teori-keadilan.html>