

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kepatuhan hukum masyarakat merupakan salah satu bagian dari budaya hukum, dalam budaya hukum dapat dilihat dari tradisi perilaku masyarakat kesehariannya yang sejalan dan mencerminkan kehendak rambu-rambu hukum yang berlaku bagi semua subyek hukum, timbulnya kepatuhan hukum diawali dari kesadaran hukum masyarakat. Kesadaran hukum dapat tumbuh karena adanya rasa takut dengan sanksi yang dijatuhkan.

Kesadaran hukum masyarakat ini berpengaruh terhadap kepatuhan hukum baik secara langsung maupun tidak langsung. Dalam masyarakat modern (maju), faktor kesadaran hukum berpengaruh langsung pada kepatuhan hukum masyarakat, karena pada dasarnya mereka berkeyakinan bahwa mereka membutuhkan hukum dan hukum itu bertujuan baik dan telah mengatur masyarakat secara baik, benar dan adil. Sebaliknya dalam masyarakat tradisional, kesadaran hukum masyarakat berpengaruh secara tidak langsung pada kepatuhannya, karena kepatuhan hukum mereka lebih karena diminta, bahkan dipaksa atau karena perintah agama. Artinya, semakin lemah tingkat kesadaran hukum masyarakat, semakin lemah pula kepatuhan hukumnya dan begitu pula sebaliknya.

Apabila kesadaran hukum telah terbentuk, maka diharapkan kepatuhan hukum akan terwujud. Hal ini disebabkan hukum tersebut telah diketahui, dipahami dan dihayati oleh masyarakat dan diharapkan telah meresap kedalam diri masing-masing anggota masyarakat. Dengan demikian, masalah kepatuhan hukum pada dasarnya menyangkut proses *internalisasi* dari hukum yaitu telah meresapnya hukum pada diri masing-masing anggota masyarakat.

Menurut Robert Biersted (1970: 227-229) dalam bukunya *The Social Order*, Proses kepatuhan seseorang terhadap hukum mungkin terjadi karena beberapa faktor yaitu :

1. *Indoctrination* (penanaman kepatuhan secara sengaja) yaitu sebuah peraturan hukum itu menjadi sebuah doktrin yang ditanam secara sengaja kepada masyarakat. Hal ini dilakukan agar penerapan hukum itu merata sampai keseluruhan lapisan masyarakat, sehingga kepatuhan hukum yang diinginkan dapat terwujud.
2. *Habituation* (pembiasaan perilaku) yaitu seseorang akan mematuhi peraturan hukum itu karena rutinitas yang mereka lakukan. Seperti halnya seseorang yang rutin memakai helm pada saat berkendara sepeda motor.
3. *Utility* (pemanfaatan dari kaidah yang dipatuhi) yaitu seseorang mematuhi peraturan hukum itu karena dapat memanfaatkan secara substansif dari peraturan itu.
4. *Group Identification* (mengidentifikasi dalam kelompok tertentu) yaitu seseorang akan mematuhi hukum ketika melihat atau mengacu pada kelompok yang telah melaksanakan.

Meskipun demikian perlu juga diperhatikan bahwa walaupun suatu norma telah disosialisasikan sedemikian rupa dan telah melembaga (*institutionalized*), belum tentu norma-norma itu telah benar-benar meresap (*internalized*) pada diri masing-masing anggota masyarakat itu.

Sehubungan dengan itu, menurut Ernst Utrecht (1963:72) dalam bukunya *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, ada beberapa hal yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum , yaitu:

1. Seseorang merasakan bahwa peraturan-peraturan itu dirasakan sebagai hukum. Artinya bahwa mereka benar-benar memiliki kepentingan akan berlakunya peraturan atau hukum tersebut.
2. Seseorang memang harus menerimanya supaya ada rasa ketentraman. Artinya bahwa orang memilih untuk taat pada hukum agar tidak banyak mendapat kesukaran dalam hidupnya.
3. Seseorang atau masyarakat memang menghendakinya, sebab pada umumnya orang baru merasakan adanya hukum apabila luas kepentingannya dibatasi oleh peraturan hukum yang ada.
4. Seseorang mematuhi hukum karena adanya paksaan (sanksi) sosial. Orang umumnya merasa malu atau khawatir dituduh sebagai orang yang *asosiasi* apabila orang melanggar hukum.

Sementara itu menurut Soerjono Soekanto (1993:112) dalam bukunya *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, kepatuhan hukum masyarakat tidak terjadi begitu saja, melainkan melalui suatu proses pentahapan sebagai berikut :

1. Tahap *prakonvensional*, yaitu seseorang mematuhi hukum karena ia memusatkan perhatian pada akibat, apabila ia tidak mematuhi hukum itu. Tahap ini mencakup :
  - a. Tahap kekuatan fisik, yaitu seseorang mematuhi hukum agar terhindar dari penjatuhan hukuman atau sanksi negatif. Hukuman itu dianggapnya sebagai suatu siksaan badaniah belaka. Akibatnya proses penegakan hukum harus senantiasa diawasi oleh petugas-petugas, karena adanya anggapan bahwa pada petugas dilihat adanya kekuatan-kekuatan tertentu yang dapat menjatuhkan hukuman badaniah. Kepatuhan hukum disebabkan oleh faktor ini, merupakan taraf yang paling rendah.
  - b. Tahap *hedonistic*, yaitu seseorang mematuhi (atau tidak mematuhi) hukum semata-mata didasarkan untuk kepuasan dirinya sendiri. Terlepas dari cita-cita keadilan, dengan demikian keputusan untuk patuh atau tidak patuh terhadap hukum hanya bersifat emosional belaka.

2. Tahap *konvensional*, yaitu penekanan yang diletakkan pada pengakuan bahwa hukum berisikan aturan permainan dalam pergaulan yang senantiasa harus ditegakkan. Tahap ini dibedakan menjadi dua yaitu:
  - a. Tahap *interpersonal* (antar pribadi) yaitu seseorang mematuhi hukum untuk memelihara hubungan baik dengan pihak lain dan untuk menyenangkan pihak lain tadi. Proses ini mungkin berlangsung antara pribadi yang mempunyai kedudukan yang berbeda. Selama hubungan baik tersebut menjadi kepentingan utama, maka kepatuhan hukum akan terpelihara dengan lancar. Tetapi kalau sudah tidak ada kepentingan lagi, maka tidak mustahil akan terjadi ketidakpatuhan hukum tanpa ada rasa bersalah.
  - b. Tahap hukum dan ketertiban yaitu membahas masalah kekuasaan dan wewenang menempati fungsi yang penting dan menonjol. Hukum dipatuhi karena penegak hukum mempunyai kekuasaan, dan wewenang. Kekuasaan dan wewenang tersebut biasanya ditujukan untuk mencapai ketertiban, yang memang sudah menjadi cita-cita bersama.

Pendapat lain menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah (1982: 23) dalam bukunya *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, ada suatu kecenderungan yang kuat dalam masyarakat, untuk mematuhi hukum oleh karena rasa takut terkena sanksi negatif apabila hukum tersebut dilanggar. Salah satu efek yang negatif adalah, bahwa hukum tersebut tidak akan dipatuhi apabila tidak ada yang mengawasi pelaksanaannya secara ketat.

Permasalahan diatas mengindikasikan bahwa suatu produk hukum yang dibuat memang semata-mata adalah untuk kepentingan bersama, dalam hal ini proses sosialisasi suatu aturan hukum sangat berperan penting agar implementasinya dapat berjalan dengan baik. Khususnya pada saat ini, kepatuhan hukum pada pengguna kendaraan di jalan raya belum terlihat begitu signifikan, hal ini disebabkan masyarakat kurang menyadari dan memahami adanya Undang-Undang yang mengatur. Permasalahan-permasalahan tersebut dapat dicermati dari analisis-analisis terhadap kondisi pengendara di jalan raya melalui pengkajian UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Penulis tertarik untuk meneliti tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, karena sebenarnya ini merupakan produk hukum yang telah direvisi kembali dari undang-undang sebelumnya yaitu UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, namun ada beberapa poin perubahan yang penting untuk kita ketahui sebagai pengendara bermotor dalam konteks pengguna jalan raya.

Salah satu contohnya adalah ketentuan yang mungkin harus menjadi perhatian lebih, pada UU 14 tahun 1992 pasal 59 ayat 2 dinyatakan apabila pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki surat izin mengemudi, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.100.000,-

Kemudian pasal tersebut direvisi ke dalam UU 22 Tahun 2009 Pasal 281, yang berbunyi jika pengendara kendaraan bermotor tidak memiliki SIM, dikenakan denda paling banyak Rp.1.000.000,-, atau dipidana kurungan paling lama 4 bulan. Dilihat dari perbedaan sanksi denda tersebut yang bertambah berat sepuluh kali lipat, dimaksudkan agar dapat menekan angka pelanggaran serta lebih terciptanya ketertiban dalam berlalu lintas.

Hal tersebut sebenarnya bertujuan agar para pengendara kendaraan bermotor dapat lebih mematuhi peraturan dan dapat tertib serta sopan dalam berkendara, mengingat pertambahan jumlah kendaraan per unit di Kota Bandar Lampung semakin meningkat. Semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor ini dikhawatirkan akan berdampak pada kegiatan berlalu lintas, tentunya hal ini akan berdampak pada kemacetan di Wilayah Kota Bandar Lampung.

Berikut data penambahan kendaraan di Kota Bandar Lampung pada bulan Juni 2010:

**Tabel 1. Pertambahan Kendaraan Bermotor di Jajaran Polda Lampung Bulan Juni 2010**

No	Jenis Ranmor	Jumlah Akhir Bulan Lalu	Rincian Jumlah			Pertambahan Pada Bulan Juni 2010	Total
			Baru	Datang	Pindah		
<i>Mobil Penumpang</i>							
1	Sedan	11.172	6	49	7	48	11.220
2	Jeep	9.023	62	26	12	76	9.099
3	Mini Bus	63.663	608	105	48	665	64.328
4	Mikrolet	2.858	2	1	5	(2)	2.856
5	St. Wagon	1.433	-	11	1	10	1.443
	<b>Jumlah</b>		678	192	73	797	88.946
<i>Sepeda Motor</i>							
1	Sepeda Motor	1.446.183	19.978	484	50	20.412	1.466.595
2	Scooter	2.994	-	-	-	-	2.994
3	Bajaj/Ran R-3	1	-	-	-	-	1
	<b>Jumlah</b>		19.978	484	50	20.412	1.469.590

Keterangan : (..) Nilai Minus

*Sumber : Direktorat Lalu Lintas Kota Bandar Lampung*

Jika melihat pertambahan kendaraan sepeda motor pada tabel di atas yaitu 20.412 unit atau 1,38%, artinya jumlah pengendara di Kota Bandar Lampung Bertambah sekitar 1,38% per bulan. Tentunya peraturan yang ketat bagi pengendara memang dibutuhkan, hal ini bertujuan agar terciptanya keadaan yang tertib, aman dan terkendali pada arus lalu lintas.

Contoh kasus nyata mengenai kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara di jalan raya. Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari <http://google.com/Polda->

Lampung/an.html jumlah kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di wilayah hukum Polda Lampung sepanjang tahun 2009 menurun 7,6 persen dari tahun 2008.

**Tabel 2. Data Korban Lakalantas & Denda Tilang Di Bandar Lampung Tahun 2008/2009**

Jenis Tahun	Kecelakaan Lalu Lintas	Korban Meninggal Dunia Akibat Lalu Lintas	Korban Luka Ringan Akibat Lakalantas	Korban Luka Berat Akibat Lakalantas	Pelanggaran Lalu Lintas	Total Denda Tilang
2008	1.517	738	1.454	837	102.662	Rp. 1,5M
2009	1.207	593	1.305	605	96.660	Rp. 1,4M

Sumber: Polda Provinsi Lampung/ 2009

Kecelakaan lalu lintas sepanjang 2009 adalah sebanyak 1.207 kecelakaan, sementara pada tahun 2008 sebanyak 1.517 kecelakaan. Demikian juga dengan korban meninggal dunia akibat lakalantas sepanjang 2009, yang jauh menurun dibandingkan periode tahun sebelumnya, dari 738 orang pada 2008, menjadi 593 jiwa. Sedangkan, jumlah korban luka ringan dan luka berat akibat lakalantas sepanjang 2009, secara berurutan adalah 1.305 dan 605 orang. Pada tahun 2008, jumlah korban luka ringan dan luka berat akibat lakalantas jauh lebih banyak, yaitu 1.454 dan 837 orang.

Penurunan juga terjadi pada jumlah pelanggaran lalu lintas sepanjang 2009, yang berdasarkan data Polda Lampung terjadi sebesar 4 persen dibanding 2008. Jumlah pelanggaran lalu lintas pada 2008 adalah sebanyak 102.662 kasus, dengan total denda tilang yang mencapai Rp1,5 miliar, sementara sepanjang 2009 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas sebanyak 96.660 kasus, dengan total denda tilang sebanyak Rp1,4 miliar.  
(Sumber: Polda Provinsi Lampung)

Berdasarkan data di atas, penting sekali bagi masyarakat mengetahui dan memahami isi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan agar situasi yang aman, sopan, dan tertib dalam berlalu lintas dapat tercipta guna menekan angka korban lakalantas. Selanjutnya, isi yang penting untuk dikaji pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan ada pada beberapa pasal berikut:

Pasal 57 ayat 2 dan Pasal 106 ayat 8, keduanya mengatur tentang penggunaan helm berstandarisasi SNI (Standar Nasional Indonesia). Kemudian Pasal 112 ayat 3, yang melarang pengemudi kendaraan langsung berbelok kiri di persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, kecuali diatur oleh rambu atau oleh petugas kepolisian.

Selanjutnya untuk keselamatan berkendara juga di buatkan peraturan baru pada Pasal 107 ayat 2 juga merupakan pasal baru dimana pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, serta pada pasal 57 ayat 3 dimana mobil harus memiliki kelengkapan berupa sabuk keselamatan, ban cadangan, lampu, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda.

Selain beberapa pasal baru tadi, undang-undang lalulintas yang baru ini juga memaparkan ketentuan pidana dan denda yang baru. Jumlahnya memang lebih besar bila dibandingkan dengan undang-undang lalulintas tahun 1992, tentunya karena nilai mata uang rupiah kita yang sudah jauh berbeda antara tahun 1992 dan 2010 kini. Undang-undang lalulintas yang baru ini memaksa pengendara untuk tertib karena bersifat represif, jika benar-benar dilaksanakan sebagaimana tertulis dalam undang-undang lalulintas tersebut, ancaman tilang untuk tiap pelanggaran sangat besar hingga sepuluh kali lipat dari undang-undang lalulintas yang lama.

Sebagai bagian dari masyarakat, para pengguna kendaraan bermotor tentu memiliki norma sosial yang mengatur sebelum suatu kaidah hukum diberlakukan. Khususnya masyarakat di wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung. Secara praktis, wilayah Kelurahan Sukarame termasuk wilayah hukum Polda Lampung. Letak geografis wilayah Kelurahan Sukarame yang dipinggir kota, menjadikan wilayah ini memiliki mobilitas yang tinggi.

Namun letak geografis tersebut terkadang menjadikan norma sosial (aturan masyarakat) lebih diterapkan dibandingkan aturan hukum yang berlaku. Seperti, ketika masyarakat sekitar tidak menggunakan kelengkapan berkendara saat berkendara ke warung. Hal ini disebabkan masyarakat merasakan tidak adanya pengawasan dari pihak penegak hukum, akibatnya kebiasaan tersebut telah menjadi sebuah norma sosial bagi masyarakat dan hukum pun terkesan diabaikan. Oleh karena itu, wilayah Kelurahan Sukarame berpotensi menjadi lokasi pengukuran berdasarkan dinamika sosial yang ada.

Berdasarkan penjelasan di atas, UU No. 22 tahun 2009 merupakan undang-undang yang baru dikeluarkan yang bertujuan untuk lebih meningkatkan kedisiplinan hukum masyarakat dan untuk lebih menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat sebagai pengguna jalan raya. Maka, penulis tertarik untuk meneliti lebih jauh mengenai “Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat Dalam Berkendaraan Menurut Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung”.

## **B. Rumusan Masalah**

Bagaimana tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung?

### **C. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui dan menjelaskan tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

1. Sebagai sumbangan pemikiran pelaksanaan kebijakan dalam mengatasi masalah tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara, khususnya warga pengguna jalan di kota Bandar Lampung.
2. Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan pengembangan ilmu pengetahuan sosial, khususnya menambah khasanah ilmu sosiologi hukum mengenai tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009.