

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM
TERKAIT MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN
BERMOTOR DI SIANG HARI DALAM MENGURANGI
KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH
POLDA METRO JAYA**

TESIS



Oleh:

HANS DWI ANGGI SEFTIAN

NIM : 20302300098

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM
TERKAIT MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN
BERMOTOR DI SIANG HARI DALAM MENGURANGI
KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH
POLDA METRO JAYA**



**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM TERKAIT
MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN BERMOTOR DI SIANG HARI
DALAM MENGURANGI KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI
WILAYAH POLDA METRO JAYA**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : HANS DWI ANGGI SEFTIAN

NIM : 20302300098

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I

Tanggal,



Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

UNISSULA

جامعة سلطان احمد
Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM
TERKAIT MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN
BERMOTOR DI SIANG HARI DALAM MENGURANGI
KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH
POLDA METRO JAYA**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 14 Oktober 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,

Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum.
NIDN. 06-0503-6205

Anggota

Anggota,

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

Dr. Hj. Widayati, S.H., M.H.
NIDN. 06-2006-6801

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HANS DWI ANGGI SEFTIAN
NIM : 20302300098

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM TERKAIT MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN BERMOTOR DI SIANG HARI DALAM MENGURANGI KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI WILAYAH POLDA METRO JAYA

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, 02 Oktober 2025

Yang Membuat Pernyataan.

(HANS DWI ANGGI SEFTIAN)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HANS DWI ANGGI SEFTIAN

NIM : 20302300098

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa **Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*** dengan judul:

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN KETENTUAN HUKUM TERKAIT
MENYALAKAN LAMPU KENDARAAN BERMOTOR DI SIANG HARI
DALAM MENGURANGI KECELAKAAN KENDARAAN BERMOTOR DI
WILAYAH POLDA METRO JAYA**

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-ekslusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 02 Oktober 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(HANS DWI ANGGI SEFTIAN)

*Coret yang tidak perlu

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
DAFTAR ISI	ii
ABSTRAK	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Kerangka Konseptual	6
F. Kerangka Teoretis.....	16
G. Metode Penelitian Hukum	20
H. Sistematika Penulisan	24
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	26
A. Tinjauan Umum Mengenai Menyalakan Lampu Di Siang Hari.....	26
B. Tinjauan Umum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas	29
C. Perkembangan Pengawasan Lalu Lintas	44
D. Tinjauan Tentang Penegakan Hukum Pidana	48
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	69
A. Optimalisasi Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta	69
B. Kendala Dan Solusi Dalam Persoalan Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta.....	96
BAB IV PENUTUP	106
A. Kesimpulan.....	106
B. Saran	107
DAFTAR PUSTAKA	108

Abstrak

Tingkat kecelakaan kendaraan bermotor dalam berlalu lintas semakin tinggi, salah satu upaya pihak Polda Metro Jaya ialah dengan memastikan dilaksanakannya kewajiban pengendara motor untuk menyalakan lampu di siang hari. pelaksanaan kewajiban pengendara motor untuk menyalakan lampu di siang hari dalam kenyatannya masih belum optimal di lakukan oleh pengendara motor dalam berlalu lintas, hal ini pada akhirnya menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan optimalisasi pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta saat ini. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kendala dan solusi dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta.

Penelitian dalam tesis ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif, adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan objek sesuai dengan apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis, fakta dan karakteristik objek penelitian yang diteliti secara tepat. Sehingga dapat dianalisis lebih lanjut berdasarkan data atau bahan yang diperoleh.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa optimalisasi pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta belum terlaksana dengan optimal, hal ini dibuktikan dengan kenyataan bahwa sepanjang tahun 2024, terdapat 67 kasus kecelakaan motor akibat pengendara yang berkendara secara tidak normal, pengendara dari 43 kasus diantaranya menyatakan bahwa ketika berkendara tidak berkonsentrasi dan tidak melihat kendaraan motor dari arah lain dan kendaraan motor yang sedang menyalip. Kendala dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta berupa kendala yuridis berupa belum ada peraturan pelaksana dari Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang komprehensif

Kata Kunci: (*Bermotor, Lalu Lintas, Lampu, Kecelakaan*)

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tingginya upaya pemenuhan kebutuhan hidup di masyarakat telah membuat tingkat mobilitas sosial yang meningkat, hal ini dapat terlihat dengan adanya mobilitas mudik masyarakat ketika hari libur Panjang sebagai bukti adanya peralihan penduduk dari suatu tempat sebagai pusat kegiatan ekonomi menuju tempat tinggal asal. Kementerian Perhubungan melalui Badan Kebijakan Transportasi (BKT) mengeluarkan hasil survei daring potensi pergerakan masyarakat pada masa libur Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2023/2024. Diprediksi potensi pergerakan masyarakat mencapai 107,63 juta orang atau 39,83% dari total populasi nasional. Sedangkan untuk transportasi umum, pergerakan didominasi moda kereta api 13,16% (14,79 juta orang), pesawat 11,91% (13,38 juta orang), bus 10,94% (12,29 juta orang), kapal penyeberangan 6,04% (6,78 juta orang), dan kapal laut 3,44%. (3,86 juta orang).¹

Salah satu kendaraan yang sering digunakan sebagai sarana penunjang kegiatan mobilitas dalam upaya pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat ialah kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor merupakan alat yang paling dibutuhkan sebagai media transportasi. Pesatnya kemajuan zaman, membuat

¹Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Hasil Survei: Pergerakan Masyarakat Selama Angkutan Natal dan Tahun Baru 2023/2024 Diprediksi Mencapai 107,63 Juta Orang Meningkat Signifikan Dibandingkan Tahun Lalu”, <https://dephub.go.id/post/read/hasil-survei-pergerakan-masyarakat-selama-angkutan-natal-dan-tahun-baru-2023-2024-diprediksi-mencapai-107,63-juta-orang-meningkat-signifikan-dibandingkan-tahun-lalu>, 2 Februari 2025.

kendaraan bermotor sangat dibutuhkan sebagai media transportasi. Kendaraan bermotor membuat efisiensi waktu dan tenaga karena diciptakan memang untuk membantu aktivitas manusia. Korlantas Polri mencatat jumlah populasi kendaraan bermotor di Indonesia yang aktif sampai periode 9 Februari 2023 mencapai 153.400.392 unit. Angka tersebut mencakup 147.153.603 unit kendaraan pribadi yaitu 127.976.339 unit sepeda motor (87 persen).²

Tingginya jumlah kendaraan bermotor dalam kenyataannya juga menjadi persoalan dalam kehidupan masyarakat di bidang transportasi. Data yang diakses dari IRSMS Korlantas Polri menunjukkan lebih 10 ribu kecelakaan terjadi tiap bulan. Sementara dalam lima hari pertama di Agustus 2024, Korlantas menangani 723 kecelakaan. Data itu diakses pada Senin, 5 Agustus 2024. Data itu menunjukkan jumlah kecelakaan lalu lintas sejak Januari hingga 5 Agustus 2024. Sejak awal tahun, Korlantas Polri menangani 79.220 kecelakaan. Kecelakaan paling banyak ditangani pada April 2024 yaitu 11.924 kejadian. Adapun jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebanyak 722.470 unit. Sepeda motor menjadi kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan. Sejak awal tahun, Korlantas Polri mendata 552.155 sepeda motor atau 76,42 persen dari jumlah total kendaraan yang terlibat kecelakaan.³

²Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia, “Jumlah Kendaraan di Indonesia 147 Juta Unit, 60 Persen di Pulau Jawa”, <https://www.gaikindo.or.id/jumlah-kendaraan-di-indonesia-147-juta-unit-60-persen-di-pulau-jawa/>, 2 Februari 2024.

³Pusat Informasi Kriminalitas Nasional, “Belasan Ribu Kecelakaan Lalu Lintas Terjadi Tiap Bulan”, https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/belasan_ribu_kecelakaan_lalu_lintas_terjadi_tiap_bulan, 2 Februari 2024.

Tingginya angka kecelakaan kendaraan bermotor menuntut pemerintah untuk serius mengatasi persoalan ini. Berbagai jalan keluar telah dilakukan oleh pemerintah dalam mengurangi angka kecelakaan bermotor, salah satu upaya yang dilakukan pemerintah ialah dengan mewajibkan setiap kendaraan bermotor untuk tetepa menyalakan lampu pada siang hari. Menyalakan lampu kendaraan bermotor memiliki beberapa tujuan dalam hal mengurangi kecelakaan kendaraan bermotor, diantaranya ialah:⁴

1. Cahaya lampu motor dari arah berlawanan akan menarik pupil mata untuk mencari sumber cahaya. Akibatnya, mata pengendara akan tertuju pada sumber cahaya tersebut.
2. Menyalanya cahaya lampu motor diyakini akan meningkatkan konsentrasi pengendara dan bisa mengantisipasi adanya pengendara lain. Cahaya lampu yang memantul pada kaca spion akan cepat ditangkap oleh mata, sehingga pengendara lain bisa mengetahui keberadaan motor dan mencegah kecelakaan lalu lintas.

Aturan wajib menyalakan lampu motor telah diatur dalam Pasal 107 Ayat (2) dan 293 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Pasal 107 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa “menyalakan lampu utama pada siang hari wajib hukumnya bagi pengendara motor”. Kemudian Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

⁴IDN News, “Ini Alasan Lampu Motor Wajib Menyala Siang Hari”, <https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/seo-intern/alasan-lampu-motor-wajib-menyalakan-siang-hari>, 2 Februari 2024.

Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp 100 ribu.

Berdasarkan ketentuan di atas dapat dipahami bahwa setiap pengendara motor harus patuh terhadap aturan yang mewajibkan menyalakan lampu di siang hari sebagaimana telah ditetapkan dalam Undang-Undang. Apabila melanggar, pengendara tersebut akan dikenakan hukuman sebagaimana yang telah diatur pula. Kebaradaan ketentuan hukum positif yang mewajibkan pengendara motor untuk menyalakan lampu di siang hari dalam kenyataannya belum mampu menekan angka kecelakaan lalu lintas yang ada. Hal ini dapat terlihat di DKI Jakarta, pasca diberlakukannya Pasal 107 Ayat (2) dan 293 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 pada tahun 2009, angka kecelakaan kendaraan bermotor di Kota DKI Jakarta masih terbilang tinggi. Berdasarkan data yang ditampilkan pada rilis akhir tahun, Polda Metro Jaya mencatat dari angka 11.442 kasus kecelakaan lantas pada 2024.⁵

Kedua demikian menunjukkan betapa tata laksana ketentuan Pasal 107 Ayat (2) dan 293 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 belum mampu secara optimal mengurangi angka kecelakaan kendaraan bermotor, utamanya di wilayah DKI Jakarta. Kendala utama dalam pelaksanaan ketentuan menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari ialah pengetahuan dan kesadaran masyarakat. sebagian masyarakat tidak paham maksud dari menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari, serta adanya kenyataan

⁵Detiknews, “619 Orang Tewas Kecelakaan di Jakarta dan Sekitarnya Selama 2024, <https://news.detik.com/berita/d-7711620/619-orang-tewas-kecelakaan-di-jakarta-dan-sekitarnya-selama-2024>”, 11 April 2025.

bahwa masyarakat memandang jika menyalakan lampu setiap hari akan mengalami pemborosan sehingga masyarakat banyak yang mengeluh dengan adanya peraturan tersebut dimana yang harus untuk kehidupan malah beralih ke kendaraan karena aki akan mudah mati dan harus diganti lagi dengan yang baru sehingga para penjual aki akan mengalami keuntungan yang sangat besar dan merugikan kepada para pengguna kendaraan roda dua.⁶

Berbagai penjelasan yang ada menunjukkan bahwa keberadaan ketentuan Pasal 107 Ayat (2) dan 293 Ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 belum dapat secara optimal mengurangi angka kecelakaan kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Berkaitan dengan hal ini maka perlu kiranya dibahas terkait “Optimalisasi Pelaksanaan Ketentuan Hukum Terkait Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari dalam Mengurangi Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Wilayah Polda Metro Jaya”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana optimalisasi pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta?
2. Bagaimana kendala dan solusi dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta?

⁶Wawancara dengan Brigjen. Pol. Dr. Latif Usman, S.I.K. selaku Direktur Lalu-lintas Polda Metro Jaya pada 20 Januari 2025.

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan optimalisasi pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta saat ini.
2. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan kendala dan solusi dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis untuk memberikan pembaharuan pemikiran dalam ilmu hukum lalulintas terkait pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan saat ini.
2. Secara paraktis penelitian disertasi ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran dalam penyusunan perda terkait pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan saat ini.

E. Kerangka Konseptual

1. Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas, sedangkan yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, atau

barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Menurut Subekti lalu lintas adalah “Segala penggunaan jalan umum dengan suatu alat pengangkut. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perananya untuk menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangan ilmu pengetahuan, serta mengurangi tingkat angka kecelakaan.

2. Efektivitas Penegakan Hukum

Kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektivitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna atau menunjang tujuan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, efektif adalah sesuatu yang ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesannya) sejak dimulai berlakunya suatu Undang-Undang atau peraturan.⁷

Sedangkan efektivitas itu sendiri adalah keadaan dimana dia diperankan untuk memantau.⁸ Jika dilihat dari sudut hukum, yang

⁷Alwi Hasan, *Op.Cit.*, h. 284.

⁸*Ibid.*,

dimaksud dengan “dia” disini adalah pihak yang berwenang yaitu polisi. Kata efektifitas sendiri berasal dari kata efektif, yang berarti terjadi efek atau akibat yang dikehendaki dalam suatu perbuatan. Setiap pekerjaan yang efisien berarti efektif karena dilihat dari segi hasil tujuan yang hendak dicapai atau dikehendaki dari perbuatan itu.

Pada dasarnya efektivitas merupakan tingkat keberhasilan dalam pencapaian tujuan. Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam sosiologi hukum, hukum memiliki fungsi sebagai *a tool of social control* yaitu upaya untuk mewujudkan kondisi seimbang di dalam masyarakat, yang bertujuan terciptanya suatu keadaan yang serasi antara stabilitas dan perubahan di dalam masyarakat. Selain itu hukum juga memiliki fungsi lain yaitu sebagai *a tool of social engineering* yang maksudnya adalah sebagai sarana pembaharuan dalam masyarakat. Hukum dapat berperan dalam mengubah pola pemikiran masyarakat dari pola pemikiran yang tradisional ke dalam pola pemikiran yang rasional atau modern. Efektivasi hukum merupakan proses yang bertujuan agar supaya hukum berlaku efektif.

Ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur sejauh mana hukum itu ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita akan mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif. Namun demikian, sekalipun dikatakan aturan

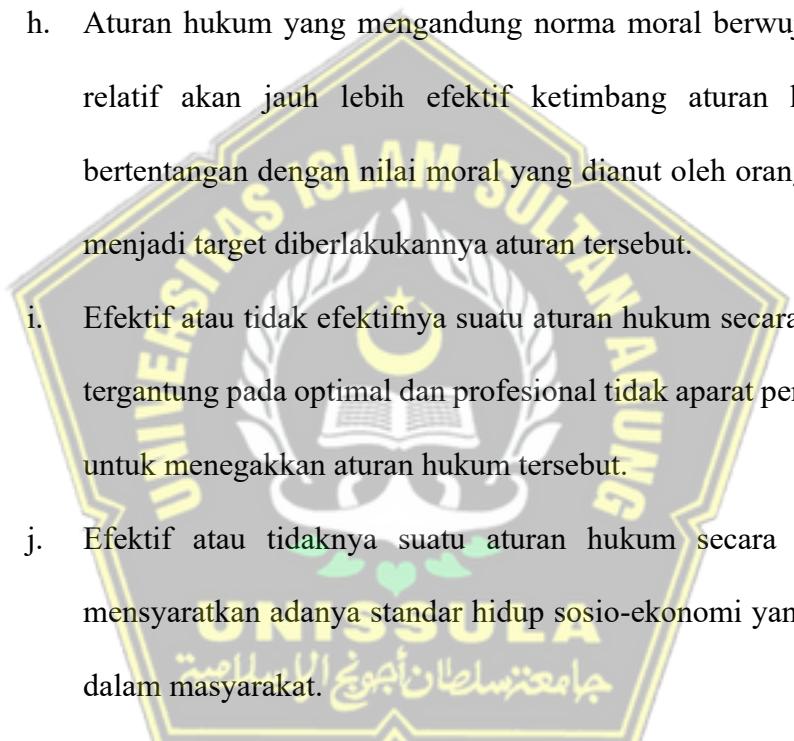
yang ditaati itu efektif, tetapi kita tetap masih dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektivitasnya karena seseorang menaati atau tidak suatu aturan hukum tergantung pada kepentingannya.⁹ Sebagaimana yang telah diungkapkan sebelumnya, bahwa kepentingan itu ada bermacam-macam, di antaranya yang bersifat *compliance, identification, internalization*.

Kelemahan-kelemahan yang mengukur ketaatan terhadap hukum secara umum antara lain :¹⁰

- a. Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum itu.
- b. Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum.
- c. Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target aturan hukum itu.
- d. Jika hukum yang dimaksud adalah perundang-undangan, maka seyogyanya aturannya bersifat melarang, dan jangan bersifat mengharuskan, sebab hukum yang bersifat melarang (prohibitif) lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum yang bersifat mengharuskan (mandatur).
- e. Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum yang dilanggar tersebut.
- f. Berat ringannya sanksi yang diancam dalam aturan hukum harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan.

⁹Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)* Tertmasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence), Penerbit Kencana, Jakarta, 2009, h. 375.

¹⁰Ibid.,h. 376.

- 
- g. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum tersebut, adalah memang memungkinkan, karena tindakan yang diatur dan diancamkan sanksi, memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati, oleh karenanya memungkinkan untuk diproses dalam setiap tahapan (penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan penghukuman).
 - h. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan nilai moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut.
 - i. Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan profesional tidak aparat penegak hukum untuk menegakkan aturan hukum tersebut.
 - j. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya standar hidup sosio-ekonomi yang minimal di dalam masyarakat.

Berbeda dengan pendapat dari C.G. Howard & R. S. Mumnres

yang berpendapat bahwa seyogyanya yang dikaji, bukan ketaatan terhadap hukum pada umumnya, melainkan kataatan terhadap aturan hukum tertentu saja. Achmad Ali sendiri berpendapat bahwa kajian tetap dapat dilakukan terhadap keduanya :

- a. Bagaimana ketaatan terhadap hukum secara umum dan kelemahan-kelemahan apa yang mempengaruhinya;

- b. Bagaimana ketataan terhadap suatu aturan hukum tertentu dan kelemahan-kelemahan apa yang mempengaruhinya.

Jika yang akan dikaji adalah efektivitas perundang-undangan, maka dapat dikatakan bahwa tentang efektifnya suatu perundang-undangan, banyak tergantung pada beberapa kelemahan, antara lain :

- a. Pengetahuan tentang substansi (isi) perundang-undangan.
- b. Cara-cara untuk memperoleh pengetahuan tersebut.
- c. Institusi yang terkait dengan ruang lingkup perundang-undangan didalam masyarakatnya.
- d. Bagaimana proses lahirnya suatu perundang-undangan, yang tidak boleh dilahirkan secara tergesa-gesa untuk kepentingan instan (sesaat), yang diistilahkan oleh Gunnar Myrdall sebagai *sweep legislation* (undang-undang sapu), yang memiliki kualitas buruk dan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Jadi, Achmad Ali berpendapat bahwa pada umumnya kelemahan yang banyak mempengaruhi efektivitas suatu perundang-undangan adalah profesional dan optimal pelaksanaaan peran, wewenang dan fungsi dari para penegak hukum, baik di dalam penjelasan tugas yang dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam penegakan perundang-undangan tersebut.

Sedangkan Soerjono Soekanto menggunakan tolak ukur efektivitas dalam penegakan hukum pada lima hal yakni :¹¹

a. Kelemahan Hukum

Hukum berfungsi untuk keadilan, kepastian dan kemanfaatan.

Dalam praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Kepastian Hukumsifatnya konkret berwujud nyata, sedangkan keadilan bersifat abstrak sehingga ketika seseorang hakim memutuskan suatu perkara secara penerapan undang-undang saja maka ada kalanya nilai keadilan itu tidak tercapai. Maka ketika melihat suatu permasalahan mengenai hukum setidaknya keadilan menjadi prioritas utama. Karena hukum tidaklah semata-mata dilihat dari sudut hukum tertulis saja.

b. Kelemahan Penegakan Hukum

Dalam berfungsinya hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Selama ini ada kecenderungan yang kuat di kalangan masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas atau penegak hukum, artinya hukum diidentikkan dengan tingkah laku nyata petugas atau penegak hukum. Sayangnya dalam melaksanakan wewenangnya sering timbul

¹¹ Soerjono Soekanto, *Kelemahan-Kelemahan yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007,h. 5.

persoalan karena sikap atau perlakuan yang dipandang melampaui wewenang atau perbuatan lainnya yang dianggap melunturkan citra dan wibawa penegak hukum. Hal ini disebabkan oleh kualitas yang rendah dari aparat penegak hukum tersebut.

c. Kelemahan Sarana atau Fasilitas Pendukung

Kelemahan sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, Menurut Soerjono Soekanto bahwa para penegak hukum tidak dapat bekerja dengan baik, apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional. Oleh karena itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

d. Kelemahan Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum. Persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

e. Kelemahan Kebudayaan

Kebudayaan pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana yang merupakan konsepsi-konsepsi yang abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dituruti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Maka, kebudayaan Indonesia merupakan dasar atau mendasari hukum adat yang berlaku. Disamping itu berlaku pula hukum tertulis (perundang-undangan), yang dibentuk oleh golongan tertentu dalam masyarakat yang mempunyai kekuasaan dan wewenang untuk itu. Hukum perundang-undangan tersebut harus dapat mencerminkan nilai-nilai yang menjadi dasar dari hukum adat, agar hukum perundang-undangan tersebut dapat berlaku secara aktif.

Kelima kelemahan di atas saling berkaitan dengan eratnya, karena menjadi hal pokok dalam penegakan hukum, serta sebagai tolok ukur dari efektifitas penegakan hukum. Dari lima kelemahan penegakan hukum tersebut kelemahan penegakan hukumnya sendiri merupakan titik sentralnya. Hal ini disebabkan oleh baik undang-undangnya disusun oleh penegak hukum, penerapannya pun dilaksanakan oleh penegak hukum dan penegakan hukumnya sendiri juga merupakan panutan oleh masyarakat luas.

3. Kecelakaan

Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang jarang dan tidak tentu kapan terjadi dan bersifat multi faktor yang selalu didahului oleh situasi dimana seorang atau lebih pemakai jalan telah gagal mengatasi lingkungan mereka. Filosofi penelitian kecelakaan menganggap kecelakaan sebagai suatu peristiwa yang acak, dari dua aspek yaitu lokasi, dan waktu. Kecelakaan lalu lintas adalah kata yang sering digunakan untuk menggambarkan kerusakan performance dari satu atau lebih dari sebuah komponen perjalanan yang berakhir pada kematian, luka-luka, ataupun kerusakan benda. Pada umumnya lokasi kecelakaan di daerah perkotaan merupakan konsekuensi dari kepadatan penduduk, yang berujung pada kemacetan, dan kepadatan lalu lintas. Kombinasi dari faktor-faktor pengemudi, kendaraan, dan jalan adalah kecelakaan.¹²

4. Kendaraan Bermotor

Menurut Pasal 1 ayat (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

¹²Dirjen Hubungan Darat DLLAJ, “Kecelakaan”, <http://dspace.uji.ac.id/bitstream/handle/123456789/1191/05.2%20bab%202.pdf>, 3 Februari 2025.

F. Kerangka Teoretis

1. Teori Hukum Progresif

Progresif adalah kata yang berasal dari bahasa asing (Inggris) yang asal katanya adalah *progress* yang artinya maju. Hukum Progresif berarti hukum yang bersifat maju. Istilah hukum progresif, diperkenalkan oleh Satjipto Rahardjo, yang dilandasi asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia. Satjipto Rahardjo merasa prihatin dengan rendahnya kontribusi ilmu hukum dalam mencerahkan bangsa Indonesia, dalam mengatasi krisis, termasuk krisis dalam bidang hukum itu sendiri.

Adapun pengertian hukum progresif, adalah mengubah secara cepat, melakukan pembalikan yang mendasar dalam teori dan praksis hukum, serta melakukan berbagai terobosan. Pembebasan tersebut di dasarkan pada prinsip bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya dan hukum itu tidak ada untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas yaitu untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan, dan kemuliaan manusia.¹³

Pengertian sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo tersebut berarti hukum progresif adalah serangkaian tindakan yang radikal, dengan mengubah sistem hukum (termasuk merubah peraturan-peraturan hukum bila perlu) agar hukum lebih berguna, terutama dalam mengangkat harga diri serta menjamin kebahagiaan dan kesejahteraan

¹³ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum; Pencarian, Pembebasan dan Pencerahan*, Surakarta: Muhammadiyah Press University, 2004

manusia. Secara lebih sederhana hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum, sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdi kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasan atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat.

Satjipto Rahardjo mencoba menyoroti kondisi di atas ke dalam situasi ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu hukum, meski tidak sedramatis dalam ilmu fisika, tetapi pada dasarnya terjadi perubahan yang fenomenal mengenai hukum yang di rumuskannya dengan kalimat dari yang sederhana menjadi rumit dan dari yang terkotak-kotak menjadi satu kesatuan. Inilah yang disebutnya sebagai pandangan holistik dalam ilmu (hukum). Pandangan holistik tersebut memberikan kesadaran visioner bahwa sesuatu dalam tatanan tertentu memiliki bagian yang saling berkaitan baik dengan bagian lainnya atau dengan keseluruhannya.

Hukum progresif bermakna hukum yang peduli terhadap kemanusiaan sehingga bukan sebatas dogmatis belaka. Secara spesifik hukum progresif antara lain bisa disebut sebagai hukum yang pro rakyat dan hukum yang berkeadilan. Konsep hukum progresif adalah hukum tidak ada untuk kepentingannya sendiri, melainkan untuk suatu tujuan yang berada di luar dirinya. Oleh karena itu, hukum progresif meninggalkan tradisi *analytical jurisprudence* atau *rechtsdogmatiek*.

Aliran-aliran tersebut hanya melihat ke dalam hukum dan membicarakan serta melakukan analisis ke dalam, khususnya hukum sebagai suatu bangunan peraturan yang dinilai sebagai sistematis dan logis. Hukum progresif bersifat responsif yang mana dalam responsif ini hukum akan selalu dikaitkan pada tujuan-tujuan di luar narasi textual hukum itu sendiri.¹⁴

Progresifisme hukum mengajarkan bahwa hukum bukan raja, tetapi alat untuk menjabarkan dasar kemanusiaan yang berfungsi memberikan rahmat kepada dunia dan manusia. Asumsi yang mendasari progresifisme hukum adalah pertama hukum ada untuk manusia dan tidak untuk dirinya sendiri, kedua hukum selalu berada pada status *law in the making* dan tidak bersifat final, ketiga hukum adalah institusi yang bermoral kemanusiaan.

Perbedaan antar ilmu hukum dogmatis dengan teori hukum adalah ilmu hukum positif/dogmatis membahas persoalan hukum dengan beracuan kepada peraturan hukum positif yang berlaku, sehingga bersifat sangat “apa adanya” (*das Sein*), tetapi sebaliknya teori hukum tidak menganalisis hukum dengan acuan kepada hukum positif/dogmatis yang berlaku. Teori hukum mengacu kepada dalil-dalil teoritisnya melalui suatu penalaran yang mendalam, sehingga berbeda dengan ilmu hukum positif, teori hukum lebih melihat hukum sebagai “apa yang semestinya” (*das Sollen*). Dengan perkataan lain, yang dicari oleh ilmu hukum adalah

¹⁴ Achmad Roestandi, *Responsi Filsafat Hukum*, Bandung: Armico, 1992, h.12

validitas suatu aturan hukum dan tindakan hukum, sedangkan teori hukum lebih mencari kebenaran dan pencapaian keadilan dari suatu aturan atau kaidah hukum.

2. Teori Sistem Hukum

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.¹⁵

- a. Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b. Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c. Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom*, *ways of doing*, *ways of thinking*, *opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat.

¹⁵ Esni Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), h. 28.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian dalam tesis ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif, adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasikan objek sesuai dengan apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis, fakta dan karakteristik objek penelitian yang diteliti secara tepat. Sehingga dapat dianalisis lebih lanjut berdasarkan data atau bahan yang diperoleh.¹⁶

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu masyarakat atau suatu kelompok masyarakat atau gambaran tentang suatu gejala atau antara dua gejala atau lebih¹⁷ terkait persoalan kebijakan penanggulangan wabah penyakit. Lebih jauh penelitian ini berusaha menjelaskan postulat-postulat yang diteliti secara lengkap sesuai dengan temuan-temuan di lapangan.

2. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum kualitatif ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis, yaitu suatu pendekatan dengan mencari informasi melalui wawancara secara langsung dengan informan secara empiris terlebih dahulu dan kemudian

¹⁶ Bambang Sunggono, 2006. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta : PT Grafindo Persada, h. 116.

¹⁷ Alterton dan Klemmack dalam Irawan Soehartono. 1999. *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial Lainnya*. Bandung : Remaja Rosda Karya. h 63

dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data sekunder yang terdapat pada studi kepustakaan melalui langkah teoritik.¹⁸

3. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Data Primer

Data yang diperoleh dari keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang memahami tentang pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan.

b. Data Sekunder

Data yang berasal dari studi kepustakaan, berupa literature yang terkait dengan tentang pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan, yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

1) Bahan Hukum Primer, terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait bantuan hukum, yaitu:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
- c) Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian;

¹⁸ *Ibid*, h. 7

- d) Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;
- e) Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik.
- 2) Bahan Hukum Sekunder, adalah buku, jurnal, artikel, hasil laporan penelitian, hasil seminar/ lokakarya/ simposium yang dilakukan oleh pakar yang terkait dengan pembahasan mengenai pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan.
- 3) Bahan Hukum Tersier, adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder seperti kamus dan ensiklopedia tentang kewenangan penegakan hukum terkait pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan.

4. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini pertama akan dilakukan studi pustaka dengan melakukan kajian hukum

secara normatif dalam proses analisis penyusunan kebijakan terkait persoalan tentang pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan.

b. Observasi

Setelah dilakukan studi pustaka pada penelitian ini kemudian dilakukan observasi dilapangan untuk mendapatkan beberapa informasi tentang persoalan terkait pelaksanaan kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan

c. Wawancara mendalam

Setelah melakukan studi pustaka dan observasi langsung di lapangan kemudian peneliti akan melakukan wawancara mendalam dimana dalam proses wawancara ini akan terjadi proses interaksi dialog antara peneliti dengan para informan.

Wawancara merupakan instrumen utama untuk memperoleh data lapangan berdasarkan hasil wawancara dari *key informant* (informan utama). Informan utama ditentukan berdasarkan sampel atau *purposive sampling* sesuai dengan kebutuhan penelitian ini.

5. Metode Analisis Data

Data yang terkumpul dari berbagai sumber yang relevan dianalisis secara kualitatif, dengan menggunakan penalaran deduktif induktif. Hal

ini merupakan hukum-hukum yang dijadikan landasan dan kaidah umum, kemudian disimpulkan apakah sesuai atau tidak sesuai.¹⁹

Dalam menganalisis data hukum, diterapkan teknik analisis isi secara kualitatif. Metode data dilakukan dengan mendeskripsikan bahan-bahan tersebut secara jelas dan mengambil isinya dengan menggunakan *content analysis*. Kemudian melakukan bongkar pasang dan menata kembali secara sistematis bahan-bahan yang telah terkumpul sebelumnya dengan menggambarkan satu kesatuan yang utuh.²⁰

H. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan. Pada bab ini diuraikan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Konseptual;, Kerangka Teori, dan Sistematika Penulisan,

.Bab II adalah berisi tinjauan pustaka yang akan menjabarkan variable judul disertasi ini. Adapun sub-sub yang dibahas dalam bab II ini ialah penjelasan terkait system, penjelasan terkait kebijakan, penjelasan terkait efektifitas, penjelasan terkait kewajiban menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari, penjelasan terkait kecelakaan lalu lintas, dan penjelasan terkait penegakan hukum menurut Islam.

Pada Bab III pembahasan dan analisis diuraikan tentang pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang

¹⁹ Loc, cit.

²⁰ Loc, cit.

hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta. Kendala dan solusi dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta.

Pada Bab IV Penutup, disajikan simpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian terkait isu hukum yang dirumuskan dalam disertasi ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Mengenai Menyalakan Lampu Di Siang Hari

Pada tahun 2009, Polri mengeluarkan peraturan baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UndangUndang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam UU tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara bermotor khususnya pengendara sepeda motor. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi disetiap harinya, serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan tanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor. Selain itu, kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa. Tingginya pelanggaran lalu lintas bisa dilihat dari angka kecelakaan yang terus meningkat. Kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari, yang sering disebut Daytime Running Lights (DRL), pertama kali diterapkan di negara Finlandia pada tahun 1972. Di Indonesia, regulasi ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 107 ayat (2) menyatakan bahwa

pengemudi sepeda motor wajib menyalaikan lampu utama pada siang hari.

Tujuan utama dari kebijakan ini adalah meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya untuk pengendara sepeda motor. Lampu yang menyala di siang hari membuat sepeda motor lebih mudah dilihat oleh pengendara lain, mengurangi risiko kecelakaan. Selain itu, DRL juga dapat membantu pengemudi lain dalam memperkirakan kecepatan dan jarak sepeda motor yang mendekat, terutama dalam kondisi visibilitas yang buruk, seperti hujan atau kabut.

Kewajiban menyalaikan lampu utama pada siang hari, yang sering disebut Daytime Running Lights (DRL), pertama kali diterapkan di negara Finlandia pada tahun 1972. Di Indonesia, regulasi ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 107 ayat (2) menyatakan bahwa pengemudi sepeda motor wajib menyalaikan lampu utama pada siang hari.

Tujuan utama dari kebijakan ini adalah meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya untuk pengendara sepeda motor. Lampu yang menyala di siang hari membuat sepeda motor lebih mudah dilihat oleh pengendara lain, mengurangi risiko kecelakaan. Selain itu, DRL juga dapat membantu pengemudi lain dalam memperkirakan kecepatan dan jarak sepeda motor yang

mendekat, terutama dalam kondisi visibilitas yang buruk, seperti hujan atau kabut.

Kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari, yang sering disebut Daytime Running Lights (DRL), pertama kali diterapkan di negara Finlandia pada tahun 1972. Di Indonesia, regulasi ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 107 ayat (2) menyatakan bahwa pengemudi sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah meningkatkan keselamatan lalu lintas, khususnya untuk pengendara sepeda motor. Lampu yang menyala di siang hari membuat sepeda motor lebih mudah dilihat oleh pengendara lain, mengurangi risiko kecelakaan. Selain itu, DRL juga dapat membantu pengemudi lain dalam memperkirakan kecepatan dan jarak sepeda motor yang mendekat, terutama dalam kondisi visibilitas yang buruk, seperti hujan atau kabut.²¹

Cahaya lampu motor dari arah berlawanan akan menarik pupil mata untuk mencari sumber cahaya. Akibatnya, mata pengendara akan tertuju pada sumber cahaya tersebut. Dampaknya pengendara akan menyadari adanya kendaraan lain dari arah berlawanan, dan makin berhati-hati saat berkendara. Akhirnya potensi kecelakaan lalu lintas pun dapat dikurangi.²²

²¹<https://www.ri.co.id/cek-fakta/396381/ini-alasan-lampu-motor-wajib-menyalakan-siang-hari?page=3>, 12 Mei 2025.

²²*Loc, cit.*

Motor merupakan kendaraan yang memiliki bentuk dan ukuran relatif kecil. Selain itu, motor juga kendaraan yang mudah melakukan akselerasi. Terkadang, pengendara lain kesulitan untuk mengantisipasi adanya pengendara motor baik dari arah depan maupun belakang.²³

Dengan menyalanya cahaya lampu motor, diyakini akan meningkatkan konsentrasi pengendara dan bisa mengantisipasi adanya pengendara lain. Cahaya lampu yang memantul pada kaca spion akan cepat ditangkap oleh mata, sehingga pengendara lain bisa mengetahui keberadaan motor dan mencegah kecelakaan lalu lintas.²⁴

Itulah alasan mengapa lampu motor wajib menyala siang hari. Peraturan sejatinya tidak serta merta dibuat tanpa maksud dan tujuan, pasti ada sebab dan akibatnya. Demi keselamatan di jalan, baik diri sendiri maupun orang lain, selalu patuhi aturan lalu lintas yang telah dibuat.²⁵

B. Tinjauan Umum Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki keunggulan dan karakteristik tersendiri yang perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan dengan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem

²³Loc, cit.

²⁴Loc, cit.

²⁵Loc, cit.

transportasi nasional secara terpadu dan diharapkan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata sedikian rupa dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasikan unsur yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode yang sedemikian rupa sehingga terwujud totalitas yang utuh, berdayaguna dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan antara satu dengan yang lain dan terus ditingkatkan agar daya jangkau menjadi lebih luas dan pelayanan kepada masyarakat menjadi lebih baik dengan memperhatikan kepentingan umum/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam keterkaitannya dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengertian lalu lintas menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan

fasilitas pendukungnya. Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan menurut Poerwodarminto²⁶ bahwa lalu lintas adalah :

- 1) Perjalanan bolak-balik;
- 2) Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- 3) Berhubungan antara sebuah tempat.

Berdasarkan pengertian dan definisi-definisi di atas dapat diartikan bahwa lalu lintas ialah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Lalu lintas juga dapat diartikan sebagai hubungan antara manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas dalam kaitannya dengan lalu lintas jalan, Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.²⁷

²⁶ Poerwadarminta, 1993, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Op.Cit., hlm. 55

²⁷ Ramdlon Naning, 1983, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas, Surabaya, Bina Ilmu, hlm. 57

Pelanggaran yang dimaksud di atas adalah pelanggaran yang sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi :

- 1) Berperilaku tertib dan/atau;
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih 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 di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

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

peraturan undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terdapat 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 kualitatir, 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.²⁸

Menurut Wirjono Prodjodikoro²⁹ 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 Poernomo³⁰ mengemukakan bahwa pelanggaran adalah politis-on recht dan kejahatan adalah criminell-on recht. Politis-on recht itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang telah ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan criminell-on recht itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut di atas maka dapat diartikan bahwa unsur-unsur pelanggaran ialah:

²⁸ JM Van Bemmelen dalam Bambang Poernomo, 2002, Dalam Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm.40

²⁹ Wirjono Prodjodikoro, 2003, Asas-asas Hukum Pidana, Bandung, Refika Aditama, hlm.33.

³⁰ Bambang Poernomo, Loc. Cit.

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

Dari berbagai pengertian di atas dapat diartikan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan undang-undang ini biasanya suatu perbuatan yang dalam pemenuhan akibat hukumnya dikenakan sanksi yang berupa sanksi administrasi, denda maupun kurungan.

Berdasarkan dari definisi-definisi tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Ketertiban dalam berlalu lintas merupakan salah satu perwujutan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa, oleh sebab itu setiap insan wajib turut mewujudkannya. Sebagai generasi muda sudah sewajarnya kita menjadi contoh dalam menjalankan peraturan pemerintah agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka masyarakat diharapkan dapat

mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

3. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut Soedjono Soekamto, faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:³¹

a. Faktor Manusia

Biasanya disebabkan oleh pemakai jalan yang kurang disiplin dan memperhatikan kesadaran hukum, baik sebagai pengemudi, pemilik kendaraan, pejalan kaki, maupun pencari nafkah (supir). Adanya tingkah lalu sebagian dari pengemudi yang tidak takut melakukan pelanggaran karena adanya faktor-faktor yang menjaminnya seperti diselesaikan dengan jalan “atur damai” membuat para pelanggaran lalu lintas menyepelekan peraturan-peraturan yang berlaku berkaitan dengan lalu lintas.

b. Faktor Sarana

Jalan Sarana jalan sebagai penyebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas jalan antara lain disebabkan karena adanya pipa galian. Pipa galian ini bisa seperti galian pipa listrik, pipa air minum dan sebagainya yang kesemuanya itu dapat mengakibatkan terjadinya arus kemacetan. Selain dari adanya pipa galian, faktor lain dari sarana jalan ialah adanya jalan-jalan yang telah rusak dan mengakibatkan adanya genangan-genangan

³¹ Soedjono Soekamto, 1976, Penanggulangan Kejahatan, Bandung, Alumni, hlm. 93

air ketika hujan turun. Genangangenangan air ini biasanya membuat kemacetan juga sering menimbulkan adanya kecelakaan yang terjadi antar pengguna jalan.

c. Faktor Kendaraan

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas berkaitan erat dengan adanya perkembangan jenis kendaraan yang semakin pesat bersamaan dengan perkembangan teknologi pembuatan kendaraan, sehingga berbagai jenis dan jumlah kendaraan mampu diproduksi dalam jangka waktu yang relativ singkat. Pekembangan kendaraan yang semakin pesat ini apabila tidak diimbangi dengan perkembangan sarana jalan yang memadai, maka dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Arus lalu lintas yang padat dapat menyebabkan terjadinya kejadian seperti penjambretan, penodongan, pencopetan dan lain sebagainya. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dari faktor kendaraan adalah antara lain ban motor yang sudah gundul, lampu weser yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya dan lain sebagainya.

d. Faktor Keadaan Alam

Pelanggaran lalu lintas yang disebabkan karena faktor keadaan alam atau lingkungan biasanya terjadi dalam keadaan yang tidak terduga. Ketika hujan turun, maka pada umumnya semua kendaraan akan menambah laju kendaraannya sehingga

pelanggaran lalu lintas akan sangat mungkin terjadi. Misalnya seseorang pengendara motor yang takut terkena air hujan sehingga tidak segan-segan memilih jalan pintas baik dengan melanggar rambu lalu lintas atau tetap mematuhi peraturan yang ada.

4. Macam-Macam Pelanggaran Lalu Lintas

Sebagai negara hukum tentunya setiap warga negara Indonesia hendaklah patuh dan taat pada peraturan perundangan yang ada dan terikat sebagai aturan yang semestinya untuk dipatuhi dan ditaati. Dalam hal demikian jika peraturan tersebut tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa yang bersangkutan tersebut telah melakukan pelanggaran. Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalu lintas yang meliputi sebagai berikut :

- a. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi dan membahayakan pengguna jalan lain;
- b. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi lalu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- c. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- d. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan

lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- e. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- f. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasangi tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- g. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- h. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- i. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- j. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- k. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- l. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- m. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan);
- n. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- o. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
- p. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- q. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- r. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- s. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- t. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- u. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- v. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- w. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- x. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- y. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak

- menutup kendaran selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- z. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- aa. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- bb. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- cc. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- dd. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- ee. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

- ff. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuat surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- gg. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- hh. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
- ii. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran yang telah disebut dan diuraikan di atas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktianya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhan sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut. Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah :

- a. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
- b. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- c. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- d. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Dalam pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara dilakukan dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar, yakni :

- a. Lembar berwarna merah untuk pelanggar;
- b. Lembar warna putih untuk pengadilan;
- c. Lembar warna hijau untuk kejaksaan negeri;
- d. Lembar berwarna biru untuk bagian administrasi lalu lintas kepolisian.

C. Perkembangan Pengawasan Lalu Lintas

Pengawasan lalu lintas dengan ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* adalah suatu terobosan baru yang di lakukan oleh kepolisian di dalam meningkatkan kualitas keselamatan, menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas, kemudian juga menjadi bagian di dalam membangun budaya tertib dan juga merupakan pelayanan yang prima kepada warga masyarakat.

Dengan sistem elektronik dalam penegakan hukum ada beberapa manfaat, diantaranya :

- a. Kita semua sadar bahwa terjadinya kemacetan, terjadinya kecelakaan, terjadinya permasalahan-permasalahan lain di bidang lalu lintas, ini merupakan suatu hambatan, suatu gangguan, yang social cost nya sangat mahal, dan ini merupakan salah satu solusi untuk upaya upaya membangun kesadaran, kepekaan dan

- kepedulian akan keselamatan, keaman, ketertiban dan lancarnya berlalulintas, karena lalu lintas ini merupakan urat nadi kehidupan di jalan raya, dimana lalu lintas mendukung upaya-upaya meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
- b. Di dalam sistem elektronik ini juga bisa memberikan perlindungan, pengayoman, pelayanan, kepada pengguna jalan lainnya yang ternganggu dengan adanya pelanggaran. Dan ini juga merupakan bagian yang penting untuk mencegah adanya permasalahan-permasalahan di bidang lalu lintas baik kecelakaan maupun kemacetan;
 - c. Karena adanya sistem elektronik ini, ada sistem data yang ter record atau tercatat sehingga bisa di terapkan program untuk catatan perilaku berlalu lintas.

Masalah berperilaku dalam berlalu lintas di jalan raya itu terwujud dalam pelanggaran ketertiban lalu lintas berupa: tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti sembarangan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, melawan arus lalu lintas, parkir sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, kelebihan muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap hingga tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor.

Selama ini solusi atau sanksi yang lebih tegas hanya diberikan kepada para pelanggar yang melebihi muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap dan pengguna kendaraan yang

tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor. Namun, sanksi tegas tidak diberikan kepada pengguna jalan yang melanggar batas-batas area pemberhentian di lampu merah. Semakin canggih teknologi saat ini dimanfaatkan untuk mengatur ketertiban lalu lintas, sehingga kini mulailah dipasangkan sistem CCTV (Closed Circuit Television) pada setiap lampu merah.

CCTV adalah Closed Circuit Television, merupakan sebuah perangkat kamera video digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor di suatu ruang atau tempat tertentu. Hal tersebut memiliki tujuan untuk dapat memantau situasi dan kondisi tempat tertentu, sehingga dapat mencegah terjadinya kejahatan atau dapat dijadikan sebagai bukti tindak kejahatan yang telah terjadi. Pada umumnya CCTV seringkali digunakan untuk mengawasi area publik seperti: Bank, Hotel, Gudang Militer, Pabrik maupun Pergudangan (Ino Irvantino, 2004).

Selain untuk kepentingan keamanan CCTV juga dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, yakni membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas. Secara tidak langsung, CCTV juga digunakan dalam kebutuhan pendidikan, seperti dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikannya teguran atau himbauan hingga diberikan sanksi tegas berupa tindakan tilang.

Cara kerja CCTV di lampu merah awalnya ialah memeriksa dan mengawasi kondisi lalu lintas (ramai, lancar atau padat), namun saat ini CCTV juga bekerja sebagai kamera pengawas bagi para pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, kelebihan muatan dan pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di luar jalur, seperti pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di zebra cross yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.

Apabila petugas dinas perhubungan ATCS mendapati seorang pengguna kendaraan bermotor melanggar, maka petugas tersebut akan berbicara melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV tersebut dengan menyebutkan jenis motor dan nomor plat motor pelanggar tersebut lalu memberikan himbauan kepada pelanggar berupa teguran sesuai dengan pelanggarannya. Kemudian akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan hingga dapat berupa tindakan tilang.

Kini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, yakni tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui kamera pengawas (CCTV) untuk membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Pertama-tama petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran

lalu lintas apabila didapati ada yang melakukan pelanggaran maka petugas ATCS akan memperjelas gambar di rekaman lalu memotong gambar hingga terlihat nomor polisi (nomor plat motor) kendaraan secara jelas, kemudian potongan gambar itu menjadi barang bukti yang diberikan ke pihak kepolisian lalu akan dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang.³²

D. Tinjauan Tentang Penegakan Hukum Pidana

1. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah proses pelaksanaan untuk menegakkan atau berfungsi norma-norma hukum secara nyata sebagai acuan perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum pada kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dilihat dari sudut subyeknya, penegakan hukum itu bisa dilaksanakan oleh subyek yang luas dan bisa juga diartikan sebagai usaha penegakan hukum itu melibatkan semua subyek.

Penegakan hukum adalah suatu usaha untuk merealisasikan ide-ide tentang keadilan-keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi nyata.³³

Penegakan hukum adalah usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diinginkan masyarakat menjadi kenyataan.

Penegakan hukum melibatkan banyak hal dalam prosesnya.³⁴

³² Suhendar, Yaya, dan Pawit M. Yusuf, *Pedoman Penyelenggaraan Perpustakaan Sekolah*, Jakarta: Kencana, 2007, hlm. 52.

³³ Satjipto Rahardjo, *Masalah Penegakan Hukum*, Sinar Baru, Bandung, 1987, hlm.15

³⁴ Dellyana Shant, *Konsep Penegakan Hukum*, Liberty, Jakarta, 1988, Hlm. 32.

Menurut Satjipto Rahardjo adalah :

“Penegakan hukum merupakan sebuah usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep menjadi kenyataan. Kemudian menurut Soerjono Soekanto, secara konsepsional, inti dari penegakan hukum terletak pada kegiatan menyerasikan ikatan nilai-nilai yang dijabarkan dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sifat akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.³⁵

Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu semua subjek hukum terlibat dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang melaksanakan aturan normatif atau melakukan suatu hal atau tidak melakukan suatu hal dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, artinya dia sedang menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subjeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum sudah berjalan sebagaimana mestinya oleh aparat penegakan hukum tertentu. Dalam memastikan berjalannya aturan hukum itu, apabila dibutuhkan, aparat penegak hukum itu dibolehkan untuk menggunakan daya paksa.³⁶

2. Unsur – Unsur dalam Penegakan Hukum

Dalam menegakan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu :³⁷

³⁵ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali. . Jakarta , 1983, hlm. 24.

³⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali, Jakarta ,1983, hlm. 24.

³⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta. 1999. hlm 145.

a. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*) :

Hukum harus dilakukan dan ditegakkan. Semua orang berharap bisa ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkret. Apapun hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh melenceng : *fiat justicia et pereat mundus* (hukum harus ditegakkan meskipun dunia akan runtuh). Itulah yang diharapkan oleh kepastian hukum. Kepastian hukum adalah perlindungan yustisiable kepada tindakan yang sewenang-wenang, dimana artinya seorang akan mendapatkan suatu hal yang diharapkan dalam kondisi tertentu.

b. Manfaat (*zweckmassigkeit*) :

Masyarakat menginginkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberikan manfaat kepada masyarakat. Jangan sampai apabila suatu hukum dilaksanakan atau ditegakkan malah menimbulkan kecemasan di dalam masyarakat.

c. Keadilan (*gerechtigkeit*) :

Masyarakat sangat mementingkan bahwa keadilan harus diperhatikan pada pelaksanaan atau penegakan hukum. Dalam pelaksanaannya penegakan hukum itu harus adil. Hukum tidak sama dengan keadilan. Hukum memiliki sifat umum, mengikat semua orang, memiliki sifat sama rata. Siapapun yang mencuri harus diberikan hukuman, tanpa membedakan siapa yang mencuri.

Sebaliknya, keadilan memiliki sifat subjektif, individualistik, dan tidak sama rata.

Kepastian hukum merupakan perlindungan *yustisiabel* kepada perbuatan yang sewenang-wenang, yang memiliki arti bahwa seseorang bisa mendapatkan sesuatu yang diharapkan dalam kondisi tertentu. Masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum, karena dengan kepastian hukum masyarakat menjadi lebih tertib. Hukum memiliki tugas menciptakan kepastian hukum karena memiliki tujuan untuk membuat ketertiban pada masyarakat.

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam proses penegakan hukum. Hukum bertujuan untuk ketertiban manusia, maka dalam pelaksanaan penegakan hukum harus memberikan manfaat atau kegunaan bagi masyarakat.

Masyarakat sangat berkepentingan bahwa keadilan harus diperhatikan dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum memiliki sifat umum, mengikat setiap orang, dan bersifat menyamaratakan.³⁸

Masalah penegakan hukum adalah masalah yang sulit dikarenakan beberapa faktor yang mempengaruhi seperti :

- 1) Isi peraturan perundang-undangan
- 2) Kelompok kepentingan dalam masyarakat

³⁸ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2007, hlm, 160.

- 3) Budaya hukum
- 4) Moralitas para penegak hukum yang terlibat dalam proses peradilan

Oleh sebab itu penegakan hukum akan bertukar aksi dengan lingkungannya, yang bisa dikatakan sebagai pertukaran aksi dengan unsur manusia, sosial budaya, politik dan lain-lain. Karena itu dalam upaya penegakan hukum ada tiga hal yang penting, yaitu kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan. Berdasarkan hal tersebut, bisa dikatakan bahwa fungsi penegakan hukum adalah untuk mewujudkan hal-hal yang dicita-citakan oleh hukum itu sesuai dengan aturan-aturan hukum, yaitu mewujudkan tindakan atau tingkah laku manusia yang sesuai dengan bingkai (*frame work*) yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang atau hukum.

3. Sub-sub Sistem Penegakan Hukum

a. Sub-sistem Penyidikan³⁹

1) Penyidik Polri

Penyidik Polri merupakan bagian tidak terpisahkan dari fungsi dan kedudukan Kepolisian Republik Indonesia (Polri) sebagai aparatur Negara di bawah Presiden. Fungsi penyidikan menjalankan sebagian tugas Polri, khususnya di bidang penegakan hukum. Pasal 13 Undang-Undang No. 2 Tahun 2002

³⁹ Pujiyono, *Rekonstruksi sistem peradilan pidana indonesia Dalam perspektif kemandirian kekuasaan kehakiman*, MMH , No 1 , 2012.

tentang Kepolisian Republik Indonesia menegaskan bahwa tugas pokok Polri adalah:

- a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat
- b) Menegakkan hukum
- c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat.

Fungsi penyidikan di tubuh Polri dilaksanakan oleh satuan reserse yang oleh peraturan perundang-undang mempunyai kewenangan melaksanakan penyelidikan, penyidikan dan koordinasi serta pengawasan terhadap Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

2) Penyidik Pegawai Negeri Sipil

Pengakuan adanya Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) terdapat dalam Pasal 6 ayat (1) Undang- Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang- Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Penyidik adalah pejabat Polisi Negara Republik Indonesia dan Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh Undang-Undang. Kewenangan penyidikan yang dilakukan oleh PPNS didasarkan pada undang-undang yang menjadi dasar pengaturannya, jadi bersifat *lex specialis derogate lex generalis*.

Kewenangan penyidikan tunduk ketentuan KUHAP sepanjang undang-undang yang menjadi dasar pengaturannya tidak memberikan aturan khusus. Bisa terjadi kewenangan penyidikan semata-mata sesuai dengan ketentuan KUHAP terkait upaya paksa, maupun kewenangan lainnya (Pasal 7 KUHAP), menurut kewenangan diberikan oleh undang-undang yang mengaturnya. Sehingga dari peraturan yang ada, pengaturan kewenangan terhadap PPNS yang hingga saat ini berjumlah kurang lebih 52 (lima puluh dua) jenis PPNS, dengan kewenangan yang berbeda-beda.

3) Penyidik Kejaksaan

Menurut UU No. 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan RI, Kejaksaan adalah lembaga pemerintah yang melaksanakan kekuasaan negara di bidang penuntutan. Menurut Pasal 37 wewenang penuntutan dilaksanakan secara independen pertanggungjawaban disampaikan kepada Presiden dan Dewan Perwakilan Rakyat sesuai dengan prinsip akuntabilitas. Undang-undang Dasar 1945 secara implisit mengatur keberadaan Kejaksaan RI dalam sistem ketatanegaraan, sebagai badan yang terkait dengan kekuasaan kehakiman (vide Pasal 24 ayat (3) UUD 1945 amandemen ke-3 jo. Pasal 41 UU No. 4 Tahun 2004 Tentang Kekuasaan Kehakiman), sebagai penyandang asas *dominus litis*, pengendali proses perkara yang menentukan dapat tidaknya

seseorang dinyatakan sebagai terdakwa dan diajukan ke Pengadilan berdasarkan alat bukti yang sah menurut undang-undang, dan sebagai *executive ambtenaar* pelaksana penetapan dan keputusan pengadilan dalam perkara pidana. Di bidang penyidikan, Kejaksaan mempunyai kewenangan berawal dari ketentuan Pasal 284 KUHAP. Kewenangan Kejaksaan untuk menyidik suatu tindak pidana adalah bersifat sementara dan untuk tindak pidana-tindak pidana tertentu. Politik hukum KUHAP dalam bidang penyidikan menempatkan penyidik Polri sebagai penyidik utama yang berwenang melakukan penyidikan terhadap semua jenis tindak pidana. Meskipun demikian politik hukum pembuat undang-undang masih memberikan kewenangan penyidikan kepada kejaksaan, khusus untuk tindak pidana-tindak pidana tertentu (tindak pidana khusus). Hal ini terlihat dari politik hukum yang tertuang dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1991 tentang Kejaksaan dan Undang-Undang No. 16 tahun 2004 tentang Kejaksaan. Secara eksplisit tertuang dalam Pasal 30 ayat (1) huruf d.

1. Penyidik Komisi Pemberantasan Korupsi

Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) adalah lembaga negara yang independen dan bebas dari pengaruh kekuasaan manapun. KPK memiliki 5 tugas dan 29 wewenang. Berdasar Pasal 6 (UU No.

30 Tahun 2002 tentang komisi pemberantasan tindak pidana Korupsi), tugas KPK adalah:

- (1) Koordinasi dengan instansi yang berwenang melakukan pemberantasan tindak pidana korupsi.
- (2) Supervisi terhadap instansi yang berwenang melakukan pemberantasan tindak pidana korupsi.
- (3) Melakukan penyelidikan, penyidikan, dan penuntutan terhadap tindak pidana korupsi.
- (4) Melakukan tindakan-tindakan pencegahan tindak pidana korupsi.
- (5) Melakukan monitor terhadap penyelenggaraan pemerintahan negara.

Dalam melaksanakan tugas tersebut dalam Pasal 6, KPK mempunyai kewenangan-kewenangan yang diatur pada - Pasal 7, Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13 dan Pasal 14 UU No. 30 Tahun 2002. Berdasarkan Pasal 7 sampai dengan Pasal 14 menempatkan KPK sebagai lembaga yang bersifat *super body*, selain mengkoordinasikan fungsi lembaga Kepolisian dan Kejaksaan dalam penyidikan tindak pidana, dapat melakukan pengambil alihan (take over) kasus yang ditangani oleh Kepolisian dan Kejaksaan yang dinilai lamban dan ada konflik kepentingan.

2. Penyidik Angkatan laut

Terbatasnya personil, sarana prasarana, kemampuan penegak hukum (Kepolisian) dan penegak hukum lainnya dalam penegakan

hukum diwilayah perairan, undang-undang memberikan kewenangan kepada Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) untuk melakukan tugas penegakan hukum berupa melakukan penyidikan terhadap tindak pidana yang terjadi di wilayah perairan.

Secara universal TNI AL mengembangkan tiga peran yaitu peran militer, peran polisionil dan peran diplomasi. Peran polisionil dilaksanakan dalam rangka menegakkan hukum di laut, melindungi sumberdaya dan kekayaan laut nasional, memelihara keamanan dan ketertiban di laut serta mendukung pembangunan bangsa.

1) Sub sistem Penuntutan⁴⁰

Menurut Pasal 13 KUHAP penuntutan dilakukan oleh penuntut umum yaitu jaksa yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penuntutan dan melaksanakan penetapan hakim. Untuk semua jenis tindak pidana penuntut umum adalah jaksa pada lembaga Kejaksaan Republik Indonesia, kecuali untuk tindak pidana korupsi terdapat jaksa penuntut umum dari lembaga KPK.

a) Penuntut Umum Lembaga Kejaksaaan

Tugas dan wewenang Kejaksaaan tertuang Pasal 30 Undang-Undang No. 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaaan. Berdasarkan Pasal 2 ayat (1) adalah lembaga eksekutif atau

⁴⁰ Pujiyono, *Rekonstruksi sistem peradilan pidana indonesia Dalam perspektif kemandirian kekuasaan kehakiman*, MMH , No 1 , 2012.

pemerintah, yang menyelenggarakan fungsi yudikatif dalam bidang penentutan perkara pidana. Prinsip dasar penegakan hukum adalah independen dan merdeka. Kedudukan kejaksaan sebagai aparat pemerintah sebagaimana tertuang dalam Pasal 19 adalah tidak independen, tersubordinasi bahkan terkooptasi oleh kekuasaan pemerintah. Akibatnya pelaksanaan penegakan hukum yang dilakukan kejaksaan tidak akan independen.

b) Lembaga Penuntut Umum KPK

KPK adalah lembaga “super body” memiliki beberapa kewenangan yang tidak dimiliki oleh penegak hukum lainnya. Lembaga KPK memiliki 3 (tiga) kewenangan sekaligus, sebagai penyelidik, penyidik dan penuntut sekaligus.

Kewenangan penuntutan yang dilakukan KPK adalah bersifat independen, tidak dibawah koordinasi maupun pengawasan lembaga lain. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 39 ayat (2) UU KPK, bahwa penyelidikan, penyidikan, dan penuntutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan perintah dan bertindak untuk dan atas nama Komisi Pemberantasan Korupsi.

KPK meskipun secara kelembagaan bersifat independen, tenaga penyidik dan penuntutnya tidak didukung oleh sumber daya manusia dari KPK sendiri. Personil penuntutan

(Penuntut Umum) merupakan personil Penuntut Umum Kejaksaan yang di BKO kan (Bawah Komando Operasi). Artinya untuk sementara personil Penuntut Umum Kejaksaan yang diperbantukan kepada KPK, menjadi pegawai dan dibawah komando KPK. Sewaktu-waktu apabila sudah tidak dibutuhkan dapat dikembalikan kepada instansi asal (mengingat KPK bersifat Ad-Hoc), atau sewaktu-waktu bisa ditarik oleh instansinya apabila instansi asal membutuhkan. Kondisi ini menyebabkan dari segi personil tidak independen dan kinerja Penuntut Umum KPK tidak maksimal.

2) Subsistem Peradilan⁴¹

Secara konstitusional, susunan dan organisasi sistem peradilan Indonesia dapat kita lihat dalam ketentuan Pasal 24 UUD NRI 1945 Amandemen dan undang-undang organik yang mengatur kekuasaan kehakiman. Pasal 24 ayat (2) menyatakan bahwa:

“Kekuasaan kehakiman dilaksanakan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”.

Menurut Pasal 24 ayat (2) UUD NRI 1945, Mahkamah Agung merupakan puncak dari peradilan. Penegasan lebih lanjut

⁴¹ Pujiyono, *Rekonstruksi sistem peradilan pidana indonesia Dalam perspektif kemandirian kekuasaan kehakiman*, MMH , No 1 , 2012.

tercantum dalam Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (UU KK) bahwa:

“Mahkamah Agung merupakan pengadilan negara tertinggi dari empat lingkungan peradilan. Mahkamah Agung sebagai puncak peradilan membawa konsekuensi adanya *one roof system*, dalam penyelenggaraan sistem peradilan di Indonesia. Sehingga pembinaan yudisial maupun susunan organisasi, administrasi kepegawaian dan masalah finasial badan peradilan yang di bawahnya berada di Mahkamah Agung. (Pasal 13 ayat (1) UU KK).

3) Subsistem Pelaksana Pidana⁴²

Lembaga Pemasyarakatan adalah instansi teknis Direktorat Jenderal Pemasyarakatan yang bertanggungjawab pelaksanaan pembinaan narapidana (warga binaan), diatur dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 1995 tentang Pemasyarakatan. Direktorat Jenderal Pemasyarakatan adalah bagian dari Departemen Hukum dan Perundang-undangan. Dengan demikian Lembaga Pemasyarakatan adalah bagian dari institusi Pemerintah (eksekutif) yang menjalankan rangkaian fungsi penegakan hukum sebagai pelaksanaan pidana (eksekutor pidana).

Lembaga Pemasyarakatan melaksanakan pidana yang dijatuhan oleh Hakim berupa putusan pemidanaan khususnya pidana penjara. Pelaksanaan pidana penjara dengan sistem pemasyarakatan terkait dengan tujuan dari pemidanaan.

⁴² Pujiyono, *Rekonstruksi sistem peradilan pidana indonesia Dalam perspektif kemandirian kekuasaan kehakiman*, MMH , No 1 , 2012.

Lembaga Pemasyarakatan dengan demikian menentukan kebijakan pelaksanaan pidana, sesuai dengan sistem yang ditetapkan. Lembaga Pemasyarakatan mempunyai kewenangan-kewenangan untuk menetapkan hukumnya terkait dengan kebijakan “pemidanaan”. Lembaga Pemasyarakatan dapat “mengurangi” masa pidana atau tenggang waktu pelaksanaan pidana yang ditetapkan oleh Hakim sebagai batas atas. Dalam hal ini dapat diartikan bahwa putusan hakim yang mempunyai kekuatan tetap itu dapat “diubah” oleh Lembaga Pemasyarakatan. Kebijakan “perubahan” tersebut dapat melalui instrumen pemberian “remisi” maupun “pelepasan bersyarat”.

4. Pengertian Penegakan Hukum Pidana

Penegakan hukum pidana adalah upaya untuk merealisasikan ide-ide tentang kedilan dalam hukum pidana dalam kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan hukum pada setiap hubungan hukum.⁴³

Menurut Andi Hamzah, istilah penegakan hukum seringkali disalahartikan seakan hanya bergerak pada bidang hukum pidana atau di bidang *represif*. Istilah penegakan hukum disini meliputi baik yang *represif* maupun yang *preventif*. Jadi maknanya hampir sama dengan istilah Belanda *rechtshanhaving*. Berbeda dengan istilah *law enforcement*, yang kini diberi makna *represif*, sedangkan yang *preventif*

⁴³ Peter Mahmud, Marzuki. *Pengantar Ilmu Hukum*. Kencana Prenada, Jakarta, 2012, hlm.15.

berupa pemberian informasi, *persuasive*, dan petunjuk dikatakan *law compliance*, yang artinya pemenuhan dan penataan hukum. Oleh sebab itu lebih sesuai jika digunakan istilah penanganan hukum atau pengendalian hukum.⁴⁴

Penegakan hukum pidana adalah suatu sistem yang berhubungan antara nilai dengan ketentuan-ketentuan serta perilaku nyata masyarakat. Ketentuan tersebut kemudian menjadi pedoman bagi prilaku atau tindakan yang dianggap pantas. Perilaku atau sikap itu memiliki tujuan untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian.

5. Sub-sub sistem peradilan pidana

Sistem peradilan pidana merupakan sistem pengendalian kejahatan yang terdiri atas lembaga-lembaga kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan permasyarakatan terpidana.⁴⁵ Dikemukakan juga bahwa sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) adalah sistem untuk menanggulangi kejahatan pada masyarakat.⁴⁶ Menanggulangi diartikan sebagai pengendalian kejahatan agar tetap ada pada batas toleransi masyarakat. Pengendalian kejahatan agar tetap ada pada batas toleransi masyarakat tidak berarti memberikan toleransi terhadap suatu tindak kejahatan tertentu atau membiarkannya terjadi. Toleransi tersebut

⁴⁴ Andi Hamzah. 2005, *Asas-asas Penting dalam Hukum Acara Pidana* FH Universitas, Surabaya, hlm. 2.

⁴⁵ Mardjono Reksodiputro, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia Melihat Kejahatan Dan Penegakan Hukum Dalam Batas – Batas Toleransi*, Fakultas Hukum Unversitas Indonesia, 1993, Hlm. 1.

⁴⁶ Romli Atmasasmita, *Sistem Peradilan Pidana(Criminal Justice System) Perspektif Eksistensialisme Dan Abolisionalisme*, Bina Cipta, Jakarta, 1996, Hlm. 15.

merupakan kesadaran bahwa kejahatan akan selalu ada selama masih ada manusia di dalam masyarakat. Jadi, kejahatan pasti tetap akan ada dimana ada masyarakat.

Menurut Muladi, sistem peradilan pidana adalah “Suatu jaringan (*network*) peradilan yang memakai hukum pidana sebagai sarana utamanya, baik itu hukum pidana materiil, hukum pidana formil ataupun hukum pelaksanaan pidana.⁴⁷

Namun kelembagaan substansial ini harus diperhatikan dalam kerangka atau konteks sosial. Sifatnya yang terlalu umum jika didasarkan hanya untuk kepentingan kepastian hukum saja akan menciptakan ketidakadilan.⁴⁸

Tujuan sistem peradilan pidana menurut Mardjono Reksodiputro adalah :⁴⁹

- a. Mencegah masyarakat menjadi objek/korban.
- b. Menyelesaikan tindak kejahatan yang terjadi hingga masyarakat puas karena keadilan telah ditegakan dan yang bersalah dihukum.
- c. Mengusahakan agar orang-orang yang pernah melakukan tindak pidana tidak mengulangi lagi kesalahannya.

Setelah diundangkannya Undang – Undang No. 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang – Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), maka Het Herziene Regement (Stbl. 1941 No. 44) sebagai dasar sistem

⁴⁷ Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995, Hlm. 8 dan 18.

⁴⁸ Ibid, hlm . 4

⁴⁹ Ibid, hlm. 15

peradilan pidana Indonesia, landasan bagi proses penyelesaian perkara pidana di Indonesia telah dicabut. Komponen sistem peradilan pidana yang lazim diakui, baik dalam hal pengetahuan tentang kebijakan kriminal (*criminal policy*) ataupun dalam praktik penegakan hukum, terdiri atas unsur kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan.⁵⁰

1) Kepolisian

Kepolisian adalah salah satu komponen sistem peradilan pidana yang merupakan lembaga yang secara langsung berhadapan dengan masyarakat yang melakukan tindak pidana. Undang – Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia memberikan definisi kepolisian sebagai hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang – undangan. Berdasarkan Pasal 2 UU, fungsi kepolisian adalah “Salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.”

2) Kejaksaan

Kejaksaan dalam sistem peradilan pidana bekerja setelah adanya pemberian perkara dari kepolisian. Kejaksaan adalah lembaga pemerintahan dibidang penuntutan serta tugas lain yang ditetapkan

⁵⁰ Romli Atmasasmita, op,cit, hlm. 24

berdasarkan Undang – Undang. Dalam Pasal 13 KUHAP disebutkan bahwa :

“Jaksa merupakan penuntut umum yang diberi wewenang oleh undang – undang untuk melakukan penuntutan dan pelaksanaan putusan hakim.”

3) Pengadilan

Pengadilan adalah tempat terjadinya proses peradilan, sedangkan kewenangan mengadakan pengadilan itu sendiri ada ditangan lembaga kehakiman. Hal ini terdapat dalam Undang – Undang No. 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman. Menerima, memeriksa, mengadili dan menyelesaikan perkara yang diajukan kepadanya merupakan tugas dari pengadilan. Tugas ini meliputi pengadilan negeri, pengadilan tinggi, dan mahkamah agung. Selain itu pengadilan memiliki kewajiban untuk mewujudkan membantu pencari keadilan serta memiliki kewajiban untuk mewujudkan suatu peradilan yang sederhana, cepat, dan biaya ringan berdasarkan asas peradilan yang telah ditetapkan oleh KUHP.

4) Lembaga Pemasyarakatan

Lembaga pemasyarakatan adalah lembaga terakhir yang memiliki peran dalam proses peradilan pidana. Sebagai tahapan akhir dari proses peradilan pidana, lembaga pemasyarakatan mengembangkan harapan dan tujuan dari sistem peradilan pidana dimana diantaranya berusaha agar pelaku tindak pidana tidak lagi mengulangi kesalahan yang pernah dia perbuat.

5) Advokat

Advokat adalah orang yang memiliki profesi memberikan jasa hukum, baik didalam maupun diluar pengadilan yang memenuhi persyaratan berdasarkan ketentuan Undang – Undang. Jasa hukum adalah jasa yang diberikan advokat berupa memberikan konsultasi hukum, bantuan hukum, menjalankan kuasa, mewakili, mendampingi, membela dan melakukan landasan hukum lain demi kepentingan hukum klien. Diundangkannya Undang – Undang Nomor 18 Tahun 2003 Tentang Advokat, maka advokat juga menjadi bagian (subsistem) dari sistem peradilan pidana, hal ini ditegaskan dalam Pasal 5 ayat (1) Undang – Undang tersebut, yang menyebutkan bahwa “Advokat berstatus sebagai penegak hukum, bebas dan mandiri yang dijamin oleh hukum dan peraturan perundang – undangan.”

6. Proses Penegakan Hukum Pidana

Dalam penegakan hukum pidana harus melewati beberapa tahap yang dilihat sebagai usaha atau proses rasional yang sengaja dilakukan demi mencapai suatu tujuan tertentu yang merupakan suatu jalinan mata rantai aktifitas yang tidak termasuk bersumber dari nilai-nilai dan bermuara pada pidana dan pemidanaan. Tahap-tahapnya adalah :⁵¹

1) Tahap Formulasi

⁵¹ Romli Atmasasmita, op,cit, hlm. 24

Adalah tahap penegakan hukum pidana *in abstracto* oleh badan pembuat undang-undang yang melaksanakan kegiatan memilih nilai-nilai yang sesuai dengan kondisi dan situasi masa sekarang dan yang akan datang, lalu merumuskannya dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang terbaik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Tahap ini disebut tahap kebijakan legislatif.

2) Tahap Aplikasi

Adalah tahap penegakan hukum pidana (tahap penegakan hukum pidana) oleh aparat penegak hukum, dimulai dari kepolisian sampai kepengadilan atau pemeriksaan dihadapan persidangan. Dengan begitu aparat penegak hukum memiliki tugas untuk menegakkan serta menerapkan peraturan perundang-undangan yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang, dalam melaksanakan tugas ini aparat penegak hukum harus berprinsip pada nilai-nilai keadilan dan daya guna. Tahap ini disebut tahap yudikatif.

3) Tahap Eksekusi

Adalah tahap penegakan hukum (pelaksanaan hukum) secara konkret oleh aparat-aparat pelaksana pidana, dimana pada tahap ini aparat penegak hukum pelaksana pidana memiliki tugas untuk menegakkan peraturan perundang-undangan yang telah dibuat oleh badan pembentuk undang-undang melewati penerapan pidana yang telah ditetapkan oleh pengadilan. Dengan begitu proses pelaksanaan pemidanaan yang telah ditetapkan dalam putusan pengadilan. Aparat-

aparat pidana itu dalam menjalankan tugasnya harus berprinsip pada peraturan perundang-undangan pidana yang telah dibuat oleh pembuat undang-undang dan nilai guna dan keadilan.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Optimalisasi Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta

Dinas Perhubungan DKI Jakarta bersama Polda Metro Jaya rutin melakukan razia lalu lintas dan telah menilang 3.215 kendaraan bermotor karena melanggar tata tertib berlalu lintas di sejumlah ruas jalan di DKI Jakarta. Dari 3.215 kendaraan bermotor, terdapat 307 kendaraan bermotor yang tidak melaksanakan aturan terkait *light on* atau menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari.⁵²

Salah satu peraturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2) yang berbunyi “Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.”. Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Kebijakan hukum mengenai *light on* kendaraan bermotor di siang hari adalah:⁵³

⁵²Wawancara dengan Kompol Gomos Simamora selaku Kasat Lantas Polda Metro Jakarta Pusat, 12 Mei 2025.

⁵³*Loc, cit.*

1. Mencegah kecelakaan:

Dengan visibilitas yang lebih baik, pengendara lain memiliki waktu yang lebih lama untuk bereaksi dan menghindari potensi kecelakaan.

2. Aturan hukum:

Menyalakan lampu utama sepeda motor di siang hari juga merupakan aturan yang diatur dalam undang-undang lalu lintas.

3. Sanksi:

Pelanggaran aturan ini dapat dikenakan sanksi, seperti denda atau kurungan.

Kebijakan *light on* bagi kendaraan bermotor semangatnya ialah menciptakan keadaan lalu lintas yang kondusif. Dengan di hidupkannya lampu utama sepeda motor diharapkan pengendara lain dapat berhati-hati dan dengan dihidupkannya lampu tersebut dapat memberitahu dimana posisi kendaraan sepeda motor kita berada. Kebijakan *light on* ini tidak hanya diberlakukan untuk daerah Pontianak saja tetapi juga untuk seluruh Indonesia. Di jalan raya, sepeda motor adalah kendaraan yang berukuran kecil sehingga pengemudi kendaraan besar sering kali kesulitan mengetahui posisi pengendara motor. Disamping itu, kendaraan besar seperti mobil dan truk memiliki bagian yang sulit melihat kendaraan lain dibelakangnya khususnya sepeda motor. Selain itu kebijakan *light on* untuk kendaraan motor secara yuridik filosofis juga ditujukan untuk mewujudkan tujuan pembangunan

hukum yang tidak lain adalah mewujudkan keteraturan, keamanan, dan ketentraman masyarakat.

Dalam hukum positif Indonesia, pembangunan hukum nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025 (UU RPJPN), yang menyatakan:⁵⁴

Pembangunan hukum diarahkan untuk mendukung terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; mengatur permasalahan yang berkaitan dengan ekonomi, terutama dunia usaha dan dunia industri; serta menciptakan kepastian investasi, terutama penegakan dan perlindungan hukum. Pembangunan hukum juga diarahkan untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya tindak pidana korupsi serta mampu menangani dan menyelesaikan secara tuntas permasalahan yang terkait kolusi, korupsi, nepotisme (KKN).

Berbagai pandangan di atas menunjukkan bahwa pentingnya menyalakan lampu meski disiang hari, karena cahaya lampu dapat membantu mendeteksi keberadaan posisi sepeda motor tersebut, dengan begitu dapat menghindari senggolan atau tabrakan yang tidak diinginkan yang dapat berakibat fatal. Namun sayangnya dalam pelaksanaan kebijakan yang dibuat oleh pemerintah ini tidak disambut baik oleh masyarakat khususnya masyarakat pengguna sepeda motor sehingga kebijakan ini menjadi terhambat oleh perilaku masyarakat, khususnya masyarakat pengguna sepeda motor. Banyak yang beranggapan kebijakan pemerintah ini hanya akan

⁵⁴ Lampiran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

merusak komponen kendaraan sepeda motornya seperti lampu dan aki pada sepeda motor sehingga peraturan ini tidak berjalan dengan baik.⁵⁵

Kompol Gomos Simamora selaku Kasat Lantas Polda Metro Jakarta Pusat menyampaikan bahwa sepanjang tahun 2024, terdapat 67 kasus kecelakaan motor akibat pengendara yang berkendara secara tidak normal, pengendara dari 43 kasus diantaranya menyatakan bahwa ketika berkendara tidak berkonsentrasi dan tidak melihat kendaraan motor dari arah lain dan kendaraan motor yang sedang menyalip. Kompol Gomos menambahkan bahwa hal ini sering terjadi dikarenakan salah satu atau kedua pengendara motor tidak menjalankan kebijakan *light on*. 15 dari 43 kasus tersebut mengakibatkan korban luka parah, dan 4 diantaranya meninggal dunia karena dalam kecepatan tinggi. Hal ini menurutnya dapat menjadi semakin parah mengingat sistem pengawasan lalu lintas tidak lagi dilakukan oleh personel polri di pos-pos jaga lalu lintas yang berada di titik rawan laka lantas. Penjagaan secara konvensional telah digantikan dengan pengawasan lalu lintas secara digital oleh pihak kepolisian semenjak lahirnya Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2025 Tentang Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Berdasarkan Alat Bukti Rekaman Elektronik. Sehingga sistem pengawasan lalu lintas dilakukan melalui ETLE.⁵⁶

⁵⁵*Loc, cit.*

⁵⁶*Loc, cit.*

Pengawasan lalu lintas dengan ETLE atau *Electronic Traffic Law Enforcement* adalah suatu terobosan baru yang di lakukan oleh kepolisian di dalam meningkatkan kualitas keselamatan, menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas, kemudian juga menjadi bagian di dalam membangun budaya tertib dan juga merupakan pelayanan yang prima kepada warga masyarakat. Dengan sistem elektronik dalam penegakan hukum ada beberapa manfaat, diantaranya :

- a. Kita semua sadar bahwa terjadinya kemacetan, terjadinya kecelakaan, terjadinya permasalahan-permasalahan lain di bidang lalu lintas, ini merupakan suatu hambatan, suatu gangguan, yang social cost nya sangat mahal, dan ini merupakan salah satu solusi untuk upaya upaya membangun kesadaran, kepekaan dan kepedulian akan keselamatan, keaman, ketertiban dan lancarnya berlalulintas, karena lalu lintas ini merupakan urat nadi kehidupan di jalan raya, dimana lalu lintas mendukung upaya-upaya meningkatkan kualitas hidup masyarakat;
- b. Di dalam sistem elektronik ini juga bisa memberikan perlindungan, pengayoman, pelayanan, kepada pengguna jalan lainnya yang ternganggu dengan adanya pelanggaran. Dan ini juga merupakan bagian yang penting untuk mencegah adanya permasalahan-permasalahan di bidang lalu lintas baik kecelakaan maupun kemacetan;

- c. Karena adanya sistem elektronik ini, ada sistem data yang ter record atau tercatat sehingga bisa di terapkan program untuk catatan perilaku berlalu lintas.

Masalah berperilaku dalam berlalu lintas di jalan raya itu terwujud dalam pelanggaran ketertiban lalu lintas berupa: tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti sembarangan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, melawan arus lalu lintas, parkir sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, kelebihan muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap hingga tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor.

Selama ini solusi atau sanksi yang lebih tegas hanya diberikan kepada para pelanggar yang melebihi muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap dan pengguna kendaraan yang tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor. Namun, sanksi tegas tidak diberikan kepada pengguna jalan yang melanggar batas-batas area pemberhentian di lampu merah. Semakin canggih teknologi saat ini dimanfaatkan untuk mengatur ketertiban lalu lintas, sehingga kini mulailah dipasangkan sistem CCTV (Closed Circuit Television) pada setiap lampu merah.

CCTV adalah Closed Circuit Television, merupakan sebuah perangkat kamera video digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor di suatu ruang atau tempat tertentu. Hal tersebut memiliki tujuan untuk dapat memantau situasi dan kondisi tempat tertentu, sehingga dapat mencegah terjadinya kejahatan atau dapat dijadikan sebagai bukti tindak kejahatan yang

telah terjadi. Pada umumnya CCTV seringkali digunakan untuk mengawasi area publik seperti: Bank, Hotel, Gudang Militer, Pabrik maupun Pergudangan (Ino Irvantino, 2004).

Selain untuk kepentingan keamanan CCTV juga dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, yakni membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas. Secara tidak langsung, CCTV juga digunakan dalam kebutuhan pendidikan, seperti dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikannya teguran atau himbauan hingga diberikan sanksi tegas berupa tindakan tilang.

Cara kerja CCTV di lampu merah awalnya ialah memeriksa dan mengawasi kondisi lalu lintas (ramai, lancar atau padat), namun saat ini CCTV juga bekerja sebagai kamera pengawas bagi para pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, kelebihan muatan dan pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di luar jalur, seperti pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di zebra cross yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.

Apabila petugas dinas perhubungan ATCS mendapati seorang pengguna kendaraan bermotor melanggar, maka petugas tersebut akan berbicara melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV tersebut dengan menyebutkan jenis motor dan nomor plat motor pelanggar tersebut lalu memberikan himbauan kepada pelanggar berupa teguran sesuai dengan

pelanggarannya. Kemudian akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan hingga dapat berupa tindakan tilang.

Kini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, yakni tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui kamera pengawas (CCTV) untuk membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Pertama-tama petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas apabila didapati ada yang melakukan pelanggaran maka petugas ATCS akan memperjelas gambar di rekaman lalu memotong gambar hingga terlihat nomor polisi (nomor plat motor) kendaraan secara jelas, kemudian potongan gambar itu menjadi barang bukti yang diberikan ke pihak kepolisian lalu akan dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang.⁵⁷ Berdasarkan penjelasan yang ada terlihat bahwa keterlibatan teknologi digital telah menggantikan kedudukan personel polri di lapangan untuk menjaga stabilitas dan keteraturan berlalu lintas. Persoalannya adalah kesadaran pengendara kendaraan bermotor yang menjadi penentu ketertiban lalu lintas dan keamanan pengguna jalan lainnya. Hal ini dikarenakan tilang langsung secara manual yang dilakukan oleh personel jaga di setiap pos jaga lalu lintas telah

⁵⁷ Suhendar, Yaya, dan Pawit M. Yusuf, Pedoman Penyelenggaraan Perpustakaan Sekolah, Jakarta: Kencana, 2007, hlm. 52.

digantikan dengan tilang digital, sehingga masyarakat merasa semakin bebas untuk melanggar tata tertib lalu lintas dan bermuara pada ketiadaan efek jera bagi pelanggar tata tertib lalu lintas bila melakukan pelanggaran secara terus menerus. Menyalakan lampu di siang hari kerap dilanggar, hal ini sebagian besar dilakukan ketika lalu lintas sedang padat, pengendara motor berada di wilayah yang tidak terdapat alat pengawasan lalu lintas, dan ketika melihat pihak lain juga mematikan lampunya di siang hari.⁵⁸ Kecelakaan berlalu lintas juga memiliki akibat buruk selain mengakibatkan luka, korban jiwa, dan kerusakan kendaraan, akibat buruk berupa cacat fisik, kerugian ekonomis, serta pertengkaran antar pihak yang terlibat dalam kecelakaan.⁵⁹

Persoalan lain yang juga mengakibatkan tidak optimalnya kebijakan *light on* ialah personel kepolisian sebagai penegak hukum yang berwenang belum bisa mengambil tindakan tegas dengan menindak jika masih ada pengguna sepeda motor yang tidak mematuhi menghidupkan lampu utamanya pada siang hari saat berada di jalan raya. Jarangnya razia yang dilakukan pihak kepolisian untuk menindak para pengendara sepeda motor yang tidak menghidupkan lampu utama pada kendaraan sepeda motor siang hari adalah sebagai suatu indikasi bahwa masih lemahnya penegakkan peraturan ini, namun bukan berarti polisi penegak hukum bisa bertindak sewenang-sewenang, tetapi ada tahapan-tahapan yang dibutuhkan untuk melakukan sosialisasi. Akan tetapi jika hal seperti ini terus dibiarkan terus-menerus maka

⁵⁸Wawancara dengan Kompol Gomos Simamora selaku Kasat Lantas Polda Metro Jakarta Pusat, 12 Mei 2025.

⁵⁹*Loc, cit.*

masyarakat akan menganggap peraturan ini tidak perlu ditaati sehingga akan mempengaruhi efektivitas peraturan mengenai kebijakan menghidupkan lampu utama (light on) pada siang hari. Hal ini terjadi karena banyaknya aksi anarkis yang dilakukan masyarakat kepada personel kepolisian yang bila ditindak maka penindakan tegas tersebut akan diviralkan melalui media sosial dan di *framing* bahwa seolah-olah pihak kepolisian telah melakukan kesewewang-wenangan kepada masyarakat.⁶⁰

Keadaan anomaly hukum ini menunjukkan bahwa falsafah Pancasila dalam penegakan hukum telah terkikis. Berkaitan dengan posisi Pancasila sebagai *Philosofische Grondslag* dan sekaligus sebagai sumber dari segala sumber hukum, A. Hamid S. Attamimi dengan menggunakan *die theorie vom stufenordnung der rechtsnormen milik Nawiasky menyatakan bahwa struktur hierarki hukum di Indonesia terdiri dari*:⁶¹

- a. Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai *staatsfundamentalnorm*;⁶²
- b. Batang tubuh Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945, Ketetapan MPR serta Konvensi Ketatanegaraan merupakan *staatsgrundgesetz*;

⁶⁰*Loc, cit.*

⁶¹*Loc, cit.*

⁶² Walaupun Nawiasky dengan teorinya tidak secara tegas mengatakan bahwa Pancasila yang merupakan *Staatsfundamentalnorm* berkaitan dengan konstitusi Indonesia, namun hubungan antara Pancasila dengan konstitusi hingga berbagai aturan yang ada di bawah konstitusi dapat dijelaskan dengan menggunakan teori validitas Kelsen. Berdasarkan teori Kelsen tersebut dapat dinyatakan bahwa konstitusi Indonesia merupakan dokumen valid dikarenakan pada Pancasila yang merupakan postulat akhir yang bersifat final. Postulat tersebut kemudian menjadi tempat bergantung bagi setiap norma di bawahnya sehingga membentuk suatu presuposisi yang dinamai oleh Kelsen sebagai *trancendental logical pressuposition*. Lihat: *Ibid*, hlm. 172.

- c. Peraturan Perundang-undangan merupakan *formell gesetz*;
- d. Secara hierarki mulai dari Peraturan Pemerintah hingga Peraturan Daerah Provinsi serta Peraturan Daerah Kabupaten/Kota merupakan *verordnung en autonome satzung*.

Kedudukan Pancasila sebagai *Philosofische Grondslag* atau oleh Nawiasky disebut dengan *Staatsfundamentalnorm* sekaligus sebagai *rechtsidee* atau cita hukum, menimbulkan konsekuensi bahwa pembuatan segala peraturan hukum hingga pelaksanaannya harus sesuai dengan segala nilai yang terkandung dalam setiap sila Pancasila sebagaimana telah dijelaskan di atas.

Berdasarkan berbagai penjelasan yang ada dapat pula disimpulkan bahwa Pancasila juga merupakan sumber dari segala sumber politik hukum di Indonesia. Pernyataan tersebut sesuai dengan pandangan dari Mahfud M.D. yang menyatakan bahwa:⁶³

Dari berbagai definisi politik hukum tersebut dapatlah dibuat rumusan sederhana bahwa politik hukum itu adalah arahan atau garis resmi yang dijadikan dasar pijak dan cara untuk membuat dan melaksanakan hukum dalam rangka mencapai tujuan bangsa dan negara. Dapat juga dikatakan bahwa politik hukum merupakan upaya menjadikan hukum sebagai proses pencapaian tujuan negara.....pijakan utama politik hukum nasional adalah tujuan negara yang kemudian melahirkan sistem hukum nasional yang harus dibangun dengan pilihan isi dan cara-cara tertentu.

Berdasarkan penjelasan dari Mahfud M. D. di atas dapat dinyatakan bahwa politik hukum pada dasarnya merupakan arah pembangunan hukum yang berpijak pada sistem hukum nasional untuk mencapai tujuan negara atau

⁶³ Moh. Mahfud M. D., *Membangun Politik Hukum, Menegakkan Konstitusi*, Pustaka LP3ES, Jakarta, 2006, hlm. 15-16.

cita-cita negara dan bangsa.⁶⁴ Adapun tujuan negara yang berangkat dari cita-cita masyarakat bangsa telah tersimpulkan di dalam kelima sila Pancasila. Sehingga dengan kata lain penyelenggaraan politik hukum berlandaskan pada kelima sila Pancasila yaitu Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan Yang Adil Dan Beradab, Persatuan Indonesia, Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan, dan Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia. Politik hukum yang berlandaskan pada nilai Ketuhanan Yang Maha Esa artinya politik hukum harus berlandaskan pada nilai moral Ketuhanan. Politik hukum yang berlandaskan nilai Kemanusian Yang Adil Dan Beradab artinya politik hukum yang ada harus mampu menjamin penghargaan dan perlindungan bagi hak-hak asasi manusia secara non-diskriminatif. Politik hukum harus berlandaskan nilai Persatuan Indonesia artinya politik hukum harus mampu mempersatukan seluruh unsur bangsa dengan segala ikatan primordialnya masing-masing. Politik hukum yang berlandaskan nilai Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan artinya politik hukum harus mampu menciptakan kekuasaan negara yang berada di bawah kekuasaan rakyat atau dengan kata lain politik hukum harus mampu menciptakan negara yang demokratis dimana kekuasaan terbesar berada di tangan rakyat (demokrasi kerakyatan). Kemudian yang terakhir bahwa politik hukum harus

⁶⁴ Pada dasarnya hampir tidak ada perbedaan antara cita-cita negara dan tujuan negara, Namun dalam konteks politik hukum Mahfud M. D. membedakan dua hal tersebut, menurut Mahfud M. D. cita-cita merupakan semangat yang bersemayam di dalam hati masyarakat, sedangkan tujuan negara adalah pernyataan konstitutif yang harus dijadikan arah atau orientasi penyelengraan negara. Lihat: Moh. Mahfud M. D., *op. cit*, hlm. 17.

berlandaskan nilai Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia artinya politik hukum harus mampu menciptakan masyarakat yang berkeadilan sosial yang mampu menciptakan keadilan bagi kalangan masyarakat lemah baik di sektor sosial maupun pada sektor ekonomi, sehingga tidak terjadi penindasan antara kalangan masyarakat *power full* dengan masyarakat marjinal.⁶⁵

Berbagai nilai yang terkandung dalam kelima sila Pancasila tersebut kemudian terkongkritisasi dalam tujuan negara yang tertuang pada Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945. Adapun Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa:

- a. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia;
- b. Memajukan Kesejahteraan umum;
- c. Mencerdaskan kehidupan bangsa;
- d. Ikut melaksanakan ketertiban dunia, berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Sehingga jelas juga bahwa politik hukum haruslah berlandaskan pada keempat prinsip yang terkandung di dalam Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945. Berkaitan dengan hal tersebut Mahfud M. D. menyatakan bahwa:⁶⁶

Dalam konteks politik hukum jelas bahwa hukum adalah “alat” yang berkerja dalam “sistem hukum” tertentu untuk mencapai “tujuan” negara atau “cita-cita” masyarakat Indonesia. Oleh sebab itu pembahasan

⁶⁵ *Ibid*, hlm. 16.

⁶⁶ *Ibid*, hlm. 17.

mengenai politik hukum nasional harus didahului dengan penegasan tentang tujuan negara.

Berdasarkan pendapat dari Mahfud M. D. tersebut jelaslah bahwa Pancasila merupakan landasan serta sumber dari segala sumber bagi politik hukum nasional. Hal tersebut dikarenakan Pancasila dan serta Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 memuat berbagai cita-cita bangsa Indonesia yang merupakan *rechtsidee* yaitu menciptakan negara yang mampu menciptakan keadilan sosial dengan berlandaskan nilai moral Ketuhanan, kemanusiaan, persatuan melalui demokrasi gotong-royong bukan melalui demokrasi barat.

Bila melihat penjelasan di atas terlihat jelas bahwa politik hukum pada dasarnya juga bertujuan mewujudkan cita-cita bangsa dan tujuan negara sebagaimana yang terumuskan dalam Pancasila dan alinea keempat Pembukaan UUD NRI 1945 serta dalam hal juga berkaitan dengan Pasal 28A UUD NRI 1945 yang menyatakan bahwa “setiap orang berhak untuk hidup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya”.

Sementara itu menurut Yudi Latif berdasarkan berbagai pidato Soekarno terkait Pancasila, nilai gotong-royong merupakan dasar dari semua sila yang ada di Pancasila. Selanjutnya Yudi Latif mengaitkan nilai gotong-royong tersebut dengan nilai-nilai yang terkandung dalam kelima sila yang ada dalam Pancasila. Yaitu sebagai berikut:⁶⁷

⁶⁷ Loc, cit. Pandangan terkait nilai gotong-royong yang terkandung dalam Pancasila tersebut sejalan dengan pendapat dari Magnis-Suseno yang menyatakan:

Pancasila begitu tinggi dan mutlak nilainya bagi kelestarian bangsa dan negara Indonesia karena merupakan wahana dimana berbagai suku, golongan, agama, kelompok budaya, dan ras dapat hidup dan bekerjasama dalam usaha untuk membangun kehidupan bersama, tanpa adanya alienasi

a. Prinsip Ketuhanan

Prinsip ke-Tuhanan yang harus berlandaskan gotong-royong artinya nilai ke-Tuhanan yang juga berkebudayaan, lapang serta toleran. Sehingga keragaman keyakinan dan kepercayaan akan suatu agama dapat berjalan dengan harmonis tanpa saling menyerang dan mengucilkan antara satu kalangan dengan yang lainnya. Prinsip ini sejalan dengan prinsip kelima dari konsep Pancasila Soekarno yang dinamai oleh Soekarno sebagai Ketuhanan yang Berkebudayaan.

b. Prinsip Internasionalisme

Prinsip Internasionalisme yang berjiwa gotong-royong menurut Yudi Latif yaitu prinsip internasionalisme yang berperikemanusiaan dan berperikeadilan. Sehingga prinsip internasionalisme yang ada akan selalu menjunjung perdamaian serta penghargaan terhadap Hak Asasi Manusia. Prinsip ini sesuai dengan sila kedua Pancasila karya Soekarno yang dinamai oleh Soekarno sebagai Sila Internasionalisme dan Perikemanusiaan.

c. Prinsip Kebangsaan

Prinsip kebangsaan yang berjiwakan nilai gotong-royong menurut Yudi Latif adalah kebangsaan yang mampu mewujudkan persatuan dari berbagai perbedaan di Indonesia atau dengan kata lain mampu

dan identitas mereka sendiri. Lihat: Jazumi dalam Anik Kunantiyorini, *Pancasila Sebagai Sumber Dari Segala Sumber Hukum*, Diakses melalui portalgaruda.org/article.php?...PANCASILA%20SEBAGAI%20SUMBER%..., Pada 18 Februari 2018.

mewujudkan *Bhineka Tunggal Ika*. Pandangan ini sesuai dengan Sila Internasionalisme atau Perikemanusiaan.

d. Prinsip Demokrasi

Prinsip demokrasi yang berjiwakan gotong-royong menurut Yudi Latif adalah demokrasi yang berlandaskan pada musyawarah untuk mufakat. Bukan demokrasi Barat yang mengutamakan kepentingan mayoritas atau mayokrasi dan kepentingan elite penguasa-pemodal atau minokrasi. Prinsip ini sesuai dengan sila Mufakat atau Demokrasi dalam konsep Pancasila Soekarno.

e. Prinsip Kesejahteraan

Prinsip kesejahteraan yang berlandaskan nilai gotong-royong menurut Yudi Latif yaitu kesejahteraan yang diwujudkan melalui pengembangan partisipasi serta emansipasi di sektor ekonomi dengan berlandaskan semangat ekonomi. Sehingga kesejahteraan yang dimaksudkan bukan kesejahteraan yang berlandaskan pada paham individualisme-kapitalisme serta etatisme. Prinsip ini sesuai dengan sila Keempat dalam konsep Pancasila Soekarno.

Berdasarkan berbagai penjelasan yang ada di atas dapat terlihat dengan jelas bahwa konsep Pancasila sebagai *Philosofische Grondslag* pertama kali digagas oleh Soekarno dalam Sidang BPUPK pada 1 Juni 1945. Pada konsep tersebut Soekarno menghendaki adanya suatu negara yang memiliki Nilai Kebangsaan, Nilai Perikemanusiaan, Nilai Demokrasi, Nilai Kesejahteraan Sosial, dan Nilai Ketuhanan. Berbagai nilai tersebut oleh Soekarno

digabungkan menjadi nilai gotong-royong, dengan kata lain Soekarno menghendaki adanya negara gotong-royong yang mampu mengakomodasi segala kepentingan masyarakat Indonesia baik dalam konteks perorangan maupun bangsa dan negara. Selain hal tersebut, berdasarkan berbagai penjelasan terkait penyusunan Pancasila sebagai *Philosofische Grondslag*, terlihat jelas bahwa Pancasila dapat menjadi satu-satunya *Philosofische Grondslag* di Indonesia dengan alasan bahwa nilai-nilai Pancasila telah lebih dulu hidup bersama bangsa Indonesia sejak dahulu bahkan sebelum dirumuskannya Pancasila sendiri, sehingga dapat disimpulkan juga bahwa Pancasila telah menjadi jati diri, identitas, serta falsafah hidup masyarakat Indonesia.⁶⁸

Sehingga jelaslah bahwa Pancasila sepatutnya dijadikan *leitstar*, *Philosofische Grondslag*, dan *rechtsidee* bagi hukum Indonesia. Berkaitan dengan Pancasila sebagai falsafah dasar, Kaelan menyatakan bahwa:⁶⁹

Nilai-nilai Pancasila sebagai dasar filsafat negara Indonesia pada hakikatnya merupakan suatu sumber dari segala sumber hukum dalam negara Indonesia. Sebagai suatu sumber dari segala sumber hukum secara objektif merupakan suatu pandangan hidup, kesadaran, cita-cita hukum, serta cita-cita moral yang luhr yang meliputi suasana kejiwaan, serta watak bangsa Indonesia.

⁶⁸ Alasan tersebut oleh Kaelan disebut dengan asal mula yang tidak langsung lahirnya Pancasila sekaligus sebagai kausa materialis. Lihat: Kaelan, *Pendidikan Pancasila, Proses Reformasi, UUD Negara Amandemen 2002, Pancasila Sebagai Sistem Filsafat, Pancasila Sebagai Etika Politik, Paradigma Bermasyarakat, Berbangsa Dan Bernegara*, Paradigma, Yogyakarta, 2004, hlm. 88. Pandangan Pancasila sebagai *Philosofische Grondslag* tersebut juga didukung oleh Notonagoro yang menyatakan bahwa Pancasila merupakan cita hukum (*rechtsidee*) dan bintang pemandu (*guiding star*). Lihat: Notonagoro dalam Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekertariat Jenderal Dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi, Jakarta, 2006, hlm. 171.

⁶⁹ Kaelan, *op. cit*, hlm. 77.

Berdasarkan penjelasan Kaelan tentang Pancasila sebagai filsafat dasar sebagaimana telah dijelaskan di atas, terlihat bahwa nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila merupakan cita-cita yang hendak dituju atau oleh Kaelan disebut dengan *das sollen* dan untuk itu Pancasila menjadi landasan bagi hukum untuk menciptakan cita-cita *luhur* yang ada dalam dunia nyata atau oleh Kaelan disebut dengan *das sein*. Sehingga jelas bahwa Pancasila merupakan sumber dari segala sumber hukum di Indonesia.⁷⁰

Pandangan Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum tersebut sejalan dengan Ketetapan MPRS Nomor XX/MPRS/1966 jo. Ketetapan MPR Nomer V/MPR/1973 jo. Ketetapan MPR Nomer IX/MPR/1978. Kemudian ditegaskan kembali oleh Ketetapan MPR Nomer III/MPR/2000 dan juga ditegaskan oleh Undang-Undang Nomer 10 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomer 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Ketetapan MPRS Nomor XX/MPRS/1966 jo. Ketetapan MPR Nomer V/MPR/1973 jo. Ketetapan MPR Nomer IX/MPR/1978 menyatakan bahwa:

The logo of Universitas Islam Sultan Agung (UIN Sultan Agung) features a central emblem with a crescent moon and a star above an open book. The words "UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG" are written in a circular path around the emblem, and "جامعة سلطان آجوج الإسلامية" is written below it in Arabic script.
Pancasila adalah sumber dari segala sumber hukum atau sumber tertib hukum Indonesia yang pada hakikatnya adalah suatu pandangan hidup, kesadaran dan cita-cita moral yang meliputi suasana kebatinan serta watak dari Bangsa Indonesia.

Sementara itu Pasal 1 ayat (3) Ketetapan MPR Nomer III/MPR/2000 menyatakan dengan jelas bahwa “sumber hukum dasar nasional adalah Indonesia.” Selanjutnya pada Pasal 2 Undang-Undang Nomer 10 Tahun 2004 jo. Undang-Undang Nomer 12 Tahun 2011 jo. Undang-Undang Nomer 15

⁷⁰ Loc, cit.

Tahun 2019 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan menyatakan bahwa “Pancasila adalah sumber dari segala sumber hukum.”

Selain berbagai ketentuan yang telah disebutkan di atas, bukti bahwa Pancasila sebagai sumber dari berbagai sumber hukum di Indonesia juga dapat terlihat pada Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945. Pandangan tersebut sejalan dengan pandangan dari Kaelan, menurut Kaelan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan derivasi atau penjabaran dari nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan penjelasan Kaelan terkait Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Menurut Kaelan pokok pikiran pertama dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan penjabaran dari sila ketiga Pancasila, pendapat ini terlihat dengan pernyataan pada pokok pikiran pertama yang menjelaskan bahwa negara Indonesia adalah negara kesatuan, yaitu negara yang melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, mengatasi segala paham golongan maupun perseorangan. Selanjutnya pada pokok pikiran kedua dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan penjabaran dari sila kelima Pancasila, hal tersebut dapat terlihat dari pernyataan pokok pikiran dari Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa negara hendak mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Dalam hal ini negara berkewajiban mewujudkan kesejahteraan umum bagi seluruh warga negara, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan perdamaian abadi dan keadilan sosial. selanjutnya Pokok pikiran ketiga dari Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa negara berkedaulatan rakyat. Berdasarkan atas kerakyatan dan permusyawaratan/perwakilan. Pada dasarnya merupakan penjabaran dari sila keempat Pancasila. Dan pokok pikiran keempat dari Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Keastuan Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan penjabaran dari sila pertama dan kedua Pancasila. Hal tersebut dibuktikan dengan pernyataan pada pokok pikiran tersebut yang menyatakan bahwa negara berdasarkan atas Ketuhanan Yang Maha Esa menurut dasar kemanusiaan yang adil dan beradab.⁷¹

Masalah dalam praktek pemidanaan, masih terasa relatif kurangnya pemahaman, terhadap Falsafah Pancasila, dalam melandasi pondasi keilmuan, oleh para penegak hukum, mengakibatkan teriakan keadilan selalu dikumandangkan, dan diperlihatkan keseluruh penjuru dunia. Makna pembalasan dalam hukum pidana, sebagai pedang utama dalam pemberantasan kejahatan, padahal kejahatan tidak pernah sirna, dengan mengandalkan pembalasan semata mata. Falsafah pemidanaan, dengan pendekatan hukum asli bangsa Indonesia, yang tercermin dalam perundang undangan, sangat tidak cukup menjawab tantangan tantangan zaman.

⁷¹ *Ibid*, hlm. 78.

Karenanya, pengetahuan, pemahaman tentang falsafah pemidanaan berdasarkan pada Pancasila, mesti menjadi barometer baru, dalam penyelesaian konflik hukum pidana dalam masyarakat, dan diselesaikan dengan model penyelesaian keaslian di daerahnya. Penyelesaian itu, jauh lebih bermanfaat daripada hasrat untuk memidana, yang kemudian menjadi beban ekonomi negara, semakin sulit. Perubahan fundamental itu, tidak hanya merubah kitab hukum pidana, dengan penyesuaian terhadap undang undang hukum pidana lainnya, tetapi lebih mencari pelbagai upaya upaya kearifan jenis dan bentuk pemidanaan lokal yang tersebar dalam khasanah budaya bangsa Indonesia. Teori dan falsafah pemidanaan, sejatinya bergantung pada nilai-nilai budaya bangsa, maka semakin beradab dan sejahtera suatu bangsa, maka akan semakin terjamin dan mapan, makna hukum pidana dalam prakteknya. Filosofis pemidanaan adalah suatu cermin, dari peradaban dan kesadaran serta budaya berhukum yang baik. Tiap negara menegaskan dalam berbagai konstitusinya, bahwa sebagai “negara hukum”, selalu menempatkan hukum di atas martabat kemanusiaan. Hukum tidak dalam metapora permainan ekonomi dan politik. Hukum sebagai pelindung kemanusiaan. Maka hukum pidana dengan ciri khas penjeraannya, sebagai pilar utama negara hukum dalam kancah perjuangan keadilan, dan teori serta tujuan pemidanaan dapat dicapai dengan keleluasaan kemanusiaan, penuh dengan kepastian dan keadilan serta kemanfaatannya dalam orbitnya sendiri. Karenanya, disamping memahami dan mengetahui sistem pemidanaan negara-negara lain, adalah sangat baik untuk melihat sistem pemidanaan

nasional dengan berbagai variasinya dan pengaruh dari hukum dan moral, yang mencerminkan budaya berhukum bangsa sendiri dan mendekati keadilan yang diharapkan pencapaiannya. Hukum pidana Indonesia, mesti menggambarkan keadaan batin masyarakatnya, dan memperoleh tempat filosofis kenegaraan, dalam gagasan gagasan keadilan. Sehingga makna kemerdekaan bangsa, akan terasa, dengan memperlakukan hukum pidana berbasis pada filosofis bangsa, dan menghilangkan ciri-ciri individualistik dari sistem pemidanaan dan hukum pidana, yang sekarang berlaku, sebagai warisan kolonialisme bangsa Eropa. Bangsa Indonesia, dengan tradisi hukum yang sangat majemuk, dan hidup dalam suasana berhukum dengan variasi dan pengalaman empiris yang panjang, dipengaruhi oleh hukum Hindu, Buddha, dan perkembangan penyebaran agama Kristen dan Islam, serta pengaruh kolonial bangsa Eropa. Maka pengalaman sejarah yang dahsyat itulah, telah lahir suatu ideologi besar yakni Pancasila, yang mesti menjadi pencerah, pemanadu dalam kehidupan berhukum masyarakat dan bangsa Indonesia.

Dalam kaitannya dengan pemidanaan, maka menjadi sangat penting bagi segenap insan hukum, untuk memahami posisi Pancasila dalam pembangunan hukum nasional. Hal ini dikarenakan eksistensi hukum itu sendiri yang tidak terlepas dari ruang dan waktu. Maka hukum nasional bangsa indonesia, termasuk di dalamnya hukum pidana, haruslah lahir dari nafas masyarakat Indonesia sendiri. Hukum nasional adalah hukum atau peraturan perundangundangan yang didasarkan kepada landasan ideologi dan konstitusi negara, yaitu Pancasila dan UUD 1945 atau hukum yang dibangun

di atas kreativitas atau aktivitas yang didasarkan atas cita rasa dan rekayasa bangsa sendiri. Sehubungan dengan itu, hukum nasional sebenarnya tidak lain adalah sistem hukum yang bersumber dari nilai-nilai budaya bangsa yang sudah lama ada dan berkembang sekarang. Dengan perkataan lain, hukum nasional merupakan sistem hukum yang timbul sebagai buah usaha budaya rakyat Indonesia yang berjangkauan nasional, yaitu sistem hukum yang meliputi seluruh rakyat sejauh batasbatas nasional negara Indonesia.

Dalam hubungannya dengan UUD 1945, para ahli Hukum Indonesia pada umumnya sepakat bahwa kedudukan Pembukaan UUD 1945 lebih tinggi dari pada batang tubuh UUD itu. Sebab, di dalam pembukaan itulah tertuang rumusan dasar filsafat negara yang juga berfungsi sebagai ideologi negara Republik Indonesia. Rumusan itu bersifat singkat, namun memuat norma-norma yang paling mendasar untuk mengukur dan menentukan keabsahan bentuk-bentuk penyelenggaraan negara serta kebijaksanaan-kebijaksanaan penting yang diambil dalam proses penyelenggaraan negara. Dilihat dari sudut pandang filsafat hukum, maka rumusan dasar filsafat negara yang terkandung di dalam Pembukaan UUD 1945 itu, kendatipun ia berada di luar sistem hukum, namun memainkan peranan normatif sebagai leitstern atau sebagai bintang yang akan memandu perumusan norma-norma hukum yang berada di bawahnya.

Rumusan pancasila yang terdapat dalam pembukaan UUD 1945 disebut sebagai rumusan dasar cita negara (*staatsidee*) dan sekaligus dasar dari cita hukum (*rechtsidee*) negara Republik Indonesia. sebagai suatu cita hukum

(*rechtsidee*), Pancasila mengandung norma-norma paling mendasar yang berfungsi sebagai pembimbing perumusan norma-norma hukum yang lebih rendah di dalam negara. Sebagai rumusan cita hukum, norma-norma mendasar dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara Indonesia, Pancasila membimbing arah pembentukan hukum dalam masyarakat. Sebagai norma-norma mendasar (staatfundamentalnorm), rumusan Pancasila bukanlah rumusan hukum yang bersifat operasional yang pelaksanaannya dapat dikenakan sanksi. Untuk membuatnya menjadi operasional, negara membentuk berbagai peringkat peraturan perundang-undangan. Dalam tingkatan undang-undang dan berbagai bentuk peraturan lain yang lebih rendah, kita menemukan norma-norma hukum sebagai operasionalisasi norma-norma dasar penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara tadi.

Pancasila telah menyediakan kerangka ontologis dan kerangka normatif bagi bangsa Indonesia, juga kerangka operasional yang sangat kokoh, bagi penataan kehidupan bangsa lebih baik. Sila pertama misalnya, menyajikan “kerangka ontologis” manusia Indonesia bahwa keberadaan kita kait mengait dengan Tuhan YME yang diyakini sebagai sumber nilai, sumber kebenaran, dan sumber makna. Nilai, makna, dan kebenaran tersebut dipercayai sebagai sesuatu yang bersifat harus dan sekaligus dipandang cukup mulia untuk diperhatikan, dan menuntut kesetiaan dan ketaatan kita. Konsekuensinya, manusia Indonesia dituntut hidup beradab, adil, dan berperikemanusiaan. Itulah sebabnya, Sila kedua pancasila menjadi “kerangka normatif” (manusia)

Indonesia. Sila ketiga, menyodorkan “tesis persatuan” sebagai kerangka operasional dalam kehidupan berbangsa. Sila keempat, memberi tesis kerakyatan sebagai kerangka operasional dalam hidup bernegara. Sedangkan Sila kelima, mematok “tesis keadilan sosial” sebagai kerangka operasional dalam ranah hidup bermasyarakat.

Pemidanaan dalam pembaharuan hukum pidana, dapat dipotret dari idea perlindungan masyarakat, sebagai ide dasar (basic idea) keseimbangan Pancasila yang berorientasi pada paradigma moral (Ketuhanan). Kemanusaan (Humanistik), Kebangsaan, demokrasi dan hikmah kebijaksanaan serta paradigma keadilan sosial. Pemakaian Pancasila sebagai prespektif Indonesia dalam pemidanaan, bertolak dari asumsi, bahwa sila-sila Pancasila memberi peluang untuk merumuskan apa yang benar dan yang baik bagi manusia secara universal. Pancasila merumuskan asas atau hakikat abstrak kehidupan manusia Indonesia yang berpangkal pada tiga hubungan kodrat manusia selengkapnya, yaitu hubungan manusia dengan Tuhan, hubungan manusia dengan manusia, dan hubungan manusia dengan benda.

Sila pertama sebagai kerangka ontologis yaitu manusia yang mengimani kekuasaan Tuhan Yang Maha Esa, Rakyat Indonesia percaya kepada Tuhan. Dalam Pancasila, elemen keTuhanan dimasukkan secara nyata dan tegas. Sila kedua adalah kebangsaan, melalui negara sebagai alat perjuangan, untuk menggerakkan, menentang apa saja dari luar, dari dalam, untuk merealisasikan cita-cita masyarakat adil dan makmur. Sila ketiga, peri kemanusiaan. Rasa kemanusiaan adalah hasil dari pertumbuhan rohani,

kebudayaan, sehingga merupakan hasil evolusi di dalam kalbunya manusia. Sebagai kerangka operasional, yakni menggariskan batas-batas kepentingan individu, kepentingan negara dan bangsa. Sila keempat, adalah kedaulatan rakyat. Melalui demokrasi Indonesia yang harus dijalankan membawa kepribadian Indonesia sendiri. Tentang kehidupan bernegara, yangkni pengendalian diri terhadap hukum, konstitusi dan demokrasi. Sila kelima, keadilan sosial, yakni sebagai cita-cita untuk mencapai masyarakat adil dan makmur, memberikan arah setiap individu untuk menjunjung keadilan, bersama orang lain dan seluruh warga masyarakat. Dengan demikian prinsip sila-sila Pancasila terkait secara timbal balik satu dengan yang lain, yang terarah pada susunan yang seimbang dalam masalah pemidanaan dalam prespektif Pancasila.

Pemidanaan masyarakat Indonesia yang integralistik dalam kelima sila dalam Pancasila adalah suatu keseimbangan lahir dan batin dalam mewujudkan tata pergaulan dan penyelesaian hukuman yang manusiawi, berketuhanan, berkebangsaan, berperikemanusiaan, demokratis, dan berkeadilan sesuai dengan rasa adil masyarakat Indonesia yang terbentang dalam nuansa masyarakat Indonesia yang bercirikan religius magis demi keseimbangan kehidupan. Oleh karenanya, mencari falsafah pemidanaan adalah falsafah yang sudah digali dalam tubuh jiwa bangsa yaitu Pancasila. Perkembangan ide kebijakan pembangunan hukum nasional yang berlandaskan Pancasila sebagai nilai-nilai kehidupan kebangsaan yang dicitakan. Berarti dilatarbelakangi oleh ide dasar Pancasila yang terkandung

dalamnya keseimbangan nilai moral religius (Ketuhanan), kemanusiaan, (humanistik), kebangsaan, demokrasi, dan keadilan sosial.

Pemidanaan yang berbasis Pancasila harus memenuhi:

- 1) Pemidanaan diarahkan pada iman terpidana, yang intinya pemidanaan untuk pemidanaan;
- 2) pemidanaan tidak boleh mencederai hak-hak asasi yang paling dasar serta tidak boleh merendahkan martabatnya dengan alasan apapun, sebagai manifestasi pemidanaan yang berperikemanusiaan;
- 3) Pemidanaan diarahkan untuk menanam kecintaan terhadap bangsa, pemidanaan yang mengedepankan upaya pengintegrasian kembali dalam masyarakat;
- 4) pemidanaan diarahkan untuk menanamkan kedewasaan warga negara yang berkhidmat, mampu mengendalikan diri, berdisiplin, dan menghormati serta menaati hukum sebagai wujud keputusan rakyat;
- 5) Pemidanaan diarahkan untuk menanam kesadaran akan kewajiban menjunjung keadilan bersama, intinya mengingatkan upaya pemidanaan yang memperhatikan pembebasan orang yang dipidana dari kemelut dan kekejaman kenyataan sosial yang terlilit statusnya sebagai ex-napi/pernah terpidana.

Degradasi nilai Pancasila dalam praktik hukum pelaksanaan kebijakan *light on* ini mengakibatkan tujuan hukum secara progresif juga terkesampingkan. Tujuan hukum progresif adalah hukum yang melakukan pembebasan, baik dalam cara berpikir maupun bertindak dalam hukum,

sehingga mampu membiarkan hukum itu mengalir saja untuk menuntaskan tugasnya mengabdi kepada manusia dan kemanusiaan. Jadi tidak ada rekayasan atau keberpihakan dalam menegakkan hukum. Sebab menurutnya, hukum bertujuan untuk menciptakan keadilan dan kesejahteraan bagi semua rakyat.

B. Kendala Dan Solusi Dalam Persoalan Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta

1. Kendala Dalam Persoalan Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta

- a. Kendala Secara Substansi Hukum

Pengaturan mengenai *light on* kendaraan bermotor di siang hari diatur dalam Pasal 107 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pasal 107 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

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

Adapun ancaman terhadap tindakan melanggar ketentuan Pasal 107 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun

2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, diatur dalam Pasal 293 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) 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 Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Sekalipun kewajiban *light on* kendaraan bermotor di siang hari telah diatur Pasal 107 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan sanksi pelanggarannya telah diatur dalam Pasal 293 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, namun baik pihak pemerintah dalam hal ini adalah pihak eksekutif dan yudikatif maupun pihak kepolisian tidak membuat peraturan pelaksananya, yang seharusnya memuat birokrasi pelaksanaan pengawasan, pencegahan, penanganan dan penindakan terhadap pelanggar ketentuan *light on* bagi kendaraan bermotor di siang hari. sehingga persoalan yang terjadi sering pada wilayah operasional

hukum, bukan pada tahap regulasi hukum yang bersifat lebih pada pengaturan prilaku masyarakat semata. Hal ini jelas bertentangan dengan asas kepastian hukum. Tujuan kepastian hukum adalah untuk menjamin bahwa hukum harus jelas, mudah dipahami, dan dapat diprediksi dalam pengambilan keputusan hukum, sehingga masyarakat tahu apa yang diharapkan dari mereka. Hal ini menciptakan lingkungan yang stabil dan dapat dipercaya bagi masyarakat, sehingga mereka dapat menjalankan aktivitas mereka dengan rasa aman dan yakin bahwa hak-hak mereka akan dilindungi. Berikut adalah pentingnya kepastian hukum:⁷²

1) Menghilangkan kebingungan dan ketidakpastian:

Hukum yang jelas dan mudah dipahami akan mengurangi risiko salah tafsir dan memberikan kepastian bagi masyarakat tentang hak dan kewajiban mereka.

2) Melindungi hak-hak individu:

Kepastian hukum menjamin bahwa setiap orang akan diperlakukan sama di bawah hukum, tanpa diskriminasi atau penyalahgunaan kekuasaan.

3) Menjamin ketertiban dan keamanan sosial:

Dengan adanya kepastian hukum, masyarakat akan lebih teratur dan aman, karena mereka tahu apa yang

⁷²Loc, cit.

diharapkan dari mereka dan apa konsekuensi jika mereka melanggar hukum.

4) Mendorong investasi dan pertumbuhan ekonomi:

Lingkungan hukum yang stabil dan dapat dipercaya akan menarik investasi, baik domestik maupun asing, karena investor akan lebih yakin bahwa hak-hak mereka akan dilindungi.

Pentingnya kedudukan kepastian hukum tersebut menjadi nilai lahirnya kewajiban membuat hukum secara pasti yang menjawab lahirnya asas legalitas. Empat prinsip dasar asas legalitas adalah lex scripta, lex certa, lex stricta, dan lex praevia. Asas legalitas, yang juga dikenal sebagai Nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege (tidak ada tindak pidana tanpa undang-undang, tidak ada pidana tanpa undang-undang), adalah prinsip dasar dalam hukum pidana yang menjamin kepastian hukum dan mencegah penanganan hukum yang sewenang-wenang. Berikut penjelasan terkait empat prinsip tersebut:⁷³

a. Lex Scripta (Hukum Tertulis):

Hukum pidana harus dirumuskan dalam bentuk tertulis, yaitu undang-undang atau peraturan perundang-undangan. Tidak ada hukum pidana yang dapat diterapkan

⁷³<https://business-law.binus.ac.id/2016/02/02/asas-legalitas/>, 12 Mei 2025.

berdasarkan kebiasaan, adat istiadat, atau hukum yang belum tertulis.

b. Lex Certa (Hukum Jelas):

Rumusan delik pidana harus jelas, spesifik, dan tidak ambigu. Tidak boleh ada penafsiran yang terlalu luas atau subjektif terhadap ketentuan pidana, agar tidak menimbulkan ketidakpastian hukum.

c. Lex Stricta (Hukum Ketat):

Penafsiran ketentuan pidana harus dilakukan secara ketat, tidak boleh menggunakan analogi atau penafsiran yang melampaui batas ketentuan yang jelas. Jika ada keraguan, lebih baik menafsirkan ketentuan pidana secara ketat, dengan tujuan melindungi hak-hak warga negara.

d. Lex Praevia (Hukum Berlaku Prospektif):

Ketentuan pidana tidak boleh berlaku surut, artinya ketentuan pidana harus sudah ada sebelum perbuatan pidana dilakukan. Tidak boleh ada perbuatan yang dipidana karena ketentuan pidana yang baru dibuat setelah perbuatan itu dilakukan.

Berdasarkan berbagai penjelasan terkait empat prinsip dalam asas legalitas, pentingnya kepastian hukum, serta adanya fakta yuridis bahwa belum ada peraturan pelaksana dari Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun

2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang komprehensif, telah menjadi penyebab utama ketiadaan mekanisme yang secara pasti harus dilakukan oleh personel Satuan Lalu Lintas Polda Metro Jaya dalam menertibkan pelanggaran kebijakan *light on* yang dilakukan oleh pengendara motor.

b. Kendala Secara Struktur Hukum

Ketiadaan peraturan pelaksana dari Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang komprehensif, mengakibatkan perbuatan personel Satuan Lalu Lintas Polda Metro Jaya dalam menertibkan pengendara motor yang melanggar aturan *light on* tidak memiliki kekuatan hukum yang jelas sehingga berpotensi mengakibatkan aksi anarkis dan perlawanan pihak pelanggar kepada personel Satlantas Polda Metro Jaya di lapangan.⁷⁴

c. Kendala Secara Kultur Hukum

Kendala secara kultur hukum di masyarakat adalah kesadaran dan pengetahuan masyarakat akan pentingnya meyalakan lampu di siang hari dalam berlalu lintas yang masih minim. Sebagian besar pengendara motor yang terlibat

⁷⁴Wawancara dengan Kompol Gomos Simamora selaku Kasat Lantas Polda Metro Jakarta Pusat, 12 Mei 2025.

kecelakaan karena tidak menyalaikan lampu di siang hari dalam berlalu lintas beralasan bahwa:⁷⁵

- a. Rasa Aneh dan Persepsi Tidak Bermanfaat:

Sebagian orang menganggap menyalaikan lampu di siang hari adalah hal yang aneh dan tidak perlu, terutama karena cahaya matahari sudah cukup terang. Mereka berpendapat bahwa lampu utama motor tidak memberikan manfaat yang signifikan di siang hari.

- b. Hilangnya Fungsi Lampu Utama:

Beberapa pengendara beranggapan bahwa lampu utama motor tidak berfungsi secara optimal di siang hari, karena tidak dapat dilihat dengan jelas oleh pengendara lain. Mereka juga khawatir lampu utama bisa rusak atau tidak terdeteksi dengan baik.

- c. Potensi Kerusakan dan Pemborosan:

Ada kekhawatiran bahwa menyalaikan lampu utama terus menerus di siang hari dapat menyebabkan kerusakan atau pemborosan baterai.

⁷⁵Wawancara dengan Kompol Gomos Simamora selaku Kasat Lantas Polda Metro Jakarta Pusat, 12 Mei 2025.

d. Persepsi Penghambat Kegiatan:

Aturan ini juga dianggap menghambat kegiatan masyarakat, seperti berangkat kerja atau sekolah, karena adanya risiko tilang jika tidak menyalakan lampu.

e. Potensi Denda dan Sanksi:

Pengendara yang tidak mematuhi aturan ini dapat dikenakan denda atau kurungan, sehingga ada rasa khawatir dan enggan untuk menaatinya.

f. Penerapan Aturan yang Belum Merata:

Beberapa pengendara juga merasa bahwa aturan ini belum diterapkan secara konsisten, sehingga mereka tidak melihat alasan kuat untuk mematuohnya.

g. Kebutuhan Penerangan Kendaraan di Negara dengan Kondisi Cukup Gelap:

Aturan ini mungkin lebih tepat diterapkan di negara-negara dengan kondisi cahaya yang kurang di siang hari, seperti di negara-negara utara bumi.

h. Peningkatan Kesadaran Pengendara:

Beberapa pengendara juga merasa bahwa aturan ini belum cukup disosialisasikan sehingga kesadaran mereka untuk mematuohnya masih rendah.

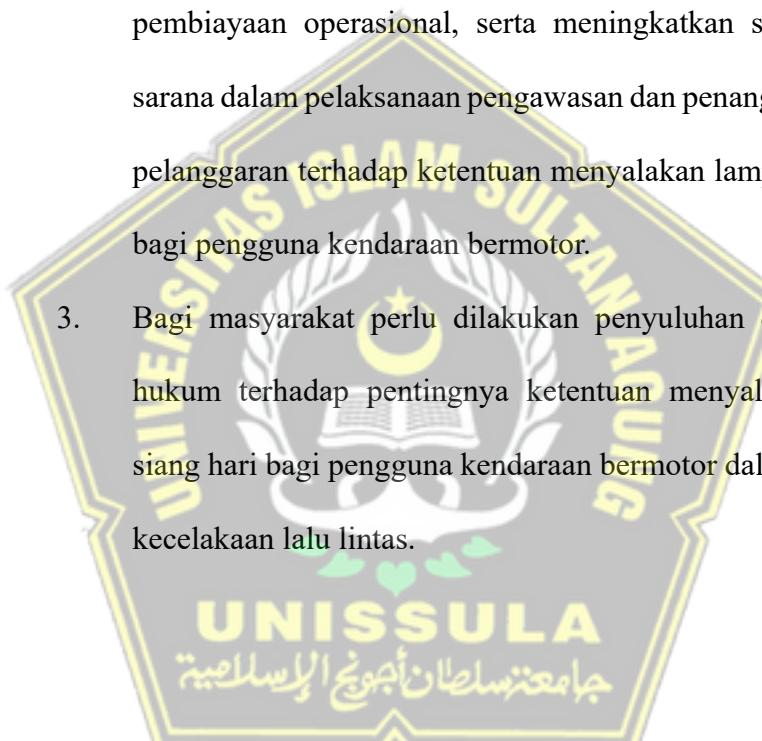
2. Solusi Dalam Persoalan Pelaksanaan Ketentuan Hukum Mengenai Menyalakan Lampu Kendaraan Bermotor Di Siang Hari Dalam Mengurangi Kecelakaan Di Wilayah DKI Jakarta

Berdasarkan berbagai penjelasan terkait dengan kendala dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta, terlihat jelas bahwa terdapat kendala dalam upaya menertibkan pelanggaran aturan menyalakan lampu di siang hari yang terdiri dari:

- a. Kendala yuridis berupa belum ada peraturan pelaksana dari Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang komprehensif.
- b. Kendala dalam penegakan hukum berupa ketiadaan paying hukum di ranah pelaksanaan penertiban terhadap pelanggaran ketentuan menyalakan lampu di siang hari dalam menggunakan kendaraan bermotor bagi personel Satlantas Polda Metro Jawa Pusat.
- c. Kendala secara budaya hukum masyarakat berupa kesadaran dan pengetahuan masyarakat akan pentingnya menyalakan lampu di siang hari dalam berlalu lintas yang masih minim.

Berdasarkan kendala yuridis, kendala penegakan hukum, dan kendala budaya hukum, maka solusi yang dapat dilakukan ialah:

1. Bagi pihak eksekutif, legislative, dan kepolisian perlu membuat peraturan pelaksana yang lebih jelas terkait pelaksanaan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan secara komprehensif.
2. Bagi pihak kepolisian perlu menambah personel, meningkatkan pembiayaan operasional, serta meningkatkan sarana dan prasarana dalam pelaksanaan pengawasan dan penanganan persoalan pelanggaran terhadap ketentuan menyalakan lampu di siang hari bagi pengguna kendaraan bermotor.
3. Bagi masyarakat perlu dilakukan penyuluhan dan pembinaan hukum terhadap pentingnya ketentuan menyalakan lampu di siang hari bagi pengguna kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Optimalisasi pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta belum terlaksana dengan optimal, hal ini dibuktikan dengan kenyataan bahwa sepanjang tahun 2024, terdapat 67 kasus kecelakaan motor akibat pengendara yang berkendara secara tidak normal, pengendara dari 43 kasus diantaranya menyatakan bahwa ketika berkendara tidak berkonsentrasi dan tidak melihat kendaraan motor dari arah lain dan kendaraan motor yang sedang menyalip.
2. Kendala dalam persoalan pelaksanaan ketentuan hukum mengenai menyalakan lampu kendaraan bermotor di siang hari dalam mengurangi kecelakaan di wilayah DKI Jakarta berupa kendala yuridis berupa belum ada peraturan pelaksana dari Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang komprehensif. Kendala dalam penegakan hukum berupa ketiadaan paying hukum di ranah pelaksanaan penertiban terhadap pelanggaran ketentuan menyalakan lampu di siang hari dalam menggunakan kendaraan bermotor bagi personel Satlantas Polda Metro Jawa Pusat. Kendala secara budaya hukum masyarakat berupa kesadaran dan pengetahuan masyarakat akan pentingnya menyalakan lampu di siang hari dalam berlalu lintas yang masih minim. Solusi yang

dapat dilakukan ialah bagi pihak eksekutif, legislative, dan kepolisian perlu membuat peraturan pelaksana yang lebih jelas terkait pelaksanaan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan secara komprehensif. Bagi pihak kepolisian perlu menambah personel, meningkatkan pembiayaan operasional, serta meningkatkan sarana dan pra-sarana dalam pelaksanaan pengawasan dan penanganan persoalan pelanggaran terhadap ketentuan menyalakan lampu di siang hari bagi pengguna kendaraan bermotor. Bagi masyarakat perlu dilakukan penyuluhan dan pembinaan hukum terhadap pentingnya ketentuan menyalakan lampu di siang hari bagi pengguna kendaraan bermotor dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas.

B. Saran

1. Bagi pemerintah perlu membuat peraturan pelaksana yang lebih jelas terkait pelaksanaan Pasal 107 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan secara komprehensif.
2. Bagi masyarakat perlu dilakukan penyuluhan dan pembinaan hukum terkait akibat-akibat pelanggaran terhadap ketentuan menyalakan lampu di siang hari ketika mengendarai motor.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abdussalam, H.R. 2011. *Politik Hukum*. Jakarta : PTIK Press
- Ali, Achmad. 2009. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial Prudence) Termasuk Interpretasi undang-Undang (Legis Prudence)*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group
- Appadurai, Arjun. 2003. *Modernity at Large, Cultural Dimensions of Globalization*. London : University of Minnesota.
- Asshiddiqie, Jimly. 2006. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta : Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI
- Baswir, Revrisond. 2009. *Bahaya Neoliberalisme*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Baylis, Jhon and Steve Smith. 2002. *The Globalization of World Politics*. New York: Oxford University Press
- Buzan, Berry. 1991. *People, States, & Fear*. United Kingdom : Harvester Wheatsheaf
- _____. 1998. *Security A New Framework of Analysis*. London : Lynne Rienner Publishers Inc
- _____. dan Lene Hansen. 2009. *The Evolution of International Security Studies*. United Kingdom : Cambridge University Press
- Dariyatno, 2011. *The Sage Handbook Of Qualitative Research Edisi Ketiga*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Don, MacIver, 2005, *Political Issues in World Treaty*. Manchester : Manchester University Press
- Fajar, Mukti ND dan Yulianto Achmad. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Fakih, Mansour. 2001. *Sesat Pikir Teori Pembangunan dan Globalisasi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Rais, Mohammad Amien. 2007. *Agenda-Mendesa Bangsa, Selamatkan Indonesia.* Yogyakarta : PPSK

Raho, Bernard. 2007. *Teori Sosiologi Modern.* Jakarta : Prestasi Pustakarya

Ranggawidjaja, Rosjidi. 1998. *Pengantar Ilmu Perundang-Undangan Indonesia..* Bandung : Mandar Maju

Rawls, John. 1973. *A Theory of Justice.* London : Oxford University

Reza Banakar and Max Travers. 2005. *Introduction to Theory and Method in Socio-Legal Research.* Onati : Hart Publishing Oxford and Portland Oregon

Ricklefs, M.C. 1999. *Sejarah Indonesia Modern.* Yogyakarta : Gadjah Mada University

Ridwan, HR. 2007. *Hukum Administrasi Negara.* Jakarta : PT RajaGrafindo Persada

Salim, Emil (et.al). 1997. *Manajemen Dalam Era Globalisasi.* Jakarta : Elex Media Komputindo

Salter, Michael and Julie Mason. 2007. *Writing Law Dissertations.* England : Pearson Education

Santos, Arysio. 1997. *Atlantis The Lost Continent Finally Found* diterjemahkan oleh Himah Ubaidillah. 2009. *The Definitive Localization of Plato's Lost Civilization Indonesia Ternyata Tempat Lahir Peradaban Dunia.* Jakarta : PT.Ufuk Publishing House

Simbolon, Parakitri T. 2007. *Menjadi Indonesia.* Jakarta : Kompas

Simon, Roger. 1999. *Gagasan-Gagasan Politik Gramsci.* Yogyakarta : Pustaka Pelajar bekerjasama dengan INSIST

Siswosoemarto, Rubijanto. 2012. *Intelejen Ekonomi, Teori, dan Aplikasi.* Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.

Soedarto. 1983. *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat: Kajian Terhadap Hukum Pidana.* Bandung : Sinar Baru.

- Soetriono, dan SRDm Rita Hanafie. 2007. *Filsafat Ilmu dan Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: ANDI.
- Sudarto. 1981. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni.
- Sukarman, Widigdo. 2014. *Liberasi Perbankan Indonesia, Suatu Telaah Ekonomi Politik*. Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sukmadi, Bambang Heru (dkk). 2010. *Keamanan Nasional Sebuah Konsep dan Sistem Keamanan bagi Bangsa Indonesia*. Jakarta : Sekretariat Jenderal Dewan Ketahanan Nasional.
- Suryadinata, Leo. 1979. *Political Thinking of the Indonesian Chinese 1900-1995*. Singapore : Singapore University Press.
- Supomo. 1982. *Sejarah Hukum Adat Jilid I, Dari Zaman Kompeni Sehingga Tahun 1948*. Jakarta : Pradnya Paramita.
- Susanto, Anthon F. 2010. *Dekonstruksi Hukum Eksplorasi Teks dan Model Pembacaan*. Yogyakarta : Genta Publishing.
- Stiglitz, Joseph E. 2006. *Making Globalization Work*. Terjemahan oleh Edrijani Azwaldi. 2007. *Making Globalization Work : Menyiasati Globalisasi Menuju Dunia yang Lebih Adil Cetakan I*. Bandung : Penerbit Mizan
- Swasono, Sri Edi. 1987. *Koperasi di dalam Orde Ekonomi Indonesia*. Jakarta : UI Press.
- _____. 2009. *Ekspose Ekonomika : Mewaspadai Globalisme dan Pasar-Bebas Ekonomi*. Yogyakarta : Pusat Studi Ekonomi Pancasila.
- Suyanto, Bagong. 2013. *Sosiologi Ekonomi, Kapitalisme dan Konsumsi di Era Masyarakat Post-Modernisme*. Jakarta : Kencana.
- Tanya, Bernard L (dkk). 2010. *Teori Hukum Strategi Tertib Manusia Lintas Ruang dan Generasi*. Yogyakarta : Genta Publishing.
- Thacker, Andrew. 2003. *Moving Through Modernity, Space and Geography in Modernism*. Manchester and New York : Manchester University.

Vredenberg. 1983. *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia.

Waever, Ole. 1995. *Securitization and Desecuritization*. New York : Colombia University Press.

Winarno, Budi. 2014. *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. Jakarta : PT. Buku Seru.

Warassih, Esni. 2011. *Pranata Hukum, Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Wignjosoebroto, Soetandyo. 2002. *Hukum, Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalahnya*. Jakarta : HUMA

Winarta, Frans.H. 2009. *Suara Rakyat Hukum Tertinggi*. Jakarta : Kompas Media Nusantara

Wuryandari, Ganewati dan Nanto Sriyanto. 2011. *Tatanan Hubungan Internasional Pasca Perang Dingin, Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Arus Perubahan Politik Internasional*. Yogyakarta & Jakarta : Pustaka Pelajar dan P2P-LIPI

Yawin, Anwarul. 2007. *Legal Research and Writing*. Selangor : Kelana Jaya

JURNAL

Lathifah Hanim, Engaruh Perkembangan Teknologi Informasi Terhadap Keabsahan Perjanjian Dalam Perdagangan Secara Elektronik (E-Commerce) Di Era Globalisasi, *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 11 Edisi Khusus Februari 2011

Rully Triy Prasetyo, Umar Ma'ruf, dan Anis Mashdurohatun, Tindak Pidana Korporasi Dalam Perspektif Kebijakan Formulasi Hukum Pidana, *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol. 12. No. 4 Desember 2017

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;

Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian;

Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Perubahan
Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Dan Transaksi
Elektronik

Internet

Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Hasil Survei: Pergerakan Masyarakat Selama Angkutan Natal dan Tahun Baru 2023/2024 Diprediksi Mencapai 107,63 Juta Orang Meningkat Signifikan Dibandingkan Tahun Lalu”, <https://dephub.go.id/post/read/hasil-survei-pergerakan-masyarakat-selama-angkutan-natal-dan-tahun-baru-2023-2024-diprediksi-mencapai-107,63-juta-orang-meningkat-signifikan-dibandingkan-tahun-lalu>, 2 Februari 2025

Detiknews, “619 Orang Tewas Kecelakaan di Jakarta dan Sekitarnya Selama 2024”, <https://news.detik.com/berita/d-7711620/619-orang-tewas-kecelakaan-di-jakarta-dan-sekitarnya-selama-2024>”, 11 April 2025

Dirjen Hubungan Darat DLLAJ, “Kecelakaan”, <http://dspace.uii.ac.id/bitstream/handle/123456789/1191/05.2%20bab%202.pdf>, 3 Februari 2025

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia, “Jumlah Kendaraan di Indonesia 147 Juta Unit, 60 Persen di Pulau Jawa”, <https://www.gaikindo.or.id/jumlah-kendaraan-di-indonesia-147-juta-unit-60-persen-di-pulau-jawa/>, 2 Februari 2024

IDN News, “Ini Alasan Lampu Motor Wajib Menyalakan Siang Hari”, <https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/seo-intern/alasan-lampu-motor-wajib-menyalakan-siang-hari>, 2 Februari 2024

Pusat Informasi Kriminalitas Nasional, “Belasan Ribu Kecelakaan Lalu Lintas Terjadi Tiap Bulan”, https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/belasan_ribu_kecelakaan_lalu_li_nas_terjadi_tiap_bulan, 2 Februari 2024