

**EFEKTIFITAS KETENTUAN PIDANA TENTANG KEWAJIBAN
MENGUNAKAN SABUK KESELAMATAN BAGI PENGEMUDI
KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT DAN PENUMPANG
DISAMPINGNYA
(STUDI KASUS DI UNIT LALU LINTAS POLRESTA MALANG)**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

DAMAR KISWANDONO

Nim. 0310100058



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2007**

LEMBAR PENGESAHAN

**EFEKTIFITAS KETENTUAN PIDANA TENTANG KEWAJIBAN
MENGUNAKAN SABUK KESELAMATAN BAGI PENGEMUDI
KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT DAN PENUMPANG
DISAMPINGNYA
(STUDI KASUS DI UNIT LALU LINTAS POLRESTA MALANG)**

Oleh :

DAMAR KISWANDONO

NIM. 0310100058

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal :

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

Koesno Adi, SH., MS
NIP. 130 531 853

Setiawan Nurdayasakti, SH., M.H
NIP. 131 839 360

Ketua Majelis Penguji

Ketua Bagian Hukum Perdata

Koesno Adi, SH., MS
NIP. 130 531 853

Setiawan Nurdayasakti, SH., M.H
NIP. 131 839 360

Mengetahui
Dekan,

Herman Suryokumoro, SH, MS
NIP. 131 472 741

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Dengan mengucapkan rasa syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan karunia dan rahmat-Nya yang tiada henti sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga masukan dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Terima kasih juga penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Herman Suryokumoro, SH., MS. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Bapak Dr. Sihabudin, SH., MH selaku Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
3. Bapak Setiawan Nurdayasakti, SH., M.H. selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Brawijaya dan Pembimbing kedua, terima kasih atas bimbingan dan kesabarannya.
4. Bapak Koesno Adi, SH., MS. selaku Pembimbing Utama, terimakasih atas bimbingan, motivasi serta kesabarannya sampai terselesaikannya skripsi ini.
5. Bapak Hery W.Widodo (Kaur Min Ops Lantas Polresta Malang), serta masyarakat pengguna kendaraan roda empat atau lebih di wilayah Malang yang telah banyak membantu terselesainya skripsi ini.
6. Bapak, Ibu, Risa, Inda dan semua keluarga besar Mbah Maeran yang aku cintai, terima kasih atas doa, kesabaran dan kasih sayangnya telah memberikan motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini

7. Rila dan Keluarga, makasih yo atas doa dan dukungannya telah memberikan motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Sugeng dan Sigit, makasih dah menjadi patner dan moderator saat seminar skripsi.
9. Ardi, Bima, Welza, makasih dah satu ruang ujian ma aku.
10. Teman-teman baikku : Agung, Mbah Aris, Cak Di, Aphi Clasic, Panji, Dila, Amon, Te2, Kurnia, Arti, Kecik, Bondan, Dedy (D, N), Dewa, Didit, Hani, Duga, Ebit, Ira, Indah Banyuwangi, Jablai, Ragil, Erens, Fitri (S, E), Fuad, Lailil, Relis, Rian, Rista, Mareta, Ninik, Sofi, Parmanto, Tyas, Windi (Cirebon, Banyuwangi), Wulan, Wati yang selalu membantu baik moril maupun materiil, dan selalu memberikan semangat.
11. Pihak-pihak lain yang turut membantu selesainya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik disengaja maupun tidak disengaja.

Malang, Januari 2008

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR BAGAN	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
ABSTRAKSI	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Permasalahan	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
E. Sistematika Penulisan	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Pengaruh Hukum Terhadap Masyarakat.....	11
A.1. Efektifitas Hukum	11
B. Latar Belakang Diundangkannya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	12
C. Ketentuan Tentang Penggunaan Dan Pelanggaran Sabuk Pengaman.....	16
B.1. Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas.....	16
B.2. Acara Pemeriksaan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas	23
D. Wewenang Polisi Dalam Melaksanakan Dan Menanggulangi Pelanggaran Dan Penggunaan Sabuk Pengaman.....	31
D.1 Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHP)	31
D.2. Berdasarkan Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	32
D.3. Berdasarkan Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.....	34
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Pendekatan Penelitian	37
B. Lokasi Penelitian.....	38
C. Jenis Data dan Sumber Data	38
C.1. Jenis Data	38
a. Data Primer	38
b. Data Sekunder.....	39
C.2. Sumber Data	39
a. Sumber Data Primer.....	39
b. Sumber Data Sekunder	39



D. Populasi dan Sampel	40
D.1. Populasi	40
D.2. Sampel	41
E. Teknik Pengumpulan Data	41
E.1. Untuk Data Primer	41
E.2. Untuk Data Sekunder	42
F. Teknik Analisis Data	42

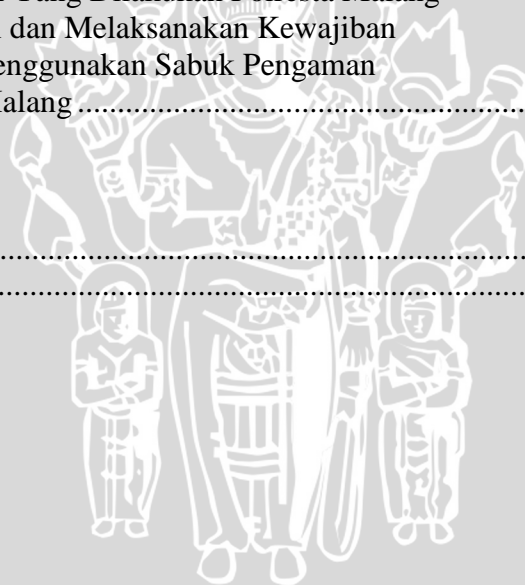
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang	43
B. Visi dan Misi Polantas	44
C. Realita Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Yang Berkaitan Dengan Ketentuan Pemakaian Sabuk Pengaman Di Wilayah Polresta Malang	46
D. Langkah – Langkah Yang Dilakukan Polresta Malang Dalam Menerapkan dan Melaksanakan Kewajiban Melengkapi Dan Menggunakan Sabuk Pengaman Bagi Masyarakat Malang	52
E. Langkah – Langkah Yang Dilakukan Polresta Malang Dalam Menerapkan dan Melaksanakan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Pengaman Bagi Masyarakat Malang	63

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	86
B. Saran	87

DAFTAR PUSTAKA LAMPIRAN



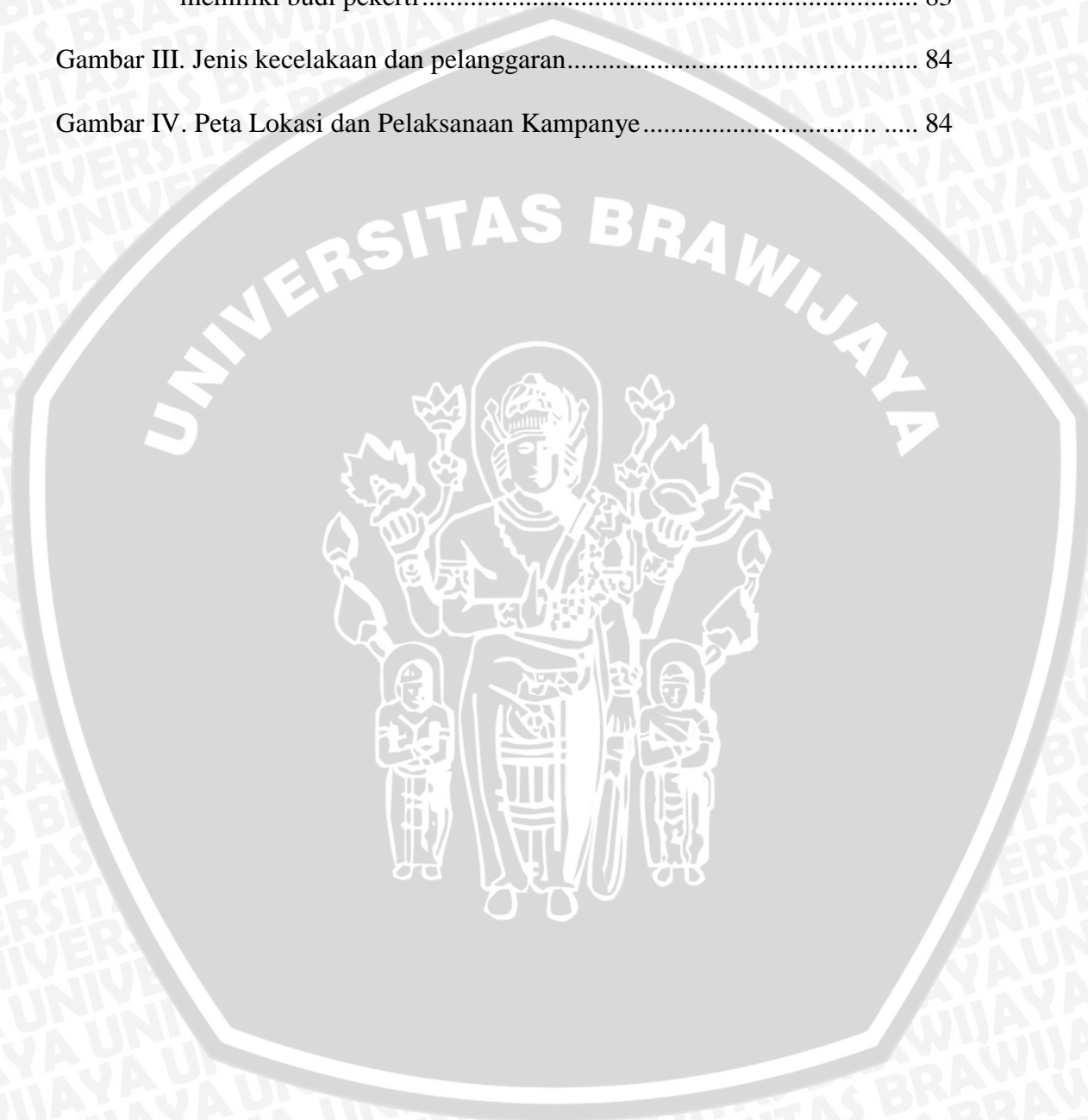
DAFTAR BAGAN

Bagan I Struktur Organisasi Satlantas Polresta Malang 43



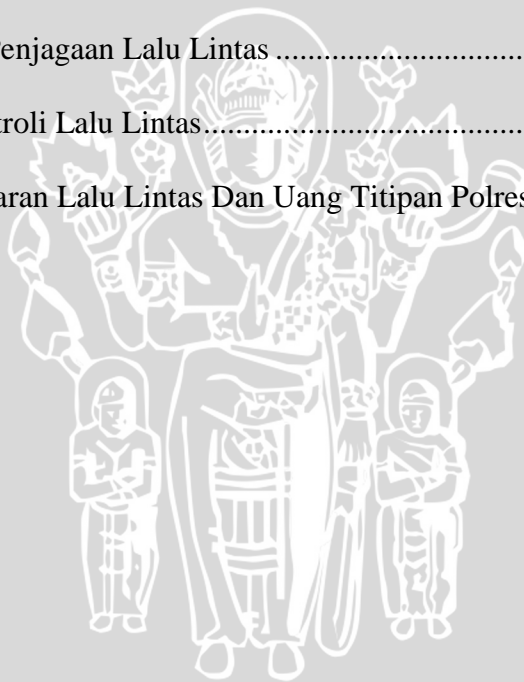
DAFTAR GAMBAR

Gambar I. Kampanye keselamatan untuk semua pengguna jalan.....	83
Gambar II. Kampanye apabila pengemudi tidak memiliki budi pekerti.....	83
Gambar III. Jenis kecelakaan dan pelanggaran.....	84
Gambar IV. Peta Lokasi dan Pelaksanaan Kampanye.....	84



DAFTAR TABEL

Tabel I. Jenis pelanggaran dalam tahun 2007	44
Tabel II. Jenis usia pelanggar dalam tahun 2007	46
Table III. Jenis pendidikan pelanggar dalam tahun 2007	47
Tabel IV. Jenis profesi pelanggar tahun 2007	48
Tabel V. Rencana Kegiatan Harian Ditlantas Polresta Malang	69
Tabel VI. Persiapan Pengaturan Lalu Lintas	71
Tabel VII. Persiapan Penjagaan Lalu Lintas	73
Tabel VIII. Persiapan Penjagaan Lalu Lintas	75
Tabel IX. Persiapan Patroli Lalu Lintas	76
Tabel X. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Dan Uang Titipan Polresta Malang	78



ABSTRAKSI

DAMAR KISWANDONO, Hukum Pidana, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, Januari 2008, *Efektifitas Ketentuan Pidana Tentang Kewajiban Menggunakan Sabuk Keselamatan Bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Empat (Studi Kasus Di Unit Lalu Lintas Polresta Malang)*, Dr, Koesno Adi. SH.MS; Setiawan Noerdayasakti. SH. MH.

Dalam skripsi ini, penulis membahas tentang efektifitas ketentuan pidana tentang kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat. Hal ini dilatar belakangi adanya suatu penelitian yang menyatakan bahwa ketentuan pemberian sanksi pidana tentang pemakaian sabuk pengaman di beberapa kota tidak begitu efektif. Masalah ketentuan pidana mengenai sabuk pengaman diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam upaya mengetahui tentang pelaksanaan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk pengaman bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih di wilayah Malang, maka metode pendekatan yang dipakai adalah yuridis sosiologis, yakni mengkaji dan menganalisa permasalahan yang ditetapkan secara yuridis dengan melihat fakta sosiologis. Kemudian seluruh data yang ada dianalisis secara deskriptif kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian, penulis mendapatkan jawaban atas permasalahan yang ada, yakni realita kasus pelanggaran yang berkaitan dengan sabuk pengaman di wilayah Malang mengalami pasang surut.

Ada beberapa hambatan yang menyebabkan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi dan penumpang disampingnya tidak efektif., yakni penerapan penegakan hukum, kurangnya rasa ketauladanan dari pengemudi, adanya anggapan bahwa berkendara jarak dekat. Ada beberapa upaya yang dilakukan Polresta Malang dalam menerapkan dan melaksanakan kewajiban melengkapi dan menggunakan sabuk pengaman yakni meliputi penegakan hukum dibidang pencegahan (*prefentif*), penegakan hukum dibidang penindakan (*represif*), pendidikan masyarakat.

Menyikapi fakta-fakta tersebut diatas, maka dalam pelaksanaan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk pengaman tersebut diperlukan kerjasama antara semua pihak yang terkait, baik petugas lalu lintas, masyarakat maupun instansi-instansi terkait lainnya.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai suatu negara yang berkembang, bangsa Indonesia semakin giat untuk terus memacu pembangunan di segala bidang. Sedang inti dari pembangunan itu sendiri adalah pembangunan manusia Indonesia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia, yang kesemuanya ditujukan terhadap semua aspek meliputi kemajuan lahiriah, kemajuan batiniah serta kemajuan yang tercermin dalam perbaikan hidup keadilan sosial. Oleh karena itu pembangunan tersebut harus dilakukan secara terencana, terprogram dan berkelanjutan serta hasil-hasil pembangunan itu sendiri harus dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Seiring dengan perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan yang pesat, juga dengan lajunya pembangunan yang sedang giat dilaksanakan oleh pemerintah, maka masalah lalu lintas mengalami perkembangan yang pesat pula. Dengan pembangunan di segala bidang baik sarana maupun prasarana maka lalu lintas memegang peranan yang sangat penting, sehingga dituntut untuk terus berkembang. Tetapi dalam kenyataannya perkembangan di bidang lalu lintas masih banyak menimbulkan permasalahan yang kompleks.

Perkembangan transportasi darat yang berkaitan dengan lalu lintas jalan raya dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan, hal tersebut merupakan salah satu akibat dari kemajuan teknologi modern. Teknologi

yang semakin pesat akan selalu membawa suatu dampak perubahan-perubahan yang baru mengikuti perkembangan kehidupan manusia, baik itu dampak perubahan yang positif maupun dampak perubahan yang negatif.

Adapun dampak positif di bidang transportasi yaitu dapat membantu manusia dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari, sedangkan dampak negatif yang ditimbulkan adalah permasalahan yang semakin kompleks antara lain adanya peningkatan kemacetan, kecelakaan, dan pelanggaran lalu lintas.

Harian Warta Kota terbitan Senin, 23 Mei 2005, dalam salah satu beritanya di halaman 1 yang berjudul "BMW Pecah Ban, Dua Tewas", menceritakan, karena mengalami pecah ban kiri depan, Minggu dini hari, sebuah mobil BMW yang tengah meluncur dengan kecepatan tinggi "membuang" ke kiri, naik ke trotoar, menabrak pagar rumah, dan baru berhenti setelah menabrak tiang listrik. Dalam kecelakaan itu, pengemudi dan penumpang depan hanya mengalami luka-luka ringan karena keduanya menggunakan sabuk pengaman dan dilindungi oleh kantong udara. Adapun tiga penumpang belakang, dua tewas di tempat dan satu luka parah karena terlempar keluar.¹

Dapat diketahui bahwa dengan seringnya timbul suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas yang berakibat kerugian baik pada pelaku maupun masyarakat pengguna jalan, sebagian besar diawali dengan adanya suatu pelanggaran, misalnya seorang pengemudi kendaraan roda empat mengemudikan kendaraanya dengan kecepatan tinggi serta tidak memakai

¹ Pakai Sabuk Pengaman Jika Mau Selamat Sampai di Rumah, Kompas, Jumat, 27 Mei 2005

sabuk pengaman menabrak pemakai jalan yakni penyeberang jalan, maka terjadilah kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat menimbulkan kerugian bagi pengemudi dan juga penyeberang jalan itu sendiri karena keduanya mengalami luka berat bahkan dapat merenggut nyawa mereka. Seringnya terjadi pelanggaran lalu lintas tersebut bukan saja disebabkan oleh aparat dalam hal ini polisi yang tidak menjalankan tugasnya, tetapi juga bisa oleh pengguna jalan raya, khususnya para pengemudi kendaraan bermotor baik roda dua atau roda empat.

Untuk menghindari ataupun menekan jumlah pelanggaran lalu lintas diperlukan ketaatan dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau undang-undang yang mengatur lalu lintas. Oleh karena itu pada tanggal 12 Mei 1992 diundangkan Undang-undang no. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan berlaku efektif tanggal 17 September 1992. Namun sehubungan dengan hal tersebut terbit Peraturan Pengganti Undang-undang no. 1 tahun 1992 yang menetapkan bahwa undang-undang tersebut mulai berlaku pada tanggal 17 September 1993. Penangguhan tersebut didasari oleh pertimbangan bahwa pelaksanaan undang-undang tersebut memerlukan berbagai persiapan, pemahaman, dan kesiapan, baik di lingkungan segenap aparatur pemerintah yang bersangkutan maupun masyarakat pada umumnya. Undang-undang ini menggantikan Undang-undang no. 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, adapun penggantian tersebut bertujuan untuk mengatasi berbagai kelemahan dan kekurangan yang ada dalam UU no.3 tahun 1965 yang sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan perkembangan jaman.

Banyak hal yang diatur dalam undang-undang tersebut, salah satunya adalah kewajiban menggunakan sabuk keselamatan atau yang dalam prakteknya sering disebut dengan sabuk pengaman.

Hukum kewajiban ini diatur dalam pasal 23 ayat 1 e dan ayat 2 Undang-undang no. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

Pasal 23

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib : memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.
- (2) Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

Sedangkan hukum pidananya diatur dalam pasal 61 ayat 2 dan 3, yang berbunyi :

Pasal 61

- (2) Barangsiapa tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- (3) Barangsiapa tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menumpang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Peraturan tilang yang menetapkan denda maksimal Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) atau kurungan paling lama 1 (satu) bulan berlaku bagi kendaraan roda empat atau lebih yang diberlakukan pada pengemudi dan penumpang di depan, wajib menggunakannya juga.

Pemerintah memang sedang berupaya untuk meningkatkan keselamatan mengendarai kendaraan roda empat atau lebih, sehingga hukum sabuk keselamatan diterapkan tanpa pandang bulu. Artinya setiap orang wajib memakainya, apakah itu anak-anak, orang tua atau wanita hamil sekalipun. Namun begitu memang ada perbedaan perlakuan, karena sabuk keselamatan sebenarnya didisain untuk dipakai orang dewasa yang berada dalam kondisi normal.²

Akan tetapi, walaupun sudah ditentukan sejak tahun 1992, namun pada kenyataannya baru efektif pada tanggal 5 November 2003, seluruh pengemudi kendaraan roda empat dan penumpangnya diwajibkan mengenakan sabuk keselamatan/pengaman (*safety-belt*). Namun, kepolisian belum akan memberikan tindakan tegas kepada yang melanggarnya, terutama bagi pemilik kendaraan yang belum dilengkapi alat tersebut sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2002 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi Dan Menggunakan Sabuk Keselamatan.

Hingga saat ini sudah berkembang selama 5 tahun namun Keputusan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2002 tidak sepenuhnya dipatuhi oleh para pengguna jalan khususnya para penumpang yang duduk disamping sopir.

² Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Mulai Diberlakukan, *Pakai Sabuk Keselamatan!*, Pikiran Rakyat, Jum'at, 7 Mei 2004

Rencana pemberlakuan wajib mengenakan sabuk pengaman bagi mobil angkutan umum dan angkutan pribadi hingga kini masih mendatangkan kontroversi. Di satu pihak ada yang mendukung kebijakan ini dengan alasan menghindari kecelakaan di jalan raya, tetapi ada juga yang menolak kebijakan ini dengan alasan bahwa kebijakan ini mengada-ada, tidak efektif dan merepotkan.

Pemakaian sabuk pengaman memang bukan jaminan bahwa seorang pengemudi dan penumpang akan selamat dari bahaya kecelakaan. Tapi dengan adanya sabuk pengaman setidaknya dapat meminimalkan atau menghindari terjadinya korban jiwa dan luka serius setiap kali terjadi kecelakaan.

Dari suatu sampel 800 kecelakaan di jalan raya, RRL (Laboratorium riset jalan raya) menunjukkan bahwa laju kecelakaan dengan korban terbanting adalah 4%, tetapi pada kecelakaan fatal lebih dari 30% dari korban jatuh terbanting. Pada mobil yang berisi penumpang yang terbanting dan tidak terbanting, separuh dari mereka yang terbanting tewas yang hampir sama persentasenya pada laju fasilitas kelompok lain yaitu 27 % kecelakaan yang timbul karena penumpang yang terbanting membentur bagian-bagian kendaraan, misalnya kaca depan, kap mobil, sebelum terbetur keatas jalan raya atau perlengkapan jalan. Dengan demikian tindakan perlindungan yang besar harus diberikan pada penumpang agar tidak terbanting.³

Terlepas adanya kontroversi tersebut, pemakaian sabuk pengaman diduga akan tersosialisasi dengan sendirinya. Artinya dengan adanya

³ F.D. Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, edisi kedua, cetakan pertama, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 1995. Hal 636

kebijakan ini lambat laun masyarakat pengendara mobil akan sadar dengan sendirinya bahwa memakai sabuk pengaman saat mengemudi dan menumpang kendaraan memang perlu demi perlindungan maksimal bila terjadi kecelakaan.

Dengan demikian, penelitian yang akan dilakukan oleh penulis ini diharapkan dapat membantu penulis untuk dapat mengetahui dengan jelas mengenai realita efektifitas hukum pidana tentang kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat dan penumpang di sampingnya.

B. Rumusan Permasalahan

Dengan berdasarkan pemaparan pada latar belakang diatas, maka akan dapat dirumuskan beberapa permasalahan menyangkut efektifitas hukum pidana tentang kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat dan penumpang di sampingnya, antara lain :

1. Bagaimana penerapan ketentuan pidana terhadap kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi
2. Apa saja yang menyebabkan penerapan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi
3. Upaya-upaya apa saja yang dilakukan Polantas dalam menerapkan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi dan penumpang disampingnya tidak efektif

C. Tujuan

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini ialah :

1. Untuk memahami dan mengkaji tentang penerapan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi
2. Untuk mendeskripsikan dan mengkaji faktor-faktor apa saja yang menyebabkan penerapan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi tidak efektif
3. Untuk mengkaji upaya-upaya yang dilakukan Polantas dalam menegakkan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi tidak efektif

D. Manfaat Penulisan

Manfaat yang dapat diambil dari penulisan skripsi yang akan dibuat berdasarkan latar belakang tersebut secara:

1. Dari segi teoritik (akademik), hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat terutama untuk menunjang proses belajar mengajar, khususnya dalam pengajaran terkait dengan mata kuliah Hukum Pidana.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pihak Polresta Malang khususnya pada unit lalu lintas dan menjadikan suatu pandangan atau langkah kedepan yang positif terhadap pelaksanaan hukum mengenai kewajiban menggunakan sabuk pengaman. Disamping itu dapat dijadikan sebagai bahan untuk mengambil kebijaksanaan secara preventif dan represif serta acuan dalam menghadapi proses pengefektifan pelaksanaan mengenai kewajiban penggunaan sabuk

pengaman bagi pemakai kendaraan roda empat oleh wilayah hukum lainnya dan juga bagi masyarakat.

E. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab yang sistematika dan alur pembahasannya dapat dikemukakan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang penulisan skripsi, rumusan masalah tujuan dilakukannya penelitian dan manfaat penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan diuraikan tentang teori-teori yang melandasi penulisan dan pembahasan yang berkaitan dengan judul. Teori ini akan didapat dari studi kepustakaan beberapa literatur.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi metode pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini, lokasi yang akan diteliti, Jenis Data dan Sumber Data, Sumber Data, Teknik Pengumpulan Data, dan Teknik Analisis Data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan diuraikan tentang pembahasan dari semua rumusan permasalahan yang diangkat.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini akan berisi kesimpulan dari hasil pembahasan bab-bab sebelumnya dan berisi saran-saran yang diharapkan akan dapat menjadi masukan yang bermanfaat bagi semua pihak.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi keseluruhan literatur yang telah dijadikan acuan oleh penulis dalam menulis skripsi ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengaruh Hukum Terhadap Masyarakat

Banyak para ahli yang berbicara atau mengemukakan pendapatnya mengenai hubungan antara hukum dengan masyarakat. Analisa terhadap pengaruh hukum pada masyarakat, biasanya diarahkan pada bidang-bidang kehidupan yang dianggap netral.⁴

A.1. Efektifitas Hukum

Tidak jarang orang akan mempersoalkan masalah efektifitas hukum, apabila yang dibicarakan adalah pengaruh hukum terhadap masyarakat, adalah perilaku warga masyarakat yang sesuai dengan hukum yang berlaku atau yang telah diputuskan. Kalau warga masyarakat berperilaku sesuai dengan yang diharapkan atau dikehendaki oleh hukum maka dapatlah dikatakan bahwa hukum yang bersangkutan adalah efektif.

Tidak jarang dijumpai, bahwa hukum yang secara yuridis berlaku, malahan sama sekali tidak diacuhkan oleh warga masyarakat, tetapi kadang-kadang dijumpai kenyataan, bahwa hukum secara terang-terangan di langgar atau dilawan.

Apabila ada kecenderungan bahwa hukum tertentu tidak diacuhkan atau dilawan, maka dapatlah dikatakan bahwa hukum tersebut mempunyai pengaruh negatif terhadap warga masyarakat. Dengan demikian, maka hukum

⁴ Soerjono Soekanto, *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat*, Bandung, Penerbit Alumni, 1983, hal 81-90.

kurang berhasil di dalam fungsinya sebagai sarana untuk mengadakan *social engenering* di dalam masyarakat.

Untuk mengubahnya menjadi positif, maka perlu adanya perubahan terhadap para penegak hukum, yakni dengan cara memperkenalkan konsepsi sistem hukum yang mencakup struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum. Struktur hukum merupakan suatu wadah, kerangka maupun bentuk daripada sistem hukum yakni susunan daripada unsur-unsur sistem hukum yang bersangkutan. Substansi hukum mencakup norma-norma atau kaidah-kaidah mengenai patokan perilaku yang pantas dan prosesnya. Budaya hukum mencakup segala macam gagasan, sikap kepercayaan, harapan maupun pendapat-pendapat (pandangan-pandangan) mengenai hukum.⁵

B. Latar Belakang Diundangkannya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan perundang-undangan di Indonesia telah mengalami pergantian dan perbaikan hingga akhirnya diberlakukan undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (yang selanjutnya disebut dengan undang-undang lalu lintas). Undang-undang ini menggantikan undang-undang no. 3 tahun 1965 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya yang dianggap sudah tidak sesuai dengan perkembangan jaman.⁶

⁵ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 1990, hal.44

⁶ *Pendapat YLKAS dan LBH Surabaya, Pasal Undang-Undang Lalu Lintas Banyak Yang "Menggantung"*, Surabaya Post, Jum'at 24 Juli 1992

Undang-undang lalu lintas yang disahkan pada tanggal 12 Mei 1992 dan mulai efektif pada tanggal 1 September 1992 ini menunjukkan bahwa Indonesia telah memasuki babak baru dalam dunia perundang-undangan lalu lintas darat. Dalam undang-undang lalu lintas, ciri yang menonjol adalah menekankan pada sanksi pidana kurungan atau denda yang menggambarkan dan dirasakan sebagai ancaman sanksi pidana yang cukup berat bagi pelanggar ketentuan undang-undang ini.⁷

Ancaman sanksi yang berat dan denda yang tinggi, seperti yang tercantum dalam undang-undang tersebut menimbulkan keterkejutan dan menjadi dilema di masyarakat. Berbagai tanggapan masyarakat dan kalangan ahli mengenai masalah dasar yang dihadapi oleh masyarakat dalam soal seputar lalu lintas yang selama ini dirasakan belum tertib dan banyak pelanggaran di sana sini. Pro dan kontra tentang pemberlakuannya banyak terjadi di masyarakat, ada kekhawatiran oknum polisi akan memanfaatkan undang-undang lalu lintas ini untuk kepentingan pribadi, oleh karena menyadari sopir angkutan sampai pengusaha, artis merasa keberatan dengan undang-undang ini karena sangat memberatkan, seperti ancaman kurungan atau denda yang lebih mahal dari nyawa pengendara sendiri.⁸

Adapun reaksi-reaksi yang dapat ditimbulkan dari undang-undang lalu lintas ini adalah :

- a. Tanggapan yang mempersoalkan besarnya sanksi yang dianggap terlalu tinggi, sehingga dikhawatirkan akan berkembang menjadi lahan garapan baru bagi pungli (pungutan liar), atau kalau sanksi itu dikenakan secara

⁷ Tiwi Sukowati, *Dampak Undang-Undang Lalu Lintas*, Surabaya Post, rabu, 15 juli 1992

⁸ Hakim Harus Adil Dalam Penerapan Undang-Undang Lalu Lintas, Kompas, Jumat, 17 Juli 1992

- maksimal tidak menutup kemungkinan penjara akan penuh oleh pelanggar lalu lintas yang tidak mampu membayar denda.
- b. Tanggapan yang mempersoalkan efektifitas sanksi yang tinggi itu, dimana kalangan umum, ilmuwan, mengingatkan para pembuat keputusan mengenai tidak adanya korelasi yang positif antara sanksi yang tinggi dengan kepatuhan berlalu lintas.
 - c. Tanggapan yang mempersoalkan upaya pemerintah memasyarakatkan ketentuan serta sanksi dari undang-undang lalu lintas ini, dimana tidak semua orang mengetahui adanya sanksi yang sangat tinggi tersebut, kecuali ketika sedang ditindak.
 - d. Tanggapan yang mengusulkan agar sanksi-sanksi yang berat dalam undang-undang tersebut dimasukkan dalam KUHP.⁹

Akhirnya Presiden Soeharto bertindak cepat dengan mengeluarkan kebijakan menunda selama satu tahun pelaksanaan undang-undang lalu lintas yang menimbulkan reaksi yang amat luas di masyarakat itu, “setelah diteliti dengan seksama dari berbagai sudut, ternyata persiapan-persiapan untuk melaksanakan undang-undang lalu lintas ini masih memerlukan waktu lebih lama lagi, baik di kalangan aparat pemerintah sendiri maupun di kalangan masyarakat luas”, kata Menteri Sekretaris Negara, Moerdiono setelah bertemu Presiden Soeharto di Istana Merdeka, Jakarta.¹⁰

Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan berikut peraturan pelaksanaannya adalah landasan hukum bagi

⁹ *Pengecut Anggota DRr “Cuci Tangan” UULAJ*, Surya, Sabtu, 8 Agustus 1992

¹⁰ *Pelaksanaan UULAJ Ditunda Sampai 17 September 1993*, Kompas, Rabu, 12 Agustus 1992.

pengelola lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Pelaksanaan tersebut adalah:

- a. Peraturan Pemerintah no. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan.
- b. Peraturan Pemerintah no. 42 tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- c. Peraturan Pemerintah no.43 tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan.
- d. Peraturan Pemerintah no.44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.¹¹

Selain diatur dalam Peraturan Pemerintah, terdapat juga Keputusan Menteri yang mengatur masalah lalu lintas, yakni :

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 37 Tahun 2002 Tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan.
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Km 14 Tahun 2006 tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan km 85 tahun 2002 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi Dan Menggunakan Sabuk Keselamatan.

Perkembangan masyarakat yang bersifat dinamis, oleh karena itu sistem angkutan dan lalu lintas pun harus mampu menjawab dinamika tersebut. Disamping itu sistem jaringan angkutan dan lalu lintas yang sering berubah-ubah merupakan hal yang tidak efisien dan akan membingungkan masyarakat. Didalam menggunakan dan menyelenggarakan jasa angkutan, terdapat banyak kepentingan masyarakat dan pihak yang terlibat. Dengan

¹¹ Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, 2002, hal 12

demikian, perlu adanya aturan main yang harus dipatuhi oleh semua pihak yang berkepentingan, baik itu pengguna, penyelenggara, maupun pengelola jasa. Peraturan perundang-undang diatur secara berjenjang. Aturan yang relatif yang bersifat tetap dan umum tertuang dalam undang-undang. Berbagai hal yang mungkin berubah dalam jangka panjang dituangkan dalam peraturan pemerintah. Berbagai hal yang berubah sewaktu-waktu, sesuai dengan keadaan dan tuntutan masyarakat dituangkan dalam keputusan presiden atau keputusan menteri atau keputusan pada tingkat yang lebih rendah.

C. Ketentuan Tentang Penggunaan Dan Pelanggaran Sabuk Pengaman

C.1. Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut pasal 1 ayat 1 Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan.

Berikut definisi lalu lintas menurut para pakar hukum Muhammad Ali “Pengertian lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, perjalanan di jalan”.¹²

Menuru W. J. S. Poerwodaminta dalam dalam “Kamus Umum Bahasa Indonesia ”nya, lalu lintas adalah :

1. (Berjalan) bolak-balik, hilir mudik.
2. Perihal perjalanan dijalan dan sebagainya.
3. Perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.¹³

¹² Muhammad Ali, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Jakarta, Pustaka Amani, hal.211.

Menurut Ramdlong Naning, “lalu lintas adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain”.¹⁴

Subekti memberikan pendapat, “lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutnya”.¹⁵

Dengan demikian dapat pula merumuskan arti dari lalu lintas jalan sebagai berikut : :lalu lintas jalan adalah gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu ke lain tempat dengan menggunakan jalan sebagai ruang gerakanya.¹⁶

Tindak pidana pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan.

Pelanggaran lalu lintas pada hakekatnya merupakan ancaman, gangguan di bidang lalu lintas yang akan menghambat atau tidak akan tercapainya keamanan, ketetapan, dan kelancaran lalu lintas yang tidak jarang juga akan menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan lalu lintas dan peraturan pelaksanaan baik yang dapat ataupun tidak menimbulkan kerugian jiwa atau benda tetapi dapat mengganggu Kamtibmas.¹⁷

¹³ H. S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung, 1976, hal. 7.

¹⁴ Ramdlong Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, PT. Bina Ilmu, 1983, hal. 19.

¹⁵ Subekti, *Kamus Hukum*, Jakarta, PT. Pradnya Paramitha, 1985, hal. 74.

¹⁶ Ramdlong Naning, *op.cit*, hal. 8.

¹⁷ Markas Besar Polri Lembaga Pendidikan dan Pelatihan, *Buku Pedoman Tugas Bintara Polri*, tahun 1994, hal 9.

Pelanggaran lalu lintas menurut pengamatan penulis ada dua macam, yaitu:

1. Pelanggaran lalu lintas yang mengandung unsur kesengajaan.
2. Pelanggaran lalu lintas yang mengandung unsur kealpaan.

Pengertian pelanggaran lalu lintas yang mengandung unsur kesengajaan adalah pelanggaran lalu lintas yang sengaja dilakukan oleh pemakai jalan karena ia menghendaki perbuatan itu. Misalnya pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas, tidak membawa surat-surat kendaraan (Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Surat Tanda Uji Kendaraan), perlengkapan kendaraan tidak lengkap, misalnya rem rusak, tidak ada spion, tidak ada sabuk pengaman, dan lain-lain.

Sedangkan pelanggaran lalu lintas yang mengandung unsur kealpaan, dalam hal ini dilihat pada Kitab Undang-undang Hukum Pidana:

Pasal 359

Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya satu tahun.¹⁸

Pasal 360 ayat 1

Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya satu tahun.

Pasal 360 ayat 2

Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan luka sedemikian rupa sehingga orang itu menyebabkan sakit sementara, atau tidak dapat menjalankan jabatannya atau pekerjaannya sementara, dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya sembilan bulan atau hukuman kurungan selama-lamanya enam bulan atau hukuman denda setinggi-tingginya Rp 4.500,00.¹⁹

¹⁸ R. Sugandhi, *Kitab Undang – Undang Hukum Pidana, Dengan Pelaksanaannya*, Surabaya, Usaha Nasional, 1981, halaman 373.

¹⁹ *Ibid*, hal 374.

Pengertian karena salahnya atau kesalahannya dalam pasal 359 dan pasal 360 tersebut adalah kurang hati-hati, lalai, dan kealpaan. Pelanggaran lalu lintas baik yang dilakukan dengan sengaja atau kealpaan, keduanya dapat dipidana karena mengandung unsur kesalahan.

Menurut Ramdlong Naning, tidak pidana pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan perundangan-undangan lalu lintas.²⁰

Pelanggaran lalu lintas merupakan bentuk ketidakdisiplinan para pemakai jalan dalam mematuhi rambu-rambu lalu lintas maupun ketentuan lalu lintas lainnya. Pelanggaran yang dimaksud tersebut adalah sebagaimana yang telah disebutkan Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 68 yang menyatakan: “Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 59, Pasal 60, Pasal 61, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, dan Pasal 67 adalah pelanggaran”.

Dari ketentuan pasal 68 Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dapat diketahui secara jelas mengenai pasal-pasal yang telah mengatur tentang pelanggaran lalu lintas, antara lain :

a. Pasal 54

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.0000,- (tiga juta rupiah).

²⁰ Ramdlong Naning, *loc.cit.*

b. Pasal 55

Barangsiapa memasukkan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai dengan peruntukan, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

c. Pasal 56

- 1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).
- 2) Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

d. Pasal 57

- 1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak didaftarkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).
- 2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor, atau tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

e. Pasal 58

Barangsiapa mengemudikan kendaraan tidak bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda setinggi-tingginya Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

f. Pasal 59

- 1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 2.000.000,- (dua juta rupiah).
- 2) Apabila pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki surat izin mengemudi, dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

g. Pasal 60

- 1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam keadaan tidak mampu mengemudikan kendaraan dengan wajar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).
- 2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

h. Pasal 61

- 1) Barangsiapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum atau minimum dan tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf d, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- 2) Barangsiapa tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- 3) Barangsiapa tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menumpang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

i. Pasal 62

Barangsiapa menggunakan jalan di luar fungsi sebagai jalan, atau menyelenggarakan kegiatan dengan menggunakan jalan tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

j. Pasal 63

Barangsiapa terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, dan tidak melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

k. Pasal 64

Barangsiapa tidak mengasuransikan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, baik terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

l. Pasal 65

Barangsiapa tidak mengasuransikan orang yang dipekerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap resiko terjadinya kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

m. Pasal 66

Barangsiapa melakukan usaha angkutan wisata sebagaimana dimaksud Pasal 38, atau melakukan usaha angkutan orang dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) tanpa izin, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

n. Pasal 67

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang, atau tingkat kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dan ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

o. Pasal 69

Jika seseorang melakukan lagi pelanggaran yang sama dengan pelanggaran pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahun sejak tanggal putusan pengadilan atas pelanggaran pertama yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, maka pidana yang dijatuhkan terhadap pelanggaran yang kedua ditambah dengan sepertiga dari pidana kurungan pokoknya atau bila dikenakan denda dapat ditambah dengan setengah dari pidana denda yang diancamkan untuk pelanggaran yang bersangkutan.

Dari pemaparan pasal-pasal diatas dapat disimpulkan bahwa sanksi pidana terhadap pemakaian sabuk pengaman diatur pada pasal 61 ayat 2 dan ayat 3 seperti tersebut diatas.

Disamping itu penjelasan tentang ketentuan mengenai sabuk keselamatan ini lebih lanjut dijelaskan lagi pada Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, yakni pada pasal 76 ayat 1 dan 2:

- 1) Sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 huruf e, berjumlah dua jangkar atau lebih yang dipasang untuk melengkapi tempat duduk pengemudi dan tempat duduk penumpang di samping tempat duduk pengemudi.
- 2) Sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan :
 - a. Tidak mempunyai tepi-tepi yang tajam yang dapat melukai pemakai;
 - b. Dipasang sedemikian sehingga tidak ada benda atau peralatan lain yang mengganggu fungsinya;
 - c. Kepala pengunci harus dapat dioperasikan dengan mudah.

Dalam undang-undang lalu lintas tercantum juga hal-hal menyangkut pelanggaran yang sepele, seperti salah parkir, melebihi kecepatan maksimum,menyerobot lampu merah, lampu sorot mati sebelah, dan lain-lain, ancaman terhadap pelanggaran yang sepele ini adalah kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan denda setinggi-tingginya satu juta.

C.2. Acara Pemeriksaan Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam Pasal 16 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur ketentuan mengenai

pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang memerlukan peraturan pelaksanaannya, yaitu:

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
 - a. Pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan;
 - b. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14, Pasal 18, dan lain-lain yang diperlukan.
- (3) Ketentuan mengenai syarat-syarat dan tata cara pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana tersebut di atas pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman dan tertib. Di samping itu sesuai penjelasan Pasal 16 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan tidak pada satu tempat tertentu dan tidak secara terus menerus.

Dibawah ini penulis akan menguraikan ketentuan mengenai pemeriksaan dan ruang lingkup pemeriksaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah no. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan :

Pasal 2
Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh :

- a. Polisi negara Republik Indonesia;
- b. Pegawai negeri sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 3
Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh polisi negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, meliputi

pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, yang terdiri dari pemeriksaan :

- a. Surat izin mengemudi;
- b. Surat tanda nomor kendaraan bermotor;
- c. Surat tanda coba kendaraan bermotor;
- d. Tanda nomor kendaraan bermotor; dan
- e. Tanda coba kendaraan bermotor.

Pasal 4

1. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :

- a. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan wajib uji;
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :
 - 1) Sistem rem;
 - 2) Sistem kemudi;
 - 3) Posisi roda depan;
 - 4) Badan dan kerangka kendaraan;
 - 5) Pemuatan;
 - 6) Klakson;
 - 7) Lampu-lampu;
 - 8) Penghapus kaca;
 - 9) Kaca spion;
 - 10) Ban;
 - 11) Emisi gas buang;
 - 12) Kaca depan, dan kaca jendela;
 - 13) Alat pengukur kecepatan;
 - 14) Sabuk keselamatan; dan
 - 15) Perlengkapan dan peralatan.

2. Pemeriksaan terhadap kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan mobil penumpang serta pemeriksaan terhadap kewajiban melengkapi sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan setelah kewajiban tersebut dinyatakan berlaku.

Pasal 5

1. Polisi negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, adalah setiap anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dilengkapi dengan surat tugas.
2. Pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b, adalah pegawai negeri sipil yang memenuhi persyaratan dan dilengkapi dengan surat tugas.

Pasal 6

Persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2), meliputi :

- a. Sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (golongan II/b);

- b. Memiliki tanda kualifikasi penguji; dan c. Mempunyai pengalaman kerja minimal 2 (dua) tahun di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Hal tersebut dapat juga kita jumpai pada pasal 211 KUHP, yang berbunyi :

“Yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pada paragraf ini ialah perkara pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan”.

Yang dimaksud dengan pelanggaran tertentu adalah :

1. Mempergunakan jalan dengan cara dapat merintang, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan.
2. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak menunjukkan Surat Ijin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), surat tanda uji yang sah atau tanda bukti lainnya yang diwajibkan menurut peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkannya tetapi masa berlakunya sudah kadaluarsa.
3. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi.
4. Tidak mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat penggantian dengan kendaraan lain.

5. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda kendaraan yang bersangkutan.
6. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan.
7. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang.
8. Pelanggaran terhadap ijin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

Pelanggaran tersebut merupakan pelanggaran nyata yang mudah pembuktiannya, sehingga sulit untuk dipungkiri oleh pelanggar dan dapat diselesaikan oleh pengadilan yang sederhana dan cepat. Penyelesaian perkara dilakukan dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar. Fungsi dari masing-masing lembar tersebut adalah :

a. Warna merah

1. Pengakuan terhadap pelanggar yang sudah dilakukan, surat perintah panggilan untuk menghadap ke pengadilan negeri dan surat tanda penerimaan.
2. Peringatan bagi pelanggar, tanda menerima keputusan hakim, surat perintah melaksanakan keputusan hakim, tanda bukti eksekusi dan tanda bukti pengambilan barang-barang bukti.

b. Warna putih

1. Acara pemeriksaan pendahuluan, surat tuduhan jaksa (serta hal-hal lain yang berhubungan dengan itu).
2. Berita acara persidangan serta hal-hal lain yang berhubungan dengan itu, perintah eksekusi dan arsip pengadilan negeri.

c. Warna hijau

1. Pemberitahuan adanya data pelanggaran dari pemilik SIM atau STNK untuk kepentingan administrasi lalu lintas kepolisian dan kepentingan statistic maupun catatan bagi pengadilan negeri apabila dilakukan.
2. Arsip untuk bagian administrasi lalu lintas, bagi kepentingan kartu induk SIM atau STNK yang bersangkutan serta bahan-bahan dan kepentingan statistic maupun kepentingan lainnya.

d. Warna kuning

1. Pemberitahuan akan adanya data pelanggaran yang dilakukan seseorang, laporan atas tindakan petugas pemeriksa, berita acara pemeriksaan pendahuluan dan hal-hal lainnya yang berhubungan dengan modus atau jenis pelanggaran untuk kepentingan bagian operasi lalu lintas kepolisian yang berwenang untuk menyerahkan perkara tersebut.
2. Laporan dan bukti kegiatan operasional kepolisian dari seorang petugas yang identitasnya harus dicatat, surat pengantar kepada kepala polisi atau

bagian operasi lalu lintas setempat. Tanda bukti eksekusi dan arsip untuk kepentingan lain bagi bagian operasi lalu lintas kepolisian.²¹

Jadi dapat disimpulkan bahwa selain diatur dalam ketentuan pidana pada undang-undang lalu lintas seperti tersebut diatas, ketentuan mengenai acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas jalan juga diatur pada Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana yakni pasal 211 seperti tersebut diatas sampai dengan pasal 217, dan secara garis besarnya dapat disebutkan bahwa acara pemeriksaan perkara lalu lintas jalan maksudnya adalah :

- a. Untuk perkara pelanggaran lalu lintas jalan tidak diperlukan berita acara pemeriksaan, oleh karena itu catatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) huruf a segera diserahkan kepada pengadilan selambat-lambatnya pada kesempatan hari sidang pertama berikutnya. (pasal 212 KUHAP).
- b. Terdakwa dapat menunjuk seorang dengan surat untuk mewakilinya di sidang. (pasal 213 KUHAP).
- c. Jika terdakwa atau wakilnya tidak hadir di sidang, pemeriksaan perkara dilanjutkan. (pasal 214 ayat (1) KUHAP).
- d. Dalam hal putusan dijatuhkan di luar hadirnya terdakwa dan putusan itu berupa pidana perampasan kemerdekaan, terdakwa dapat mengajukan perlawanan (pasal 214 ayat (4) KUHAP).
- e. Dalam waktu tujuh hari sesudah putusan diberitahukan secara sah kepada terdakwa, ia dapat mengajukan perlawanan kepada pengadilan yang menjatuhkan putusan itu (pasal 214 ayat (5) KUHAP)

²¹ Soerjono Soekanto, *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, C.V. Rajawali, Jakarta, 1984, hal. 106

- f. Jika putusan setelah diajukannya perlawanan tetap berupa pidana sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), terhadap putusan tersebut terdakwa dapat mengajukan banding (pasal 215 ayat (8) KUHP).²²

Hal-hal yang dijelaskan secara singkat diatas hanyalah merupakan garis besar dari proses penyelesaian perkara lalu lintas. Surat keputusan bersama yang disebutkan terdahulu merupakan dasar hukum pokok dari seluruh prosedur. Sudah barang tentu bahwa dalam tata cara tersebut senantiasa harus disesuaikan dengan perkembangan masyarakat maupun perkembangan perundang-undangan. Surat isian atau formulir yang telah secara singkat dijelaskan diatas dinamakan bukti pelanggaran lalu lintas tertentu, yang disingkat TILANG.

Dalam prakteknya pelanggaran lalu lintas yang diajukan ke sidang (tilang), biasanya atau lebih banyak dijatuhi sanksi pidana denda, akan tetapi jika pelanggar tidak mampu membayar pidana denda yang telah ditetapkan, maka dapat diganti dengan pidana kurungan pengganti denda. Hal ini dinyatakan dalam pasal 30 dan 31 Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) yaitu:

Pasal 30

- (1) Pidana denda paling sedikit tiga rupiah tujuh puluh lima sen.
- (2) Jika pidana denda tidak dibayar, ia diganti dengan pidana kurungan.
- (3) Lamanya pidana kurungan pengganti paling sedikit satu hari dan paling lama enam bulan.
- (4) Dalam putusan hakim, lamanya pidana kurungan pengganti ditetapkan demikian; jika pidana dendanya tujuh rupiah lima puluh dua sen atau kurungan, di hitung satu hari; jika lebih dari lima rupiah lima puluh sen, tiap-tiap tujuh rupiah lima puluh sen di hitung paling banyak satu hari demikian pula sisanya yang tidak cukup tujuh rupiah lima puluh sen.

²² Ibid hal 255

- (5) Jika ada pemberatan pidana denda disebabkan karena perbarengan atau pengulangan, atau karena ketentuan pasal 52, maka pidana kurungan pengganti paling lama delapan bulan.
- (6) Pidana kurungan pengganti sekali-kali tidak boleh lebih dari delapan bulan.

Pasal 31

- (1) Terpidana dapat menjalani pidana kurungan pengganti tanpa menunggu batas waktu pembayaran denda.
- (2) Ia selalu berwenang membebaskan dirinya dari pidana kurungan pengganti dengan membayar dendanya.
- (3) Pembayaran sebagian dari pidana denda, baik sebelum maupun sesudah mulai menjalani pidana kurungan yang seimbang dengan bagian yang dibayarnya.

D. Wewenang Polisi Dalam Melaksanakan Dan Menanggulangi Pelanggaran Dan Penggunaan Sabuk Pengaman

D.1. Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)

Dalam KUHAP, wewenang polisi diatur dalam pasal 4, 5, 6, dan 7

KUHAP, yaitu:

Pasal 4

Penyelidik adalah setiap pejabat polisi negara Republik Indonesia.

Pasal 5

- (1) Penyelidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4:
 - a. Karena kewajibannya mempunyai wewenang :
 1. Menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
 2. Mencari keterangan dan barang bukti;
 3. Menyuruh berhenti seorang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
 4. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
 - b. Perintah penyidik dapat melakukan tindakan berupa:
 1. Penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan dan penyitaan;
 2. Pemeriksaan dan penyitaan surat;
 3. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;
 4. Membawa dan menghadapkan seorang pada penyidik.
- (2) Penyelidik membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan tindakan sebagaimana tersebut pada ayat (1) huruf a dan huruf b kepada penyidik.

Pasal 6

- (1) Penyidik adalah:
 - a. Pejabat polisi negara Republik Indonesia;
 - b. Pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.
- (2) Syarat kepangkatan pejabat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Pasal 7

- (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang :
 - a. Menerima Iaporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
 - b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
 - c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
 - d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;
 - e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
 - f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;
 - g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
 - i. Mengadakan penghentian penyidikan;
 - j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b mempunyai wewenang sesuai dengan undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing dan dalam pelaksanaan tugasnya berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik tersebut dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a.
- (3) Dalam melakukan tugasnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), penyidik wajib menjunjung tinggi hukum yang berlaku.

D.2 Berdasarkan Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Wewenang polisi berdasarkan undang-undang lalu lintas no. 14 tahun 1992 diatur dalam pasal 53, yakni:

1. Selain pejabat polisi Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan dibidang lalu lintas dan

- angkutan jalan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- .2. Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:
 - a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkenaan dengan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
 - b. Melarang atau menunda pengoperasian kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - c. Meminta keterangan dan barang bukti dari pengemudi, pemilik kendaraan, atau pengusaha angkutan umum sehubungan dengan tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.
 - d. Melakukan penyitaan tanda uji kendaraan yang tidak sah;
 - e. Melakukan pemeriksaan terhadap perizinan angkutan umum di terminal;
 - f. Melakukan pemeriksaan terhadap berat kendaraan beserta muatannya;
 - g. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
 - h. Menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta perizinan angkutan umum.
 - .3. Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Adapun penjelasan dari pasal 53 undang-undang lalu lintas no.14 tahun 1992 adalah:

Ayat (1)

Penyidikan pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan laik jalan memerlukan keahlian, sehingga perlu adanya petugas khusus untuk melakukan penyidikan di samping pegawai yang biasa bertugas menyidik tindak pidana. Petugas dimaksud adalah pegawai negeri sipil di lingkungan departemen yang membawahi bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Ayat (2)

Huruf a sampai huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Yang dimaksud dengan perizinan angkutan umum adalah perizinan yang berkaitan dengan pendirian usaha angkutan umum dan perizinan yang berkaitan dengan pengaturan dan pengendalian angkutan umum yang beroperasi dalam jaringan trayek dan tidak

dalam jaringan trayek. Walaupun ketentuan ini menetapkan bahwa pemeriksaan terhadap perizinan angkutan umum adalah di terminal, namun dalam keadaan-keadaan tertentu pemeriksaan tersebut dapat dilakukan di luar terminal.

Huruf f

Alat yang digunakan untuk memeriksa berat kendaraan beserta muatannya dapat berupa alat untuk menimbang yang dipasang secara tetap pada suatu tempat tertentu atau alat yang dapat dipindah-pindahkan.

Huruf g

Cukup jelas

Huruf h

Cukup jelas

Ayat (3)

Pelaksanaan penyidikan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku antara lain Pasal 7 ayat (2) dan Pasal 107 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

D.3. Berdasarkan Undang-undang no. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Dalam undang-undang ini, wewenang polisi diatur dalam pasal 15, yakni:

- a. Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14 Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum berwenang:
 - a. Menerima laporan dan/atau pengaduan;
 - b. Membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
 - c. Mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
 - d. Mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
 - e. Mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
 - f. Melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
 - g. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
 - h. Mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
 - i. Mencari keterangan dan barang bukti;
 - j. Menyelenggarakan pusat informasi kriminal nasional;
 - k. Mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;

- l. Memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
- m. Menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.
- b. Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang :
 - a. Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
 - b. Menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
 - c. Memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
 - d. Menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
 - e. Memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;
 - f. Memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;
 - g. Memberikan petunjuk, mendidik, dan melatih aparat kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
 - h. Melakukan kerja sama dengan kepolisian negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
 - i. Melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
 - j. Mewakili pemerintah republik indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;
 - k. Melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.
- c. Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a dan d diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Wewenang polisi seperti disebutkan diatas, berkaitan erat dengan fungsi utama polisi, yaitu tugas polisi preventif dan represif. Tugas-tugas polisi preventif yaitu mencegah, mengatur, atau melakukan tindakan-tindakan yang berupa usaha, kegiatan, pekerjaan untuk tidak terganggunya ketertiban, keamanan, kedamaian, ketenangan, atau ketentraman, dan kesehatan umum masyarakat. Misalnya patroli, penyuluhan, penerangan-penerangan pendidikan, melakukan bantuan atau pertolongan dan sebagainya yang apabila dikaitkan dengan perundang-undangan sering

disebut sebagai pengayom, pelindung, pembimbing, dan pelayanan masyarakat.

Sedangkan tugas-tugas polisi represif adalah tugas-tugas kepolisian yang bersifat menindak terhadap para pelanggar hukum untuk diproses dalam surat perintah penangkapan (SPP) seseorang dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku baik didalam KUHAP maupun peraturan perundang-undangan lainnya.²³

Jadi dapat disimpulkan bahwa wewenang polisi dalam melaksanakan dan menanggulangi penggunaan sabuk pengaman tersebut berkaitan erat dengan tugas polisi, yang artinya secara preventif polisi dapat melakukan patroli sebagai usaha penertiban penggunaan sabuk pengaman bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, memberikan penyuluhan-penyuluhan kepada masyarakat tentang pentingnya penggunaan sabuk pengaman tersebut, dan lain sebagainya, yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran-pelanggaran dan untuk menciptakan penertiban lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan secara represif, polisi dapat melakukan penindakan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran, dalam hal ini yang tidak menggunakan sabuk pengaman padahal sudah tersedia di kendaraannya. Penindakan ini dapat berupa teguran maupun dengan memberikan surat tilang, yang harus disesuaikan dengan pelanggaran yang dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undang yang berlaku.

²³ M. Faal, *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi (Diskersi Kepolisian)*, cetakan pertama, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1991, hal.60-61.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini, menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis dimaksudkan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum yaitu peraturan-peraturan yang berhubungan dengan ketentuan pelaksanaan mengenai kewajiban pemakaian sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat atau lebih pada umumnya. Sedangkan pendekatan sosiologis artinya dalam membuat penelitian tersebut didasarkan pada kenyataan yang terjadi dalam masyarakat,²⁴ yaitu adanya pelaksanaan ketentuan mengenai kewajiban penggunaan sabuk pengaman bagi pemakai kendaraan roda empat atau lebih. Jadi yang dimaksud dengan penelitian yuridis sosiologi adalah suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata di masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk menemukan fakta (*fact finding*), kemudian dilanjutkan dengan menemukan masalah (*problem finding*), kemudian menuju pada identifikasi masalah (*problem identification*), dan pada akhirnya menuju kepada penyelesaian masalah (*problem solution*)²⁵

²⁴ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998

²⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI PRESS), cetakan ketiga, 1986, hal 10

B. Lokasi Penelitian

Untuk membahas permasalahan yang ada dalam skripsi ini, penulis melakukan penelitian di Unit Lalu Lintas Polresta Malang. Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pertimbangan bahwa tempat tersebut dianggap sudah cukup representative untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti oleh penulis. Selain itu, di lokasi penelitian ini telah banyak penindakan terhadap kasus pelanggaran lalu lintas yang berkaitan dengan penggunaan sabuk pengaman dimana telah terjadi 39856 pelanggaran lalu lintas yang terdiri atas 222 pelanggaran mengenai muatan, 13133 mengenai marka / rambu, 11774 jenis pelanggaran surat-surat, dan 14727 mengenai kelengkapan pada kendaraan. Dari 39856 kasus pelanggaran lalu lintas, semuanya dapat diselesaikan oleh polisi lalu lintas melalui pemberian surat tilang.

C. Jenis Data dan Sumber Data

C.1. Jenis Data

a. Data Primer

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

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diusahakan sendiri oleh peneliti misalnya dari bahan-bahan kepustakaan yang meliputi buku, data arsip, data resmi dari instansi yang digunakan sebagai tempat penelitian.²⁶

Data sekunder dari hasil penelitian ini diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mempelajari literatur, makalah ilmiah, surat kabar (koran), majalah, data arsip dari instansi kepolisian (Polresta Malang) yang digunakan sebagai tempat penelitian dan peraturan perundang-undangan.

C.2. Sumber Data

a. Sumber Data Primer

Pada sumber data ini meliputi wawancara dengan informan kunci yang diperoleh dari kantor Polresta Malang serta data tambahan yang diperoleh dari wawancara ataupun pemberian kuisioner kepada beberapa anggota unit lalu lintas Polresta Malang

b. Sumber Data Sekunder

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

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

²⁶ Marzuki. 1977. *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, hal: 55

3. Peraturan Pemerintah No.44 tahun 1993 Tentang Kendaraan an Pengemudi.
4. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Undang-Undang No.2 Tahun 2002, Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
6. Keputusan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2002 Tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan
7. Peraturan perundang-undangan yang lainnya yang mempunyai hubungan dengan permasalahan dalam penelitian ini.
8. Buku kepustakaan yang berkaitan dengan masalah pidana.

D. Populasi dan Sampel

D.1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama.²⁷ Populasi ini dapat berupa himpunan orang, benda (baik hidup atau mati), kejadian, kasus-kasus, waktu atau tempat dengan sifat atau ciri yang sama. Subyek yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh petugas polisi Polresta Malang bagian Lalu Lintas pada khususnya dan masyarakat umum pada umumnya.

²⁷ Bambang Sunggono..*Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997.hal: 118

D.2. Sampel

Pengambilan sampel dilakukan berdasarkan teknik non random sampling, yaitu cara pengambilan elemen-elemen dari populasi sedemikian rupa sehingga tidak setiap elemen atau individu dalam populasi mendapat kesempatan yang sama untuk terpilih menjadi anggota sampel.²⁸ Sedangkan penentuan Sampel menggunakan (*Purposive Sampling*), dimana penulis memilih subyek-subyek dari anggota populasi, yaitu pihak-pihak yang representatif. Untuk itu pihak yang terkait antara lain :

1. Kaurminops Lantas Polresta Malang
2. Anggota masyarakat yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas di kawasan tertib lalu lintas Kota Malang sebanyak 5 orang dengan pertimbangan data yang diperoleh dari sampel populasi ini dapat melengkapi data yang dibutuhkan penulis.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis, yaitu:

a. Untuk Data Primer

Data Primer dalam penelitian ini akan diperoleh penulis dengan melakukan penelitian lapangan. Penelitian lapangan adalah kegiatan penelitian yang dilakukan di lingkungan masyarakat tertentu baik lembaga dan organisasi kemasyarakatan (sosial) maupun lembaga-

²⁸ Marzuki. 1977. *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia, hal: 45

lembaga pemerintah.²⁹ Sedangkan metode yang akan digunakan dalam penelitian lapangan ini adalah dengan menggunakan angket/kuesioner dan dengan melakukan wawancara/interview terhadap narasumber/responden.

b. Untuk Data Sekunder

Data sekunder akan diperoleh dengan melakukan studi pustaka, baik dengan literatur-literatur, penelusuran situs di internet, peraturan perundang-undangan dari berbagai sumber dan juga data-data rekapitulasi mengenai kasus-kasus pelanggaran mengenai pemakaian sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat atau lebih.

F. Teknik Analisa Data

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

²⁹ Hadari Nawawi. 1993. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University press, hal: 30

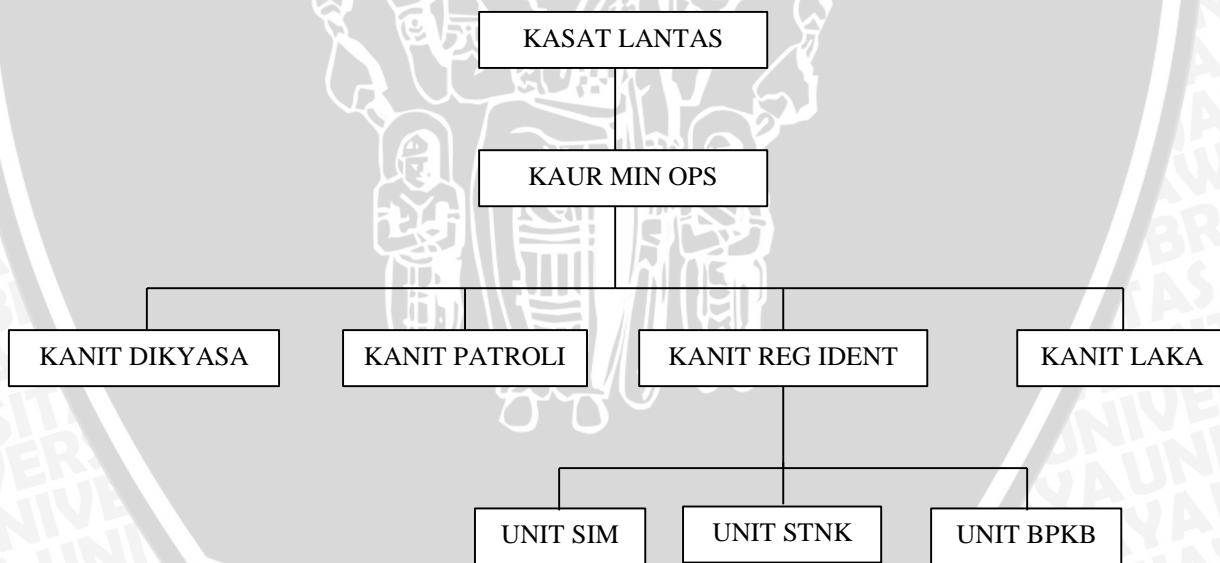
BAB IV

PEMBAHASAN

A. Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang

Struktur organisasi mutlak bagi setiap organisasi, hal ini dimaksudkan untuk mempermudah bekerjanya fungsi-fungsi dan tanggung jawab dari komponen-komponen yang ada didalam suatu instansi. Dengan adanya struktur organisasi, kantor polisi dapat melaksanakan kegiatannya lebih terarah dan terkoodinir dalam mencapai tujuan organisasi

Bagan I
Struktur Organisasi Satlantas Polresta Malang



Sumber : Satlantas Polresta Malang, tahun 2007

Uraian jabatan :

1. Kasatlantas

a. Menyelenggarakan fungsi teknis lalu lintas dalam wilayah Resto Malang yang meliputi :

- Gakkum Lantas
- Dikmas Lantas
- Perencanaan Jalan
- Reg Ident Lantas

b. Kasat Lantas bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas kewajibannya kepada Kapolres dan dalam melaksanakan tugas kewajibannya dibantu oleh Kaur Min Ops.

2. Kaur Min Ops

- Menyelenggarakan administrasi pelayanan bidang lalu lintas.
- Kordinator staff lalu linbtas dalam rangka melaksanakan, merencanakan, serta melaporkan kegiatan.
- Menyelenggarakan dan merencanakan operasional lalu lintas.

3. Kanit Dikyasa

- Unit yang melaksanakan kegiatan dalam rangka pendidikan kepada masyarakat yang terorganisir maupun tidak terorganisir serta rekayasa lalu lintas.
- Memberikan bimbingan dan penyuluhan serta penerangan kepada pengguna jalan.

4. Kanit Patroli

- Menyelenggarakan kegiatan dalam rangka preventif, represif, dan pre empetif pada pengguna jalan (Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan, Patroli).

5. Kanit Reg Ident

- Menyelenggarakan kegiatan registrasi kendaraan bermotor dan pengemudi kendaraan bermotor. (SIM, STNK, BPKB, Plat no. kendaraan).

6. Kanit Laka

- Menyelenggarakan bidang penyidikan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

B. Visi dan Misi Polantas

B.1. Visi Polantas

Polantas yang mampu menjadi pelindung, pengayom pelayanan masyarakat yang selalu dekat dan bersama-sama dengan masyarakat serta sebagai aparat penegak hukum yang professional dan proporsional yang selalu menjunjung tinggi supremasi hukum dan hak azasi manusia memelihara keaman dan ketertipan dan kelancaran lalu lintas.

B.2. Misi polantas

- Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan para pemakai jalan sehingga para pemakai jalan aman selama dalam perjalanan dan selamat sampai tujuan.

- Memberikan bimbingan kepada masyarakat lalu lintas melalui upaya preventif yang dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan serta kepatuhan kepada ketentuan peraturan lalu lintas.
- Menegakan peraturan lalu lintas secara professional dan proporsional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum dan HAM.
- Memelihara keamanan, ketertipan dan kelancaran lalu lintas dengan memperhatikan norma-norma dan nilai hukum yang berlaku.
- Meningkatkan upaya konsolidasi ke dalam sebagai upaya menyamakan misi polantas.

C. Realita Kasus Pelanggaran Lalu Lintas Yang Berkaitan Dengan Ketentuan Pemakaian Sabuk Pengaman Di Wilayah Polresta Malang

Ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas beserta sanksinya diatur dalam pasal 54 sampai pasal 67 Undang-undang No. 14 Tahun 1992. Dari data yang terdapat di Kepolisian Resot Kota Malang, jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Malang sangat memprihantinkan, sehingga hal ini dapat mengganggu keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Realitas pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Kota Malang dapat dilihat dari data-data yang ada dibawah ini, yaitu mulai bulan Januari sampai Oktober 2007. Yakni mengenai jenis pelanggaran, usia pelanggar, tingkat pendidikan pelanggar, dan jenis profesi pelanggar. Adapun jenis data yang diperoleh sebagai berikut :

Tabel 1
Jenis pelanggaran dalam tahun 2007

BULAN	JENIS PELANGGARAN						JUMLAH
	MUATAN	KECEPATAN	MARKA/ RAMBU	SURAT- SURAT	KELENGKAPAN	LAIN- LAIN	
Januari	17		1623	1115	1245		4000
Februari	53		1897	2480	3120		7550
Maret	16		1452	1102	1180		3750
April	13		1531	1371	1562		4477
Mei	32		1864	1420	1870		5186
Juni	30		1650	1331	1889		4900
Juli	26		914	1054	1245		3239
Agustus	18		1020	974	1315		3327
September	12		837	673	923		2445
Oktober	5		345	254	378		982

Sumber Data: Kantor Polresta Malang, Tahun 2007

Kesadaran para pemakai jalan untuk melengkapi kendaraan terutama untuk melengkapi kendaraan roda empat atau lebih dengan sabuk pengaman sangat rendah, itu dapat dilihat sesuai dengan tabel diatas yakni jenis pelanggaran sesuai dengan kelengkapan sangat berimbang atau tidak begitu jauh dengan pelanggaran jenis marka/rambu-rambu maupun jenis surat-surat..

Kurangnya disiplin para pemakai jalan dalam mematuhi kelengkapan dalam berkendara dapat menjadi suatu ancaman bagi si pengendara, yakni dapat menimbulkan bahaya kecelakaan atau dapat menimbulkan kerugian bagi si pengendara ketika terjadi kecelakaan yakni dapat menimbulkan luka-luka yang serius/parah.

Dari jenis pelanggaran yang terjadi di wilayah hukum Polresta Malang, pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan roda dua

lebih banyak dibandingkan dengan pengendara kendaraan roda empat atau lebih, itu di karenakan:³⁰

1. Pertumbuhan jumlah penduduk yang ada di kota Malang terutama pendatang maupun penduduk asli semakin tinggi, hal ini dikarenakan kota Malang merupakan salah satu kota terbesar di Jawa Timur selain itu Kota Malang merupakan salah satu kota pendidikan yang ada di Indonesia, sehingga tidak menutup kemungkinan para pendatang maupun penduduk asli menggunakan kendaraan roda dua untuk bepergian. Apalagi kendaraan roda sudah bukan lagi barang mewah.
2. Dalam penyelenggaraannya pelanggaran sabuk pengaman tidak efektif, ini dikarenakan ada pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang lebih efektif dari pada sabuk pengaman, misalnya : tidak memakai helm, tidak membawa SIM, dan tidak membawa STNK.
3. Ketentuan pidana yang diberikan kepada pelanggar di rasa sangat berat, yakni pidana penjara 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya 1 juta rupiah.
4. Pemakaian sabuk sendiri dirasa tidak terlalu penting apabila di gunakan di dalam kota, hal ini di karenakan jarak antara tempat satu ke tempat lain relative dekat, hal ini akan jauh lebih efektif jika pemakaian sabuk pengaman di pakai untuk keperluan keluar kota. Selain itu resiko kecelakaan untuk didalam kota lebih kecil daripada bepergian keluar kota.

³⁰ Wawancara dengan KAURMINOPS LANTAS POLRESTA MALANG, Bapak Hery W.Widodo, tanggal 4 Oktober 2007

Tabel II
Jenis usia pelanggar dalam tahun 2007

JENIS USIA GAR LALU LINTAS TAHUN 2007

BULAN	JENIS USIA						JUMLAH
	0-15	16-25	26-35	36-45	46-55	56 Keatas	
Januari	86	1764	1756	351	38	5	4000
Februari	74	3243	3216	842	154	21	7550
Maret	68	1694	1625	344	16	3	3750
April	97	1865	1985	465	55	10	4477
Mei	78	2344	2156	525	84	7	5194
Juni	64	2156	2133	483	61	3	4900
Juli	53	1473	1346	324	41	2	3239
Agustus	24	1502	1412	353	35	1	3327
September	12	1103	1040	257	24	1	2437
Oktober	3	465	382	120	12	0	982

Sumber Data: Kantor Polresta Malang, Tahun 2007

Dari data diatas disebutkan bahwa umur para pelanggar lalu lintas didominasi antara umur 16-25 tahun dan umur 26-35 tahun. Pada usia-usia tersebut seseorang masih memiliki jiwa pemberani untuk melakukan pelanggaran lalu lintas, terutama untuk pelanggaran lalu lintas tertentu, contohnya mengendarai kendaraan bermotor dengan cara kebut-kebutan, menerobos rambu-rambu lalu lintas maupun lampu petunjuk jalan, memodifikasi kendaraan bermotor.

Untuk para pelanggar umur 56 keatas lebih sedikit dibandingkan umur-umur pelanggar lainnya. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat kerawanan akan adanya bahaya kecelakaan, hal ini disebabkan karena pada usia tersebut, seseorang akan memiliki fisik yang lebih lemah daripada umur-umur yang lebih muda.

Tabel III
Jenis pendidikan pelanggar dalam tahun 2007

JENIS PENDIDIKAN GAR LALU LINTAS TAHUN 2007

BULAN	JENIS PENDIDIKAN						JUMLAH
	SD	SMP	SMU	PT	DROP OUT	LAIN-LAIN	
Januari	14	362	1780	1777	67		4000
Februari	12	429	3460	3598	51		7550
Maret	11	366	1682	1668	23		3750
April	8	285	2242	1928	30		4493
Mei	6	254	2506	2386	42		5194
Juni	3	247	2484	2137	29		4900
Juli	2	155	1635	1431	16		3239
Agustus	1	168	1752	1381	25		3327
September	2	114	1212	1106	11		2445
Oktober	4	94	464	415	5		982

Sumber Data: Kantor Polresta Malang, Tahun 2007

Untuk jenis pelanggaran sesuai dengan tingkat pendidikan para pelanggar, SMU dan perguruan tinggi (PT) menempati tingkat pertama atau dapat dikatakan cukup berimbang, yakni sebanyak 48 % pelanggaran dilakukan oleh pelanggar yang jenis pendidikan SMU dan 45 % dilakukan oleh pelanggar dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi. Hal ini dikarenakan umur mereka juga masih produktif sehingga cenderung untuk melakukan pelanggaran lalu lintas, yakni umur antara 16 sampai 25 tahun. Bahkan untuk anak SMU, polisi lalu lintas telah bekerjasama dengan orang tua dan guru untuk mencegah terjadinya pelanggaran di kalangan pelajar, khususnya balapan liar namun mereka tetap tidak jera.

Jadi walaupun seseorang mempunyai pendidikan tinggi belum tentu mempunyai tingkat kesadaran hukum yang tinggi pula, kondisi ini menunjukkan masih lemahnya kesadaran masyarakat menaati peraturan lalu lintas.

Tabel IV
Jenis profesi pelanggar tahun 2007

BULAN	Jenis Profesi								Jumlah
	TNI/ POL RI	PNS	Swas ta	Mahasis wa	Pela jar	Penge mudi	Peda gang	Tani/Buruh/Lain -lain	
Januari		6	352	1275	1241	151	380	24	3429
Februari		4	1453	2436	2332	354	875	96	7550
Maret		1	685	1278	1264	93	415	14	3750
April			832	1354	1620	102	545	24	4477
Mei			296	1796	1834	245	503	65	4739
Juni			750	1666	1712	231	485	56	4900
Juli			612	1046	985	213	359	24	3239
Agustus			521	1110	977	223	369	27	3227
September			325	922	791	154	235	18	2445
Oktober			123	296	234	160	121	8	942

Sumber Data: Kantor Polresta Malang, Tahun 2007

Profesi mahasiswa dan pelajar menduduki nilai persentase tertinggi dalam hal pelanggaran lalu lintas, yakni sekitar 34 persen. Sekitar 54 % dilakukan oleh pelajar dari tingkatan SMP dan SMU, hal ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat, termasuk orangtua untuk memberikan pemahaman kepada anaknya. Selain itu banyak orangtua memberikan kebebasan kepada anaknya menggunakan motor, padahal anak itu belum cukup umur dan belum memiliki SIM..

Berbagai macam dilakukan oleh polisi lalu lintas untuk memberikan efek jera kepada para pelanggar lalu lintas, yakni mulai memberikan tilang sampai mengamankan motor para pelanggar untuk batas waktu tertentu tetapi hal tersebut tidak dapat memberikan efek jera.

Dengan bertitik tolak pada sebab-sebab tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa, masalah kepatuhan sebenarnya merupakan suatu derajat kualitatif yang dapat dibedakan dalam tiga proses, yakni :³¹

1. Suatu proses di mana kepatuhan didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindari diri dari hukuman yang mungkin dijatuhkan.
2. Kepatuhan hukum yang terjadi bukan karena nilai intrinsik dari kaedah tersebut, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang memberi wewenang untuk menerapkan kaedah-kaedah hukum tersebut.
3. Proses kepatuhan berlangsung karena secara intrinsik kepatuhan tersebut mempunyai imbalan.
4. Kepatuhan disebabkan, karena sebagian besar dari kepentingan terjamin oleh hukum.

D. Langkah-Langkah Yang Dilakukan Polresta Malang Dalam Menerapkan Dan Melaksanakan Kewajiban Melengkapi Dan Menggunakan Sabuk Pengaman Bagi Masyarakat Malang

Pelanggaran lalu lintas merupakan permasalahan di bidang lalu lintas yang dari tahun ke tahun jumlahnya terus meningkat. Segala bentuk pelanggaran lalu lintas merupakan ancaman dan gangguan akan tercapainya ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang tidak jarang akan menimbulkan

³¹ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial, anggota IKAPI*, Bandung, 1981. hal. 56

kecelakaan lalu lintas. Sebagai upaya untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang tertib dan lancar tersebut serta untuk mencegah dan mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas maka dilakukan penindakan terhadap para pelanggar tersebut. Adanya penindakan terhadap para pelanggar merupakan upaya atau tindakan awal yang perlu dilaksanakan sebelum situasi lalu lintas berkembang menjadi tidak lancar, tidak tertib sehingga dapat menimbulkan kecelakaan. Penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas sebaiknya diawali dengan peringatan kepada para pelanggar lalu lintas.

Penindakan pelanggaran lalu lintas adalah merupakan tindakan penegakan hukum oleh polri ataupun instansi penegak hukum lainnya yang mempunyai wewenang kepolisian terbatas di bidang lalu lintas agar undang-undang lalu lintas atau peraturan lalu lintas ditaati oleh setiap pemakai jalan.³²

Tentang penyederhanaan prosedur penyelesaian perkara-perkara pelanggaran lalu lintas, dan setelah pemberlakuan undang-undang No. 14 Tahun 1992 maka telah diperbarui pula surat keputusan bersama dari ketua mahkamah agung, menteri kehakiman republik indonesia, jaksa agung dan kepala kepolisian republik indonesia tanggal 23 Desember 1992.

Penyederhaan prosedur penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas ini dimaksudkan untuk menyederhanakan dari sistem tilang sebelumnya. Sistem tilang yang baru ini memiliki tujuan pokok yakni menuju ke arah penyederhanaan prosedur penyelesaian pelanggaran lalu lintas jalan

³² Markas Besar Polri Lembaga Pendidikan dan Pelatihan, Buku Pedoman Tugas Bintara Polri, Tahun 1994, hal. 13

yang hanya mencakup beberapa pelanggaran lalu lintas tertentu saja. Dalam surat keputusan bersama mahkamah agung, menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian RI tanggal 23 Desember 1992 dinyatakan ada 27 jenis pelanggaran yang diklarifikasikan menjadi tiga (3) bagian, yaitu :

1. Ringan
2. Sedang
3. Berat

Adapun yang termasuk dalam klarifikasi jenis pelanggaran ringan adalah :

1. Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem, dan isyarat dengan bunyi bagi kendaraan tidak bermotor (pasal 58 Jo pasal 17 ayat 1 UULAJ)
2. Melanggar rambu-rambu perintah atau rambu-rambu larangan (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 17 ayat 3 dan 4 PP 43 Tahun 1993)
3. Melanggar marka membujur garis utuh tunggal atau ganda (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 22 ayat 1 PP 43 Tahun 1993)
4. Melanggar marka melintang garis utuh sebagai batas berhenti (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 22 ayat 2 PP 43 Tahun 1993)
5. Melanggar ketentuan lampu-lampu isyarat dan alat pemantul cahaya (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 29 PP 43 Tahun 1993)
6. Melanggar larangan melewati kendaraan lain diperSIMpangan atau perlintasan sebidang (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 55 a PP 43 Tahun 1993)

7. Melanggar larangan melewati kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan penyebrang jalan (pasal 61 ayat 1 UULAJ JO pasal 65 PP 43 Tahun 1993)
8. Melanggar kewajiban untuk mendahulukan kendaraan yang memiliki hak utama sesuai prioritas (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 65 PP 43 Tahun 1993)
9. Melanggar larangan berhenti atau parkir ditempat-tempat tertentu (pasal 61 UULAJ Jo pasal 66 ayat 2 PP 43 Tahun 1993)
10. Melanggar kewajiban menggunakan helm bagi pengemudi atau penumpang sepeda motor atau mobil tanpa rumah-rumah (pasal 61 ayat 2 UULAJ Jo pasal 70 PP 43 Tahun 1993)
11. Melarang larangan membunyikan klakson pada tempat-tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu-rambu (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 71 ayat 2 PP 43 Tahun 1993)
12. Melanggar ketentuan penggunaan sirine (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 72 PP 43 Tahun 1993)
13. Melanggar kewajiban menyalakan lampu utama dekat, lampu posisi depan dan belakang atau lampu tanda nomor kendaraan pada waktu malam hari/gelap (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 73 ayat 1 Tahun 1993)
14. Melanggar larangan menyalakan lampu peringatan berwarna biru atau merah kecuali kendaraan tertentu (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 74 ayat 1c PP 43 Tahun 1993)

15. Melanggar kewajiban menyalakan lampu petunjuk arah waktu akan membelok atau berbalik arah (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 72 ayat 2b PP 43 Tahun 1993)
16. Melanggar kewajiban menyalakan lampu tanda berhenti waktu menaikkan atau menurunkan penumpang bus sekolah (pasal 61 ayat 1 Jo pasal 74 ayat 2c PP 43 Tahun 1993)
17. Melanggar kewajiban menyalakan lampu peringatan berwarna kuning bagi kendaraan tertentu (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 74 ayat 2e PP 43 Tahun 1993)
18. Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum (pasal 61 ayat 1 UULAJ Jo pasal 80 PP Tahun 1993)
19. Melanggar larangan bagi kendaraan yang ditarik oleh lebih dari satu kendaraan (pasal 61 ayat 1 Jo pasal 124 ayat 1a PP 22 Tahun 1993)
20. Melanggar kewajiban menggunakan alat penarik yang kaku apabila kendaraan yang ditarik beratnya lebih dari 4000 kg (pasal 61 ayat 1 Jo pasal 124 ayat 1b PP 44 Tahun 1993)

Yang termasuk jenis pelanggaran sedang ialah :

1. Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus uji bagi mobil bus, barang, kendaraan umum, kereta gandeng/tempelan atau kendaraan khusus (pasal 56 ayat 1 UULAJ Jo pasal 148 PP 44 Tahun 1993)
2. Tidak melengkapi TNKB/TNCKB atau stek beserta formulir BTCK (pasal 57 ayat 2 UULAJ Jo pasal 197 ayat 1 dan 3 PP Tahun 1993)
3. Tidak melengkapi TNKB/TNCKB yang sesuai ketentuan (pasal 57 ayat 2 UULAJ Jo pasal 191 ayat 1 PP 44 Tahun 1993)

4. Tidak dapat menunjukkan SIM sesuai ketentuan (pasal 59 ayat 1 UULAJ Jo pasal 211 dan 212 PP 44 Tahun 1993)

Yang termasuk jenis pelanggaran berat adalah :

1. Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya, kecuali sebagaimana yang dimaksud pasal 3 ayat 1 PP 41 Tahun 1993 (pasal 54 UULAJ Jo pasal 2 dan pasal 13 ayat 1 PP 41 Tahun 1993)
2. Melanggar persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor (pasal 53 UULAJ Jo pasal 29 dan pasal 70 PP 44 Tahun 1993)
3. Melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu (pasal 54 UULAJ Jo pasal 11 ayat 1 PP 43 Tahun 1993)

Penindakan pelanggaran lalu lintas dengan sistem tilang ini diterapkan pada pelanggar lalu lintas jalan yang sudah dibuktikan dengan tertangkap tangan. Prosedur penindakan pelanggaran lalu lintas dengan sistem tilang ini dilakukan dengan :

1. Petugas menghentikan pelanggaran dan selanjutnya kepada si pelanggar diberitahukan kesalahan yang telah dilakukan dengan jelas dan tegas, yang dimengerti oleh pelanggar.
2. Bila perlu si pelanggar diperilahkan untuk turun dari kendaraan untuk selanjutnya diperiksa surat-surat kendaraan yang berhubungan dengan pelanggaran.
3. Setelah si pelanggar mengerti tentang kesalahan pelanggaran yang telah dilakukannya, maka dilakukan penyitaan surat-surat kendaraan atau

kendaraannya bila diperlukan, dan kepada pelanggar diberikan formulir/blanko tilang berwarna merah dan biru. Selanjutnya dilakukan proses penuntutan ke sidang pengadilan

4. Formulir/blanko tilang warna merah berfungsi sebagai surat panggilan terdakwa untuk hadir dalam sidang pengadilan dan formulir/blanko tilang warna biru berfungsi untuk mengambil barang sitaan sehubungan dengan pelanggaran tersebut di kepolisian.³³

Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dengan sistem tilang sangat singkat baik dari si pelanggar ditangkap sampai dengan eksekusi hukuman hanya menggunakan surat-surat isian atau formulir yang terdiri dari beberapa warna, yang terdiri atas 5 (lima) lembar isian atau formulir, yaitu :

1. Lembar pertama warna merah untuk pelanggar sebagai surat panggilan dalam sidang pengadilan
2. Lembar kedua warna biru untuk pelanggar guna mengambil barang titipan di polri sebagai arsip bagian SIM atau STNK atau bagian administrasi lalu lintas kepolisian
3. Lembar ketiga warna hijau untuk pengadilan negeri
4. Lembar keempat warna kuning untuk laporan petugas dan bagian operasi lalu lintas kepolisian ke mabak polri
5. Lembar ketigawarna putih untuk Kejaksaan negeri

Untuk menyesuaikan dan menampung segala kegiatan yang seharusnya ditempuh dalam proses penyelesaian suatu perkara pidana,

³³ Ibid, hal. 25

khususnya perkara pelanggaran lalu lintas maka lembar-lembar surat isian atau formulir tersebut berisi :

1. Identitas-identitas lain dari pelanggar, pasal-pasal yang dilanggar, jenis-jenis dari pada pelanggaran lalu lintas tertentu, tempat, hari, dan waktu pelanggar harus menghadap ke pengadilan negeri, jumlah uang titipan/angkak pinalti, penunjuk wakil yang akan hadir pada sidang di pengadilan, tanda penerimaan keputusan kehakiman dan syarat-syarat lain yang dibutuhkan dalam proses penyelesaian perkara.
2. A. Pada halaman belakang lembar surat isian atau formulir yang merah berisi ketentuan-ketentuan yang diharuskan atau dibutuhkan untuk seorang pelanggar dalam proses penyelesaian perkara
B. Pada halaman belakanglembar surat isian atau formulir yang berwarna biru berisi ketentuan-ketentuan yang diharuskan atau dibutuhkan untuk seorang pelanggar dalam proses penyelesaian perkara dan untuk kepentingan bagian administrasi lalu lintas kepolisian bila yang bersangkutan mengambil barang titipan berupa SIM atau STNK.
C. Pada halaman belakang lembar surat isian atau formulir yang berwarna hijau berisi tuntutan jaksa dan keputusan hakim, surat pernyataan menerima keputusan hakim, perintah eksekusi dan tanda bukti eksekusi serta data-data yang dibutuhkan untuk kepentingan arsip pengadilan negeri
D. Pada halaman belakang lembar surat isian atau formulir yang berwarna kuning berisi laporan petugas pemeriksa tentang apa yang

telah dilakukan dalam menindak suatu pelanggaran lalu lintas yang sekaligus juga berupa pengantar terhadap lembar-lembar tilang kepada kepala polisi atau badan lalu lintas kepolisian setempat yang bersangkutan guna penyelesaian perkara selanjutnya serta data-data yang perlu diarsipkan untuk kepentingan operasi lalu lintas selanjutnya terhadap jenis-jenis pelanggaran lalu lintas

E. Pada halaman belakang lembar surat isian atau formulir yang berwarna putih berisi tuntutan jaksa dan keputusan hakim, perintah eksekusi dan tanda bukti eksekusi serah data-data yang dibutuhkan untuk kepentingan arsip kejaksaan negeri.

Berdasarkan Str Kapolda Nopol Str/180/1993 Tanggal 27 Mei 1993 tentang Uji Joba Tilang Yang Diperbaharui maka setelah dilakukan penyempurnaan dalam berbagai hal yang diperlukan, diberlakukanlah sistem tilang gaya baru yang mulai berlaku tanggal 20 juli 1993. Menurut sistem tilang gaya baru ini ada tiga (3) alternatif bagi pelanggar yang ditindak :

1. Alternatif pertama :

- Pelanggar mengerti dan menerima tuduhan petugas
- Pelanggar bersedia mewakili kepada seorang wakil yang telah disiapkan oleh pihak polri untuk maju ke sidang pengadilan tilang
- Pelanggar menyerahkan SIM/STNK atau kendaraan sebagai jaminan.
- Pelanggar hanya menerima surat atau formulir tilang yang berwarna biru.

- Pelanggar membayar uang titipan ke bank rakyat indonesia (BRI) paling lambat lima (5) hari sejak tanggal ditilang.
- Setelah setoran diserahkan ke BRI maka pelanggar dapat mengambil barang titipan yang berupa SIM/STNK atau kendaraan ditempat kejadian atau dikantor satlantas setempat.
- Jika ternyata uang yang dititipkan di BRI berkelebihan maka uang kelebihannya dapat diambil di kantor BRI setelah siding perkara tersebut dengan batas maksimum 90 hari usai siding.
- Namun jika lebih dari 90 hari maka pengambilan uang titipan tersebut dilakukan di kantor kas negara.

2. Alternatif kedua :

- Pelanggar mengerti dan menerima tuduhan petugas
- Pelanggar menyatakan bersedia hadir sendiri dalam sidang pengadilan tilang.
- Pelanggar menyerahkan SIM/STNK atau kendaraan sebagai jaminan.
- Pelanggar menerima surat atau formulir tilang 2 lembar yaitu yang berwarna merah dan berwarna biru.
- Pelanggar bersedia membayar uang titipan ke bank rakyat indonesia (BRI) paling lambat 5 hari sejak tanggal ditilang tetapi pelanggar ingin menghadiri sendiri ke sidang pengadilan.
- Pelanggar menghadiri sendiri ke sidang pengadilan tilang dengan membawa surat atau formulir tilang warna merah.

- Setelah putusan hakim dijatuhkan pada pelanggar maka pelanggar dapat mengambil barang titipan yang berupa SIM/STNK atau kendaraan ditempat kejadian atau di kantor satlantas setempat.
- Jika ternyata uang yang dititipkan di BRI berlebihan maka uang kelebihanannya dapat diambil di kantor BRI setelah sidang perkara tersebut dengan batas maksimum pengambilan 90 hari usai sidang.
- Namun jika lebih dari 90 hari maka pengambilan uang titipan tersebut dilakukan di kantor kas negara.

3. Alternatif ketiga :

- Pelanggar menolak tuduhan yang disangkakan oleh petugas polri.
- Pelanggar akan hadir sendiri dalam sidang pengadilan tilang pada waktu yang telah ditentukan.
- Pelanggar tidak bersedia membayar uang titipan ke BRI.
- Pelanggar menyerahkan SIM/STNK atau kendaraan sebagai barang bukti dan barang bukti tersebut akan disita oleh petugas.
- Pelanggar akan menerima surat atau foirmulir tilang satu (1) lembar yang berwarna merah dan pelanggar tidak perlu menandatangani surat atau blanko tilang tersebut.
- Pelanggar mengikuti sidang pengadilan pada hari atau tanggal yang telah ditentukan dalam surat tilang dan pelanggar akan mendengar putusan hakim mengenai besar denda atau jenis pelanggaran yang dilakukan telah dilakukan pelanggar.

- Setelah mendengar putusan hakim tentang besarnya denda maka pelanggar membayar denda di pengadilan. Uang denda kemudian disetorkan oleh jaksa ke bank rakyat indonesia (BRI).
- Setelah membayar denda pelanggar baru dapat mengambil barang bukti yang disita petugas ke kantor satlantas setempat.

Untuk sidang pelanggaran lalu lintas di pengadilan Negeri Malang biasanya dilaksanakan pada hari selasa dan kamis. Dalam sidang pelanggaran lalu lintas ini hanya dipimpin oleh seorang hakim tunggal serta dibantu oleh dua atau tiga orang wakil dari panitera.

E. Hambatan-hambatan Yang Dihadapi Oleh Unit Satuan Lalu Lintas Polresta Malang Dalam Melaksanakan Dan Menanggulangi Penggunaan Sabuk Pengaman

Ada beberapa hambatan yang menyebabkan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi dan penumpang disampingnya tidak efektif. Berikut ini penulis akan menguraikan hambatan-hambatan yang dihadapi dalam penerapan pasal 61 ayat 2 dan 3 Undang-undang No 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yakni :³⁴

³⁴ Wawancara dengan KAURMINOPS LANTAS POLRESTA MALANG, Bapak Hery W. Widodo, tanggal 27 November 2007

1) Penerapan penegakan hukum

Sejak di undangkannya undang-undang no.14 tahun 1992 ini sering menimbulkan berbagai macam pertentangan, yakni pertentang yang berhubungan dengan sanksi yang diberikan apabila seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas. Begitu pula dengan penerapan sanksi sabuk pengaman, para pengemudi kendaraan roda empat atau lebih biasanya jarang memakai sabuk pengaman dengan berbagai macam alasan.

Di dalam Undang-undang No. 14 Tahun 1992 memuat beberapa sanksi yang dianggap sangat memberatkan bagi para pengendara roda dua maupun roda empat atau lebih. Diantara beberapa sanksi, penulis akan mengambil contoh sanksi yang ada dalam Undang-undang No. 14 Tahun 1992 yakni pasal 61 ayat 2 dan 3 :

(2) barangsiapa tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (1) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).

(3) barangsiapa tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menumpang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah sebagaimana Dimaksud dalam pasal 23 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Dilihat dari isi pasal 61 ayat 2 dan 3 tersebut dapat diketahui bahwa sanksi yang dikenakan terhadap pelanggar yakni denda setinggi-

tingginya 1.000.000,- (satu juta rupiah) atau sekurangkurung paling lama 1 (satu) bulan. Besarnya sanksi yang dikenakan tersebut dirasakan sangat memberatkan bagi masyarakat.

Sanksi hukuman yang berat ini dimaksudkan agar masyarakat lebih berusaha untuk menghindari pelanggaran lalu lintas dengan cara mematuhi undang-undang tersebut, selain itu undang-undang tersebut berfungsi untuk mencegah terjadinya pelanggaran kecelakaan dan untuk menumbuhkan kebiasaan masyarakat dalam berdisiplin lalu lintas.

Sanksi hukuman hanya diberikan kepada orang yang tidak mematuhi undang-undang atau peraturan yang ada. Hukuman kurungan atau denda yang tercantum dalam Undang-undang No. 14 Tahun 1992 dalam pelaksanaannya diputuskan oleh para hakim, dan putusan tersebut didasarkan pada keadilan dan Ketuhanan Yang Maha Esa dengan didasari kearifan dan kebijaksanaan serta dengan mempertimbangkan tuntutan rasa keadilan masyarakat. Hakim akan mempertimbangkan semua aspek atas kesalahan yang dilakukan oleh pelanggar lalu lintas dan tidak akan membuat suatu keputusan dengan sembarangan.

Dari segi aparat penegak hukum dalam hal ini adalah polisi lalu lintas, sering terjadi interaksi antara anggota polri dan anggota masyarakat khususnya dalam penindakan pelanggaran lalu lintas di jalan yang dapat menimbulkan peluang untuk terjadinya pungutan liar, dimana pungutan liar tersebut terjadi karena adanya dorongan atau rangsangan dari oknum petugas maupun masyarakat itu sendiri. Selain itu, adanya keterbatasan personil dalam hal melakukan patroli lalu lintas, sehingga

patroli lalu lintas lebih difokuskan kepada para pengendara kendaraan roda dua.

2) Kurangnya rasa ketauladanan dari pengemudi

Perbedaan sosial ekonomi yang ada dalam masyarakat dapat mengakibatkan para pengguna jalan tidak dapat melengkapi atau memenuhi berbagai macam ketentuan atau syarat-syarat yang ada pada kendaraan bermotor selain itu para pengguna jalan juga kurang peka terhadap sanksi-sanksi yang diberikan oleh para petugas apabila melanggar ketentuan yang ada.

Status pendidikan mempengaruhi seseorang melakukan suatu pelanggaran. Dapat dilihat dalam Tabel III, SMU dan Perguruan Tinggi menempati urutan teratas dalam hal melakukan pelanggaran, Jadi walaupun seseorang mempunyai pendidikan tinggi belum tentu mempunyai tingkat kesadaran hukum yang tinggi pula, kondisi ini menunjukkan masih lemahnya kesadaran masyarakat menaati peraturan lalu lintas.

Kesadaran hukum masyarakat terhadap ketentuan hukum yang berlaku masih rendah sehingga dapat mempengaruhi tingkat kedisiplinan para pemakai jalan untuk tertib berlalu lintas.

Adanya kecenderungan dalam masyarakat yang enggan untuk bekerjasama terutama dengan aparat kepolisian dan anggapan terdapatnya birokrasi yang panjang dalam penyelesaian perkara lalu lintas akan menyebabkan para pelanggar lalu lintas untuk menawarkan jalan damai daripada memilih jalur hukum dengan tilang.

3) Adanya anggapan bahwa berkendara jarak dekat

Pemakaian sabuk sendiri dirasa tidak terlalu penting apabila di gunakan di dalam kota, hal ini di karenakan jarak antara tempat satu ke tempat lain relative dekat, hal ini akan jauh lebih efektif jika pemakaian sabuk pengaman di pakai untuk keperluan keluar kota. Selain itu resiko kecelakaan untuk didalam kota lebih kecil daripada bepergian keluar kota.

Selain itu untuk mengurangi adanya kecelakaan dan tidak menggunakan sabuk pengaman, para pengendara kendaraan roda empat atau lebih dapat melajukan kendaraannya dengan kecepatan rendah.

F. Upaya-Upaya Yang Dilakukan Oleh Unit Satuan Lalu Lintas Polresta Malang Dalam Melaksanakan Dan Menanggulangi Penggunaan Sabuk Pengaman

Dalam pasal 3 undang-undang No. 14 Tahun 1992 telah disebutkan bahwa:

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Berbagai upaya telah dilakukan oleh polri dalam rangka pembinaan hukum di bidang lalu lintas. Upaya polri tersebut dilakukan untuk menumbuhkan kesadaran para pemakai jalan untuk tertib berlalu lintas, juga sekaligus sebagai upaya penegakan hukum lalu lintas.

Adapun upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Polresta Malang adalah :³⁵

1. Penegakan hukum dibidang pencegahan (*preventif*)
2. Penegakan hukum dibidang penindakan (*represif*)
3. Pendidikan masyarakat³⁶

1) Penegakan hukum di bidang pencegahan (*preventif*)

Penegakan hukum bidang pencegahan (*preventif*) ini meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli. Dimana dalam pelaksanaannya tidak dapat dipisah-pisahkan, karena merupakan suatu sistem lalu lintas untuk mewujudkan Kamtibcar Lantas.

Mengatur bermakna; membuat proses, kegiatan dan interaksi masyarakat menjadi tertib, sehingga dapat dihindari berbagai bentuk benturan kepentingan yang dapat menimbulkan pelanggaran hukum. Menjaga bermakna; mengkondisikan agar masyarakat dengan semua miliknya dapat selalu dalam keadaan aman dan bebas dari ancaman dan gangguan pihak-pihak lain. Mengawal bermakna mengamankan secara khusus obyek-obyek pengamanan bergerak dengan cara mengikutinya secara fisik.³⁷

³⁵ Wawancara dengan KAURMINOPS LANTAS POLRESTA MALANG, Bapak Hery W. Widodo, tanggal 27 November 2007

³⁶ http://lantas.jatim.polri.go.id/VadenikumHtmlbagII_bab%2520I_pendahuluan.html.html

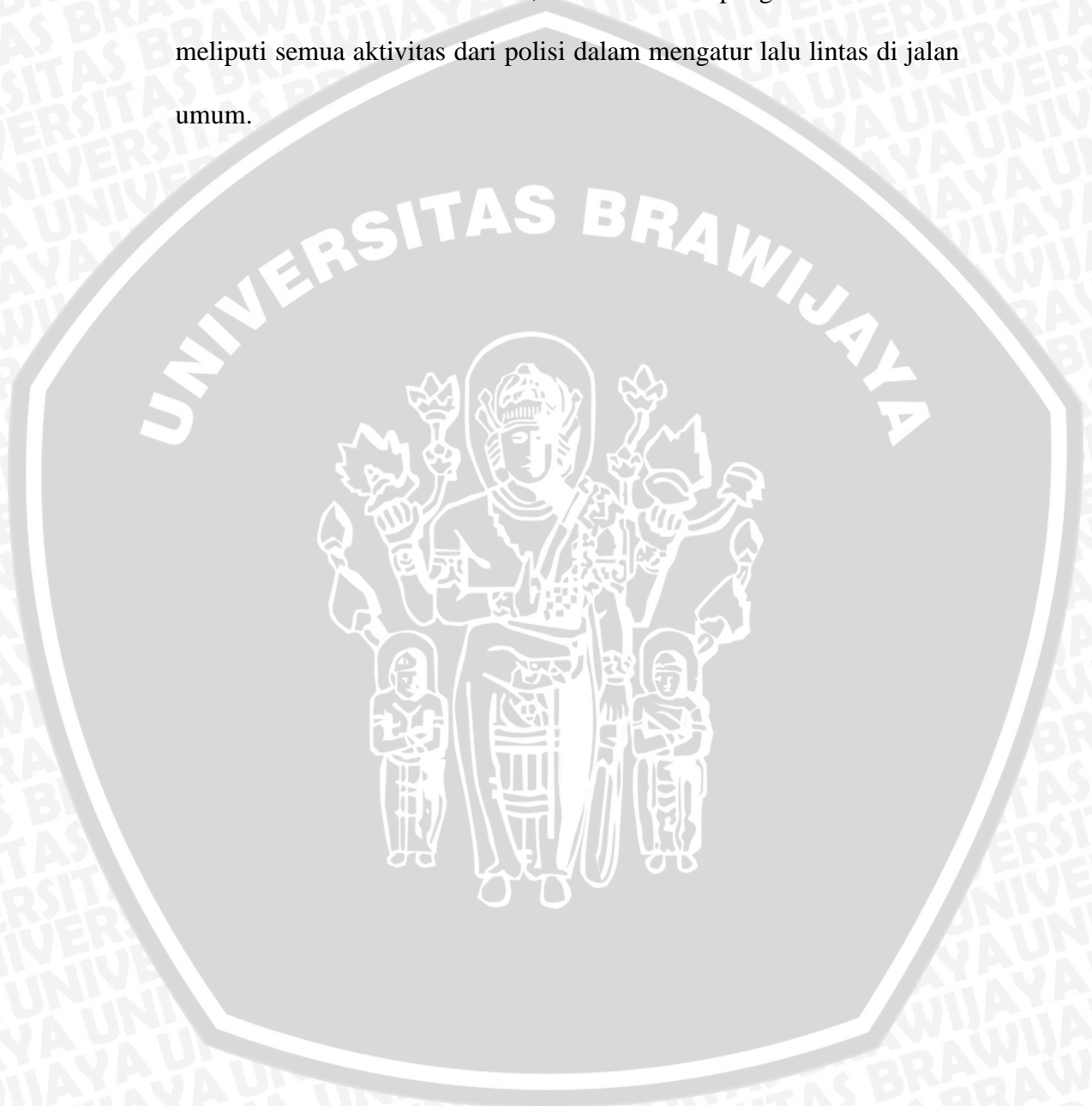
³⁷ Jenderal Polisi (Purn) Drs. Kuntarto, *Etika Kepolisian*, Cipta Manunggal, Jakarta, 1997, hal. 83

Tabel V
Rencana Kegiatan Harian Ditlintas Polresta Malang
Minggu, 23 Desember 2007

No	Jam	Sasaran	Lokasi	Kegiatan/CB	Kuat Pers	P. Jawab	Hasil yang ingin dicapai	Ket
1	06.00 s/d 17.00	Ran roda 2/4 dan masyarakat pengguna jalan umum	Jalur KTL dan pusat perbelanjaan di Kota Malang serta tempat-tempat wisata	Patroli dan gatur lalin serta pemantauan arus lalin	16 pers	sda	Giat berjalan aman, arus lalin lancar terkendali	
2	10.00 s/d 12.00	Daerah rawan padat arus	Pasar besar, Jl. P. Suroso s/d J.; Satsuit Tubun, Jl. MT. Haryono, Jl. Borobudur dan SIMpang 3 Gadang	Patroli daerah Radat Padat arus dan pemantauan situasi arus lalin	16 pers	sda	Situasi arus lalin lancar terkendali	
3	18.00 s/d 20.00	Gereja- gereja besar yang melaksanakan persiapan malam natal	Jl. Basuki Rahmad, Jl. A. Yani, Jl. Ijen, Jl. Bromo, Jl. Semeru, Jl. IR. Rais dan Raya Langsep	Patroli dan pemantauan giat umat nasani yang melaksanakan persiapan penyambutan malam natal 2007	10 pers	sda	Situasi sementara aman, tertib dan arus lalin lancar	
4	18.00 s/d 21.30	Masyarakat pengguna jalan umum	Jalur KTL dan pusat-pusat keramaian di Kota Malang	Penjagaan, pengaturan dan pemantauan arus lalin	16 pers	sda	Giat berjalan aman, arus lalin lancar	

Sumber Data: Kantor Polresta Malang, Tahun 2007

Pengaturan lalu lintas dapat diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak dapat bergerak atau berhenti terutama pada waktu ada kemacetan atau keadaan darurat, dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktivitas dari polisi dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.



Tabel VI
Persiapan Pengaturan Lalu Lintas

Langkah Persiapan	Persiapan			
	Mengatur lalu lintas dengan peluit	Mengatur lalu lintas dengan isyarat cahaya lampu senter warna merah	Mengatur lalu lintas dengan APIL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas)	Mengatur lalu lintas dalam keadaan tertentu/darurat
<p>1. Kelengkapan petugas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peluit dengan nada tertentu dan nyaring • Megaphone dengan nada suara tertentu • Lampu senter dengan pancaran warna tertentu yang jelas dilihat oleh pemakai jalan • Rambu lalu lintas, barikade-barikade (garis batas polisi) yang dapat dipindah-pindahkan untuk situasi khusus. • Kelengkapan perorangan lainnya sesuai Gampol. • Alat Komunikasi (HT) • Kapur tulis, Tilang dan BAP Singkat • Surat Perintah Tugas <p>2. Macam-macam pengaturan lalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengatur lalu lintas dengan gerakan tangan 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiupan panjang satu kali berarti berhenti • Tiupan pendek dua kali berarti jalan • Tiupan pendek berulang-ulang (lebih dari 2 kali) untuk meminta perhatian pemakai jalan yang tidak mematuhi isyarat yang telah diberikan oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinar panjang berarti berhenti • Sinar pendek 2 kali berarti berjalan • Sinar pendek berulang-ulang lebih dari 2 kali berarti untuk meminta perhatian terhadap pemakai jalan yang tidak mematuhi isyarat yang diberikan oleh petugas 	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan APIL 3 warna (Merah, Kuning, Hijau) digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor. • Dengan APIL 2 warna (Merah, Hijau) digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Penggunaan APIL 2 warna pada tempat-tempat penyeberangan dan harus dilengkapi oleh isyarat suara serta harus memiliki SIMbol (bentuk orang berdiri/berjalan). • Dengan APIL 1 warna (merah/kuning) digunakan untuk memberi peringatan bahaya, yang mengisyaratkan pengemudi harus berhati-hati apabila menyala warna kuning dan mengisyaratkan kepada pengemudi harus berhenti apabila menyala warna merah. APIL tersebut dipasang pada persilangan jalan kereta api. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pada saat adanya aktifitas perayaan hari-hari Nasional (HUT RI, Peringatan HUT Suatu Kota, hari-hari nasional lainnya). • Pada saat adanya kegiatan-kegiatan olah raga, konferensi baik yang berskala Nasional maupun internasional yang di perkirakan akan mengundang kerawanan lalu lintas. • Pada saat terjadi keadaan darurat (rusuh massa, demonstrasi, bencana alam, kebakaran dll).

Sumber : Data Sekunder Diolah

Dalam macam-macam pengaturan lalu lintas, disesuaikan dengan Perundang-undangan lalu lintas serta peraturan pelaksanaannya, perkembangan teknologi lalu lintas serta kemampuan teknis yang dimiliki petugas yang diperinci dalam berbagai cara mengatur lalu lintas.

Akan tetapi Pelaksanaan pengaturan lalu lintas dalam keadaan tertentu/darurat dapat mengenyampingkan peraturan-peraturan lalu lintas yang ada, seperti merubah pemakaian jalan dari satu arah menjadi dua arah, mengalihkan arus lalu lintas kejalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya.

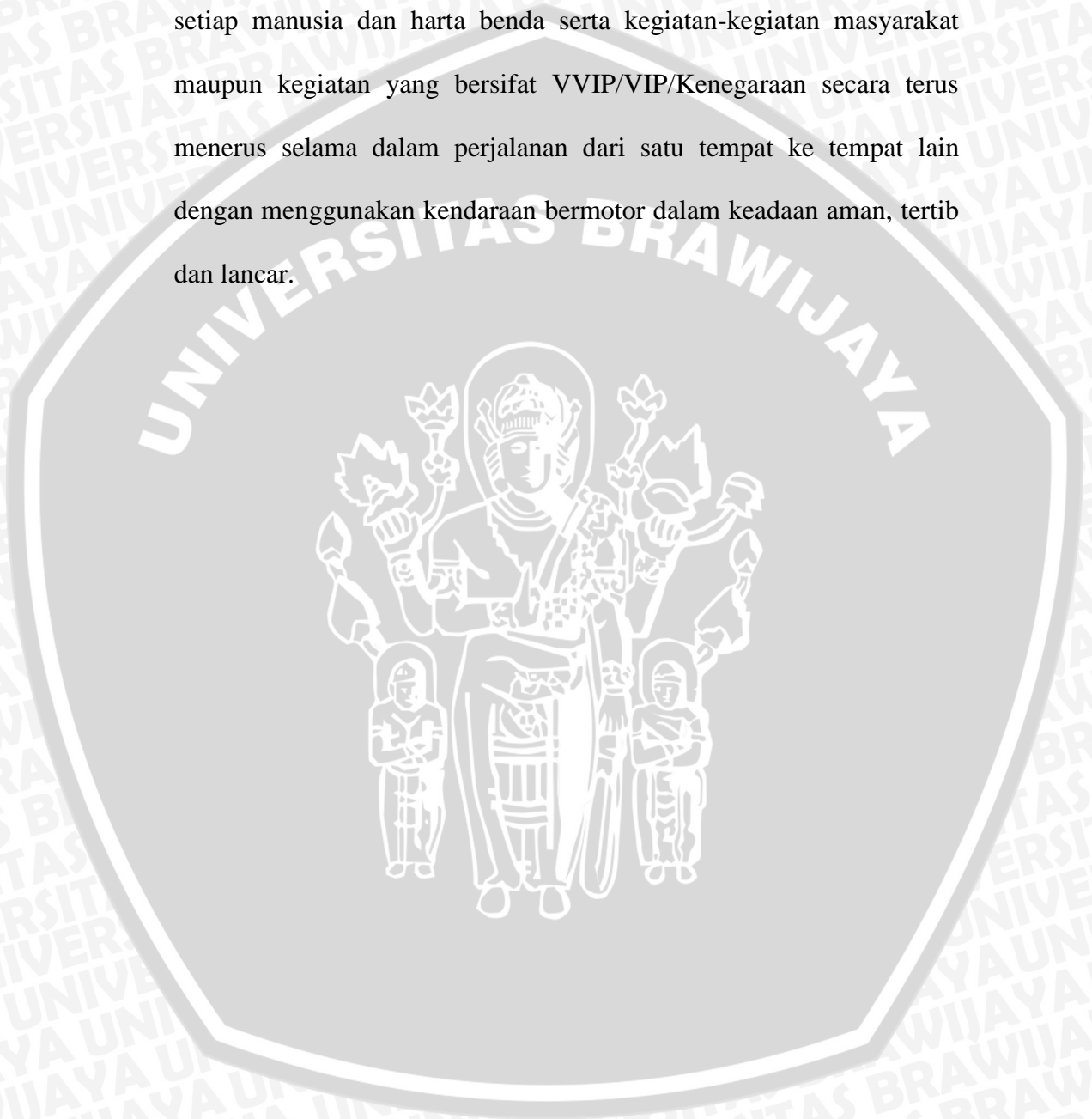
Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan,perlindungan,pelayanan terhadap pengguna jalan, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan Represif sesuai prosedur yang berlaku.

Tabel VII
Persiapan Penjagaan Lalu Lintas

Kelengkapan petugas	Persiapan Jenis penjagaan	Lokasi penjagaan
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tilang dan BAP Singkat . 2. Alat Komunikasi 3. Kapur tulis 4. Megaphone (bila diperlukan) 5. Rambu-rambu lalu lintas yang dapat dipindah-pindahkan (bila diperlukan) 6. Pada malam hari : <ul style="list-style-type: none"> • Rompi yang dapat memantulkan cahaya • Lampu senter dengan pancaran warna merah. 7. Kelengkapan perorangan Polantas sesuai Gampol. 8. Surat perintah tugas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pos tetap. 2. Pos sementara 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk dalam kota : <ul style="list-style-type: none"> • Pada ruas-ruas jalan yang ada bangunan fasilitas umum seperti pasar, tempat-tempat hiburan, pusat perbelanjaan dll. • PerSIMpangan-perSIMpangan yang volume arus lalu lintasnya padat, baik yang diatur dengan APIL maupun tidak. • Ruas-ruas jalan yang memiliki kerawanan terhadap pelanggaran lalu lintas seperti angkutan kota/angkutan desa/Bis yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya atau sedang mencari/ menunggu penumpang. 2. Untuk luar kota : <ul style="list-style-type: none"> • Ruas-ruas jalan tertentu yang karakteristiknya bottle neck (leher botol) seperti pada lokasi jembatan, pengalihan jalan dari jalan tol ke jalan arteri dll. • Ruas-ruas jalan yang banyak menimbulkan kerumunan massa seperti adanya terminal bayangan, pasar tumpah (pasar kaget), pangkalan truk dll. • Ruas-ruas jalan yang rawan terhadap kecelakaan lalu lintas (Black Spot)

Sumber : Data Sekunder Diolah

Pengawasan lalu lintas adalah suatu kegiatan penyelenggaraan pelayanan, pengamanan dalam rangka melindungi setiap manusia dan harta benda serta kegiatan-kegiatan masyarakat maupun kegiatan yang bersifat VVIP/VIP/Kenegaraan secara terus menerus selama dalam perjalanan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor dalam keadaan aman, tertib dan lancar.



Tabel VIII
Persiapan Pengawalan Lalu Lintas

Persiapan		
Kelengkapan petugas	Jenis-jenis pengawalan	Pimpinan pengawalan
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kendaraan bermotor roda dua minimal 200 CC untuk dalam kota dan minimal 350 CC untuk luar kota dengan dilengkapi alat komunikasi, rotator, sirine dan public address. 2. Kendaraan roda empat disesuaikan dengan standar Opsnal Polantas dengan ketentuan minimal 2000 cc. 3. Perlengkapan perorangan Polantas sesuai Gampol 4. Untuk kendaraan pengawal roda empat diperlukan tambahan senjata laras panjang (dapat dilipat). 5. Surat Perintah Tugas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kawal Kehormatan <ol style="list-style-type: none"> a. Kawal kehormatan dengan konvoi kebesaran (lihat gambar/lampiran) b. Kawal kehormatan dengan Formasi konvoi resmi-I (lihat gambar/lampiran) c. Kawal kehormatan dengan formasi konvoi resmi-II (lihat gambar/lampiran) d. Kawal kehormatan dengan formasi konvoi resmi-III (lihat gambar/lampiran) e. Kawal kehormatan dengan formasi konvoi resmi-IV (lihat gambar/lampiran) 2. Kawal Keamanan <ol style="list-style-type: none"> a. Kawal keamanan dengan konvoi khusus I b. Kawal keamanan dengan konvoi khusus II 3. Kawal Khusus (dalam rangka pelayanan masyarakat) <ol style="list-style-type: none"> a. Kawal protokoler, seperti : <ul style="list-style-type: none"> • Kunjungan kerja pejabat resmi • Pejabat yang melaksanakan tugas sebagai inspektur upacara b. Kawal Nonprotokoler seperti : <ul style="list-style-type: none"> • Pawai pembangunan • Pelayanan kebutuhan masyarakat (Jenazah, pengantin, wisata, rally dll) c. Kawal alat berat (barang/bahan berbahaya) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kawal Kehormatan dan Kawal Keamanan <ol style="list-style-type: none"> a. Komandan konvoi kebesaran dijabat oleh seorang Perwira Pertama. b. Komandan konvoi resmi I dan remi II dijabat oleh Perwira pertama c. Komandan konvoi resmi III dijabat oleh Perwira pertama atau bintanga tinggi . d. Komandan konvoi resmi IV dijabat oleh seorang Bintangara tinggi atau seorang Bintangara. e. Komandan konvoi khusus I dan khusus II dijabat oleh perwira pertama dan atau seorang Bintangara tinggi. f. Komandan kawal belakang dijabat oleh seorang Bintangara tinggi atau Bintangara. g. Komandan Escort didalam formasi konvoi kebesaraan dan konvoi resmi I dijabat oleh seorang Perwira I dari polisi militer. 2. Kawal Protokoler Kawal Protokoler dipimpin oleh Bintangara Tinggi atau Bintangara 3. Kawal Nonprotokoler <ol style="list-style-type: none"> a. Apabila kelompok kendaraan /rombongan jumlahnya relatif besar/banyak dipimpin oleh seorang Perwira Pertama. b. Apabila mengawal alat berat /barang berbahaya dipimpin oleh Perwira Pertama/Bintangara Tinggi. c. Apabila jumlah kelompok kendaraan/rombongan jumlahnya relatif sedikit atau kecil dipimpin oleh Bintangara Tinggi atau Bintangara. d. Untuk pengawalan antar kota dipimpin oleh Perwira Pertama atau Bintangara Tinggi, dalam pelaksanaannya dapat dilakukan secara mandiri atau secara koordinasi dengan satuan lalu lintas kewilayahan.

Sumber : Data Sekunder Diolah

Patroli lalu lintas merupakan suatu kegiatan perondaan yang dilakukan pada ruas jalan tertentu dengan tujuan untuk melakukan pengawasan terhadap arus lalu lintas dan aktifitas masyarakat pemakai jalan guna menumbuhkan dampak penangkalan (*deterrence effect*) bagi pemakai jalan, menemukan/menindak pelanggaran lalu lintas serta memberikan perlindungan dan pelayanan bagi masyarakat yang membutuhkan

Tabel IX
Persiapan Patroli Lalu Lintas

Kelengkapan Patroli	Persiapan	
	Acara Pimpinan Pasukan (APP)	Jenis kendaraan patroli
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kelengkapan Perorangan/Petugas Patroli <ol style="list-style-type: none"> a. Surat-surat pengenalan identitas perorangan (SIM, KTP, KTA) b. Surat perintah tugas c. Tilang dan BAP Singkat. d. Buku/kertas catatan e. Senjata organik perorangan f. Kelengkapan pendukung antara lain : Borgol, tongkat Polisi, senter, jas hujan, peluit dll. 2. Kelengkapan Kendaraan <ol style="list-style-type: none"> a. Kendaraan roda dua <ul style="list-style-type: none"> • Rotator dan sirine • Helm • Public address • Alat Komunikasi b. Kendaraan roda empat <ul style="list-style-type: none"> • Surat-surat kendaraan • Ban cadangan • Traffic cone • Peralatan P3K • Tali penarik • Tool Kit/alat-alat kendaraan • Rotator, sirine dan Public Address • Segitiga pengaman • Senjata laras panjang • Peta patroli • Buku Patroli • Alat komunikasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala Satuan Lalu Lintas/Pimpinan Patroli wajib melaksanakan APP pada jam J minimal pada hari H-1 kepada para anggota /petugas yang akan melaksanakan patroli. 2. Melakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan perorangan maupun kendaraan yang akan digunakan untuk patroli. 3. Memberikan konsignes secara jelas terhadap anggota/petugas patroli tentang tugas, peran dan tanggung jawabnya. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kendaraan roda dua 2. Kendaraan sedan patroli 3. Kendaraan Jeep patroli 4. Pesawat Helikopter

Sumber : Data Sekunder Diolah

2) Penegakan hukum dibidang penindakan (*repressif*)

Penegakan hukum bidang penindakan (*repressif*) ini meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas dimana penindakan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan secara educatif yaitu memberikan teguran dan peringatan dengan cara SIMpatik terhadap para pelanggar lalu lintas, sedangkan secara yuridis adalah penindakan dengan menggunakan tilang dan atau menggunakan berita acara singkat/sumir/tipiring atau dengan berita acara biasa terhadap pelanggaran yang berpotensi atau memiliki bobot sangat fatal/berat dan dapat merusak fasilitas umum (putusnya jembatan dll) serta melakukan penyidikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang meliputi sejak penanganan TPTKP, olah TKP, pemeriksaan dan pemberkasan serta pengajuan ke sidang pengadilan maupun mengajukan permohonan klaim asuransi.

Tabel X
Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Dan Uang Titipan Polresta Malang

JENIS KENDARAAN PELANGGAR									
PASAL YANG DILANGGAR	JENIS PELANGGARAN	KTB	SM	MPP	MPU	PU	B/T	T	T
2	3	4	5	6	7	8	9	10	10
RINGAN									
58 Yo 17 (1) UULAJ	Melanggar ketentuan persyaratan lampu, rem dan tuter bagi kendaraan tidak bermotor.							45000	50000
61 (1) UULAJ Yo 17 (3).(4) PP.43.	Melanggar arambu-rambu perintah atau arambu-rambu arangan.		25000	35000	35000	40000	45000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 21 (3) (4) PP.43.	Melanggar marka membujur garis utuh tunggal atau ganda.		25000	35000	35000	40000	45000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 22 (2) PP.43	Melanggar marka melintang garis utuh sebagai bata aberhenti.		25000	35000	35000	40000	45000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 29 PP.43	Melanggar ketentuan cahaya alat pengatur isyarat lalu lintas.		25000	35000	35000	40000		50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 55 a PP.43	Melanggar larangan melewati kendaraan lain diperSIMPangan atau di perlintasan sebidang.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 55 b PP.43	Melanggar larangan melewati kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan penyeberang jalan.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 65 PP.43	Melanggar kewajiban untuk mendahulukan kenaraan yang memiliki hak utama sebagai prioritas.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 66 (2) PP.43	Melanggar larangan berhenti atau parkir di tempat-tempat tertentu.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (2) UULAJ Yo 70 PP.43	Melanggar kewajiban menggunakan helm bagi pengemudi atau penumpang spd motor atau mobil tanpa rumah-rumah.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 71 (2) PP.43	Melanggar larangan membunyikan klakson pada tempat-tempat tertentu yg dinyatakan dgn rambu-rambu.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 72 (1) PP.43	Melanggar ketentuan penggunaan sirine.		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 73 (1) PP.43	Melanggar kewajiban menyalakan lampu utama dekat		25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000

	lampu peringatan berwarna kuning bagi kendaraan tertentu.							
61 (1) UULAJ Yo 80 PP.43	Melanggar ketentuan batas kecepatan maksimum.	25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (1) UULAJ Yo 124 (1) a PP.44	Melanggar larangan bagi kendaraan yang ditarik oleh lebih dari satu kendaraan.	25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
61 (2),(3) UULAJ Yo 70 PP.44	Melanggar larangan kewajiban penggunaan sabuk keselamatan pada waktu mengemudi dan penumpang waktu duduk disamping pengemudi kendaraan roda empat.	25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
SEDANG								
56 (1) UULAJ Yo 148 PP.44	Kendaraan tanpa dilengkapi tanda bukti lulus uji bagi mobil Bus, barang, kendaraan umum, kereta gandeng/tempelan atau kendaraan khusus.			40000	40000	75000	75000	75000
57 (2) UULAJ Yo 197(1) (3) PP.44	Tidak dapat menunjukkan STNK atau SCKT beserta lembar formulir BTCK.	25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
57 (2) UULAJ Yo 191(1) PP.44	Tidak melengkapi TNKB/TNCKB yang sesuai ketentuan.	25000	35000	35000	40000	50000	50000	50000
59 (2) UULAJ Yo 211, 212 PP.44	Tidak dapat menunjukkan SIM sesuai ketentuan.	35000	40000	45000	45000	60000	60000	60000
BERAT								
54 UULAJ Yo 2, 13 (1) PP.41	Melanggar ketentuan pengangkutan orang atau barang tidak sesuai dengan peruntukannya (kecuali sebagaimana yang dimaksud pasal 3 ayat 1 PP.41).			45000	45000	60000	60000	60000
54 UULAJ Yo 29 70 PP.44	Melanggar persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi persyaratan lampu dan komponen pendukung bagi kendaraan bermotor.	25000	35000	40000	40000	60000	60000	60000
54 UULAJ Yo 11 (1) PP.43	Melanggar ketentuan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu.					60000	60000	60000

number : Data Sekunder Diolah

Keterangan :

3) Pendidikan masyarakat

Pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas adalah merupakan salah satu dari fungsi lalu lintas dan sebagai suatu upaya pencegahan di dalam menanggulangi masalah lalu lintas mempunyai peranan sebagai penyangga dan salah satu sarana untuk membantu pelaksanaan tugas operasional di bidang lalu lintas dalam rangka Binkamtibcar Lantas.

Peranan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dengan sasaran terhadap masyarakat umum dan masyarakat yang terorganisir guna mewujudkan terciptanya sikap mental mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas agar tercapai peningkatan keikutsertaan masyarakat dalam usaha menciptakan kamtibmas lantas.

Pelaksanaan Kegiatan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dengan perencanaan yang baik, terus-menerus, konsisten dan berkesinambungan akan memberikan manfaat bagi masyarakat dalam meningkatkan dan memperluas pengetahuan terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi, dan pada gilirannya masyarakat menyadari bahwa masalah lalu lintas adalah merupakan tanggung jawab dan untuk kepentingan bersama, sehingga secara sadar turut membantu mewujudkan Kamtibmas lantas.

Adapun tujuan dari pendidikan lalu lintas, antara lain:³⁸

1. Memperdalam dan memperluas pengertian dari masyarakat terhadap masalah-masalah yang dihadapi oleh polisi dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan dan cara-cara yang dipakai dalam penyelesaiannya.
2. Menanamkan kebiasaan-kebiasaan yang baik pada masyarakat untuk bergerak di jalan dengan memperhatikan faktor keamanan bagi diri sendiri maupun orang lain dengan jalan mentaati perundang-undangan dan peraturan lalu lintas.

Adapun pelaksanaan pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas di wilayah hukum Polresta Malang dilakukan dengan:

1. Memperdalam dan memperluas pengertian dari masyarakat terhadap masalah-masalah yang dihadapi oleh polisi dan menyadarkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijakan dan cara-cara yang dipakai dalam penyelesaiannya.
2. Menanamkan kebiasaan-kebiasaan yang baik pada masyarakat untuk bergerak di jalan dengan memperhatikan factor keamanan bagi diri sendiri maupun orang lain dengan jalan menaati perundang-undangan dan peraturan lalu lintas.
3. Memberikan penerangan kepada pemakai jalan khususnya pejalan kaki yang bukan pada tempatnya serta memberikan penerangan kepada para pengendara kendaraan bermotor terutama para

³⁸ Brigadir Jenderal Polisi (purn) H.S. Djajoesman, Polisi dan lalu lintas, 1976, hal. 168

pengemudi angkutan umum khususnya yang melintasi kawasan tertib lalu lintas.

4. Melaksanakan siaran keliling di sepanjang jalan tertib lalulintas bersama-sama dengan juru penerangan kodya malang. Siaran keliling ini dilakukan untuk memberikan penjelasan kepada pemakai jalan bagaimana mereka harus berlalu lintas dengan sebaik-baiknya sesuai dengan peraturan-peraturan untuk menghindari kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.
5. Memberi nasehat atau teguran sebagai perintah atau petunjuk, tetapi tidak dengan celaaan.
6. Jika tindakan diatas gagal dalam pelaksanaannya, maka diadakan penangkapan-penangkapan dan perkaranya diajukan ke muka pengadilan.

Pendidikan masyarakat dibidang lalu lintas di wilayah hukum Polresta Malang dilakukan secara terprogram. Polresta Malang dalam melaksanakan tugasnya berpegang pada pedoman bahwa mencegah lebih baik daripada menyembuhkan. Polresta Malang dalam pengabdianya lebih mengutamakan tindakan pencegahan yang sifatnya membimbing, mendorong, dan mengarahkan masyarakat agar terhindar dari segala perbuatan-perbuatan yang bersifat melanggar. Adapun metoda yang dipergunakan untuk dapat menyampaikan pesan mengenai pendidikan masyarakat antara lain:³⁹

³⁹ *ibid*, hal. 174

1. Media tertulis
 - a. Surat kabar
 - b. Pamflet dan brosur
 - c. Majalah
 - d. Advertensi
 - e. Surat-surat yang langsung disampaikan ke alamat rumah
2. Media lisan
 - a. Radio
 - b. Ceramah
3. Media visuil
 - a. Poster
 - b. Televisi
 - c. Film pendahuluan
 - d. Slide
 - e. Advertensi

Sedangkan apa yang dikemukakan di bawah ini merupakan beberapa contoh yang dapat dipergunakan untuk memudahkan pelaksanaan program pendidikan lalu lintas yang diadakan oleh dinas lalu lintas Polresta Malang.

1. Peringatan-peringatan keamanan lalu lintas dalam hubungan budi pekerti pemakai jalan.

Gambar I

Kampanye keselamatan untuk semua pengguna jalan

RESPONSIBLE RIDING

**KAMPANYE KESELAMATAN UNTUK SEMUA PENGGUNA JALAN
(RESPONSIBLE RIDING)**

Bentuknya :

- Jangan zig-zag dan main serobot di jalan.
- Jangan ngebut di dalam kota (batas kecepatan 40 Km /Jam).
- Dahulukan kendaraan yang sudah menempati jalur.
- Gunakan handsfree jika mengadakan sambungan ponsel.
- Patuhi lajur kiri bagi sepeda motor (R2), MPU/Taxi.
- Pakailah helm standart termasuk anak-anak kita.
- Jangan serobot lampu merah.
- Gunakan zebra cross untuk menyeberang.



SATLANTAS POLRESTA MALANG

2. Publikasi mengenai bahayanya apabila pengemudi tidak memiliki budi pekerti ketika mengendarai kendaraan bermotor.


Gambar II

Kampanye apabila pengemudi tidak memiliki budi pekerti

RESPONSIBLE RIDING

Penting Anda Ketahui :

Data menunjukkan bahwa seringkali penyebab kecelakaan adalah hal-hal sepele yang diremehkan. Dari total 181 kasus kecelakaan, maka 174 diantaranya akibat kecerobohan. Seperti kecelakaan yang terjadi Selasa (4/9) sore hari lalu. Ketika menganggap sepi lalu lintas, seorang pengendara sepeda motor nekat menerobos lampu merah di perempatan Rempal Akibatnya fatal, pengendara tersebut tewas tertabrak oleh sebuah Truck yang berjalan perlahan. Padahal, menerobos ampumperah, zig-zag, melawan arus adalah hal-hal yang pernah, bahkan sering dilakukan oleh hampir semua pengendara. Jadi, jangan remehkan hal-hal yang dianggap sepele. Dan, jangan ceroboh. Nyawa kita lebih penting dari waktu yang dikejar.



SATLANTAS POLRESTA MALANG

- Publikasi mengenai jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas pada bulan-bulan tertentu

Gambar III

Jenis kecelakaan dan pelanggaran

Jumlah Kecelakaan & Pelanggaran						
DATA KECELAKAAN LALU LINTAS BULAN JANUARI S/D JULI 2007						
NO	BULAN	JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			JML
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	20	1	-	-	26
2.	PEBRUARI	17	-	-	-	27
3.	MARET	30	-	-	-	38
4.	APRIL	14	1	-	-	18
5.	MEI	15	1	1	1	24
6	JUNI	10	-	-	-	14
7	JULI	14	1	-	-	21

DATA PELANGGARAN LALU LINTAS BULAN JANUARI S/D JULI 2007								
NO	BULAN	JENIS PELANGGARAN					JML	
		MUAT	KE COP	MARKA	SURAT SURAT	KELOMPOK KAWAN		
1	JAN	17	-	1.623	1.115	1.245	-	4.000
2.	PEB	53	-	1.897	2.480	3.120	-	7.550
3.	MRT	16	-	1.452	1.102	1.180	-	3.750
4.	APRIL	13	-	1.531	1.371	1.562	-	4.477
5.	MEI	32	-	1.864	1.420	1.878	-	5.104
6	JUNI	30	-	1.650	1.331	1.889	-	4.900
7	JULI	26	-	914	1.054	1.245	-	3.239

- Publikasi pendidikan masyarakat melalui pamphlet dan brosur

Gambar IV

Peta Lokasi dan Pelaksanaan Kampanye

RESPONSIBLE RIDING

PETA LOKASI DAN WAKTU PELAKSANAAN KAMPANYE

LOKASI KAMPANYE
 "RESPONSIBLE RIDING"
 JL. J.A. SUPRAPTO
 JL. LETJEN. SUTOYO

DILAKSANAKAN 10 SEPTEMBER 2007
 S/D 11 NOPEMBER 2007





Dengan program pendidikan masyarakat ini diharapkan terjadi pembinaan yang terarah terhadap individu-individu pemakai jalan untuk tertib berlalu lintas. Dalam rangka menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk turut serta berpartisipasi menciptakan kondisi tertib lalu lintas, maka polri berusaha menerangkan maksud-maksud dari tindakan-tindakan polisi, alasan-alasan apa yang dipakai untuk mengambil tindakan penegakan hukum yang tertentu, perlunya diadakan perbaikan-perbaikan pada jalan atau kelengkapannya serta mengemukakan hasil-hasil yang telah dicapai oleh polisi berhubungan dengan hal tersebut.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari beberapa uraian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Realita kasus pelanggaran yang berkaitan dengan ketentuan penggunaan sabuk pengaman dalam hal ini masuk dalam kategori kelengkapan di wilayah hukum Polreta Malang mengalami pasang surut, yakni bulan Januari 2007 sebanyak 1245 orang, bulan Februari 2007 sebanyak 3120 orang, bulan Maret 2007 sebanyak 1180 orang, bulan April 2007 sebanyak 1562 orang, bulan Mei 2007 sebanyak 1870 orang, bulan Juni 2007 sebanyak 1889 orang, bulan Juli 2007 sebanyak 1245 orang, bulan Agustus 2007 sebanyak 1315 orang, bulan September 2007 sebanyak 923 orang, bulan Oktober 2007 sebanyak 378 orang. Hal ini menunjukkan bahwa usaha pelaksanaan ketentuan penggunaan sabuk pengaman bagi pemakai kendaraan bermotor roda empat atau lebih di wilayah Malang belum cukup berhasil.
2. Ada beberapa hambatan yang menyebabkan ketentuan pidana mengenai kewajiban menggunakan sabuk keselamatan bagi pengemudi dan penumpang disampingnya tidak efektif., yakni penerapan penegakan hukum, kurangnya rasa ketauladanan dari pengemudi, adanya anggapan bahwa berkendara jarak dekat.

3. Adapun upaya-upaya yang dilakukan oleh Polresta Malang dalam menerapkan dan melaksanakan kewajiban melengkapi sabuk pengaman bagi masyarakat kota Malang meliputi penegakan hukum dibidang pencegahan (*preventif*), penegakan hukum dibidang penindakan (*represif*), pendidikan masyarakat.

B. Saran

1. Sebagai warga negara yang baik, hendaknya kita selalu untuk menaati peraturan yang berlaku, dalam hal ini adalah peraturan lalu lintas.
2. Penindakan terhadap para pelanggar sabuk pengaman seharusnya dilakukan dengan tegas dan jelas, sehingga tidak dimungkinkan bagi pelanggarn maupun penindak untuk melakukan pungutan liar ataupun kesepakatan uang damai antar keduanya.
3. Adanya penambahan jumlah petugas supaya dapat menjalankan tugas dengan lebih baik, karena dengan sedikitnya petugas yang ada mengakibatkan mereka bekerja tidak efektif sehingga beberapa pelanggaran lalu lintas luput dari pengamatan para petugas.

DAFTAR PUSTAKA

Bambang Sunggono.. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997.

_____. Metode Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998

Brigadir Jenderal Polisi (purn) H.S. Djajoesman, Polisi dan lalu lintas, 1976.

F.D. HOBBS, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, edisi kedua, cetakan pertama, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 1995.

H. S. Djajoesman, Polisi dan Lalu Lintas, Bandung, 1976.

Hadari Nawawi. 1993. Metode Penelitian Bidang Sosial. Yogyakarta: Gajah Mada University press.

Jenderal Polisi (Purn) Drs. Kuntarto, Etika Kepolisian, Cipta Manunggal, Jakarta, 1997.

M. Faal, Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi (Diskersi Kepolisian), cetakan pertama, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1991.

Markas Besar Polri Lembaga Pendidikan dan Pelatihan, Buku Pedoman Tugas Bintara Polri, tahun 1994.

Marzuki. 1977. Metodologi Riset. Yogyakarta: Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Islam Indonesia

Muhammad Ali, Kamus Lengkap Bahasa Indonesia, Jakarta, Pustaka Amani, 211.

Ramdlong Naning, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas, Surabaya,PT. Bina Ilmu, 1983

Subekti, Kamus Hukum, Jakarta,PT. Pradnya Paramitha, 1985.

Suwardjoko P. Warpani, Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbit ITB, Bandung, 2002,

Soerjono Soekanto, inventarisasi dan analisa terhadap perundang-undangan lalu lintas, C.V. Rajawali, Jakarta, 1984.

_____, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia (UI PRESS), cetakan ketiga, 1986.

Peraturan Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Peraturan Pemerintah No.44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.

Undang – Undang No. 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang No.2 Tahun 2002, Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2002m Tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi Dan Menggunakan Sabuk Keselamatan

Surat Kabar:

Kompas, Jumat, 17 Juli 1992, Hakim harus adil dalam penerapan undang-undang lalu lintas

Kompas, Rabu, 12 Agustus 1992. Pelaksanaan UULAJ ditunda sampai 17 September 1993.

Kompas, Jumat, 27 Mei 2005, Pakai Sabuk Pengaman jika Mau Selamat Sampai di Rumah.

Pikiran Rakyat, Jum'at, 7 Mei 2004, Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Mulai Diberlakukan, Pakai Sabuk Keselamatan!.

Surabaya Post, Rabu, 15 Juli 1992, Tiwi Sukowati, Dampak Undang-Undang Lalu Lintas.

Surabaya Post, Jum'at 24 Juli 1992, Pendapat YLKAS dan LBH Surabaya, Pasal Undang-Undang Lalu Lintas Banyak Yang “Menggantung”.

Surya, Sabtu, 8 Agustus 1992, Pengecut anggota DPR “cuci tangan” UULAJ,

Internet:

http://plantas.jatim.polri.go.id/VadenikumHtmlbagII_bab%2520I_pendahuluan.html.html