

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi darat berperan sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional serta mempunyai kontribusi terbesar dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri diberbagai wilayah. Transportasi semakin diperlukan untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antar wilayah, antar perkotaan dan antar perdesaan serta untuk mempercepat pembangunan. Fungsi jaringan jalan sebagai salah satu komponen prasarana transportasi sudah saatnya diletakkan pada posisi yang setara dalam perencanaan transportasi secara global.

Tujuan pembangunan transportasi darat adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman, dengan harga terjangkau yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas. Kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat berbanding terbalik dengan sarana dan prasarana yang ada, peningkatan yang signifikan dari jumlah kendaraan bermotor yang ada tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas, sarana, dan prasana jalan. Tidak seimbang nya penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pesatnya pertumbuhan.

kendaraan, berakibat pada meningkatnya volume lalu lintas sehingga menyebabkan kurang disiplinnya pengguna jalan dan masalah lalu lintas. Masalah lalu lintas merupakan hal yang sangat rumit. Keadaan jalan yang semakin padat dengan jumlah lalu lintas yang semakin meningkat tersebut merupakan salah satu penyebabnya. Misalnya saja pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, kemacetan, kecelakaan, polusi udara, dan lain sebagainya.

Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sudah tidak sesuai dengan kondisi dan keadaan serta kebutuhan penyelenggaraan dan angkutan jalan sehingga diganti dan disempurnakan oleh Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 dapat menjadi bahan masukan bagi berbagai pihak yang terkait, diantaranya adalah bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) dan masyarakat sebagai pengguna sarana dan prasarana lalu lintas. Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) merupakan salah satu institusi pemerintah yang bertugas untuk melakukan sosialisasi terhadap penerapan perundang-undangan yang baru, kepada masyarakat. Polisi tidak hanya menjelaskan tentang aturan yang harus dipatuhi oleh pengguna jalan tetapi juga menjelaskan tentang kondisi jalan yang apabila tidak diperhatikan akan menyebabkan terjadinya resiko kecelakaan lalu lintas.

Peningkatan jumlah pengendara pengguna jalan raya di Kota Bandar Lampung yang semakin hari bertambah dan jumlah pengendara sepeda motor yang meningkat. Hal ini menyebabkan arus jalan di Kota Bandar Lampung menjadi padat dan sering terjadinya macet, serta tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya. Data peningkatan jumlah pengguna jalan raya di Kota Bandar Lampung sebagai berikut :

Tabel 1 Data pengguna Kendaraan Roda Dua di Kota Bandar Lampung

Tahun	Jumlah Pengguna Kendaraan Roda Dua
2008	121.682 unit
2009	172.548 unit
2010	204.287 unit

2011	327.180 unit
------	--------------

Sumber Data Dinas Pendapatan Daerah (Dipeda) Lampung.¹

Tabel data pengguna kendaraan Roda dua diatas menunjukkan bahwa telah terjadi peningkatan jumlah roda dua pada tiap tahunnya hingga mencapai 200 persen dan diperkirakan pertumbuhan kendaraan bermotor akan terus meningkat hingga 400 persen pada tahun 2015. Pengguna jalan diharapkan untuk tetap siaga dan berhati-hati dalam berkendara serta memperhatikan perlengkapan berkendaranya seperti helm, sabuk pengaman serta lampu utama (*light on*) bagi pengendara sepeda motor. Segala sesuatu tersebut dapat mencegah dan menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Setiap pengguna jalan diharapkan dapat turut serta dalam menciptakan situasi yang kondusif dan lalu lintas yang tertib dan lancar. Ketertiban lalu lintas merupakan keadaan dimana manusia mempergunakan jalan secara teratur, tertib dan lancar atau bebas dari kecelakaan lalu lintas. Oleh sebab itu diperlukan aturan hukum yang mengatur lalu lintas yang dapat mengatur ketertiban dalam berlalu lintas.

Salah satu aturan hukum yang dapat mendukung ketertiban dan kenyamanan berlalulintas serta menanggulangi banyaknya kecelakaan lalu lintas jalan yaitu menyalakan lampu utama aturan ini lebih sering disebut dengan *light on* dalam konteks Bahasa Hukum Perambang adalah lampu kendaraan bermotor itu sendiri. Terlepas dari rambu-rambu lalu lintas yang biasanya cenderung statis di jalan, seperti lampu *traffic light*, tanda dilarang parkir, tidak boleh belok, dan lain-lain,

¹ <http://www.old.lampungprov.go.id>. Website Resmi Pemerintahan Provinsi Lampung

lampu kendaraan ini menjadi simbol yang dimiliki setiap pengendara demi keselamatannya sendiri. Sehingga lampu kendaraan dikategorikan sebagai Bahasa Hukum Perlambang.

Penerapan Peraturan *light on* sudah disosialisasikan oleh pihak Kepolisian, karena peraturan telah diadakan maka penerapan mulai direalisasikan. Menyalakan lampu tujuannya untuk membuat pengendara lain lebih berhati-hati sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dicegah.

Sosialisasi kewajiban menyalakan lampu diterapkan di beberapa ruas jalan Ibu Kota Jakarta. Jajaran Ditlantas Polda Metro Jaya juga melakukan kanalisasi, atau peletakan rambu-rambu lalu lintas dan *light on* di beberapa ruas jalan. Sebelumnya penerapan *light on* bagi pengendara sepeda motor sudah mulai disosialisasikan sejak dua tahun belakangan ini. Namun kenyataan berpendapat lain. Setelah adanya peraturan tersebut muncul berbagai kontroversi di masyarakat pengguna jalan. Efek negatif yang dirasakan bila semua pengendara menyalakan lampu kendaraannya disiang hari sungguh terasa. Sementara di Provinsi Lampung penerapan *light on* disahkan pada tanggal 1 Oktober 2011.

Peraturan hukum yang mengatur lalu lintas yaitu Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yaitu:

Pasal 107 ayat (1) dan (2) yaitu berbunyi:

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

Pasal 293 ayat (1) dan (2) yaitu berbunyi:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

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

Aturan undang-undang yang menjadi pedoman dalam mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan kerugian dan korban jiwa maka diharapkan agar pengendara sepeda motor dapat mengindahkan dan mematuhi aturan tersebut. Namun, dalam penerapan dan praktiknya tidak jarang pengendara yang mengabaikan aturan pasal tersebut sehingga pengendara dianggap melanggar hukum dan dianggap melakukan kelalaian dalam berlalu lintas, kelalaian para pengendara seperti yang sudah dipaparkan diatas sudah sering terjadi dan menjadi tugas kepolisian sebagai petugas satuan lalu lintas, baik dalam hal menertibkan serta memberi pengamanan bagi pengguna jalan. Tidak menutup kemungkinan bagi pengendara jalan yang melanggar peraturan hukum ini melakukan penolakan untuk diberikan sanksi tilang oleh pihak petugas kepolisian agar diberikan proses damai agar persoalan cepat selesai dan tidak sampai ke proses pengadilan. Diperlukan ketegasan dari petugas serta bagaimana dan sejauh manakah pihak petugas kepolisian menerapkan serta menjalankan ketentuan yang ada pada Pasal 107 dan Pasal 293 mengenai *light on* ini agar sesuai dengan fungsi hukum yang sebenarnya. 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.

Pelaksanaan *light on* yang tertuang pada Pasal 107 dan Pasal 293 UU No.22 tahun 2009 tentang LLAJ ini masih menjadi pertanyaan sebagian dari masyarakat patuh hukum, apakah aturan ini dapat berjalan sesuai dengan tujuan dan fungsinya yaitu membantu menekan angka kecelakaan lalu lintas, serta bagaimana dengan faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan *light on* di Kota Bandar Lampung.

Persoalan di atas 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. Persoalan-persoalan tersebut dapat dicermati dari analisis-analisis terhadap kondisi pengendara di jalan raya melalui pengkajian UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik mengkaji tentang “Kebijakan Kriminal Terhadap Pelaksanaan Pasal 107 dan Pasal 293 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Bandar Lampung”. karena sebenarnya undang-undang ini merupakan produk hukum yang telah direvisi kembali dari undang-undang sebelumnya yaitu UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

B. Permasalahan dan Ruang Lingkup

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang akan diteliti adalah :

- 1) Bagaimanakah kebijakan kriminal terhadap pelaksanaan Pasal 107 dan Pasal 293 di wilayah Kota Bandar Lampung?
- 2) Apa sajakah faktor-faktor yang menghambat dalam pelaksanaan Pasal 107 dan Pasal 293 di wilayah Kota Bandar Lampung?

Ruang lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup substansi kajian dalam bidang ilmu Hukum Pidana dengan objek penelitian berupa kebijakan kriminal terhadap pelaksanaan Pasal 107 dan Pasal 293 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Data yang dijadikan penelitian ini dikumpulkan pada rentan Tahun 2011 - 2012 dengan lokasi penelitian di wilayah hukum Kepolisian Kota Bandar Lampung.

C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan kebijakan kriminal terhadap pelanggaran Pasal 107 dan Pasal 293 UU No 22 tahun 2009.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat yang mempengaruhi pelaksanaan *light on* di Kota Bandar Lampung.

2. Kegunaan Penelitian

1. Teoritis

- a) Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk pengembangan ilmu hukum khususnya Hukum Pidana, yakni tentang kebijakan kriminal terhadap pelaksanaan Pasal 107 dan Pasal 293 di wilayah Kota Bandar Lampung.

- b) Menjadikan wawasan dan acuan bagi kalangan masyarakat pada umumnya dan pembaca pada khususnya dalam mengembangkan pengetahuan di bidang hukum pidana pelanggaran lalu lintas.

2. Praktis

- a) Bagi Kepolisian Penelitian ini di harapkan dapat memberikan masukan pada jajaran Kepolisian, khususnya bagian lalu lintas dalam menangani masalah lalu lintas sekaligus pelaksanaannya di lapangan.
 - b) Bagi Masyarakat Umum
 - 1) Masyarakat dapat mengetahui lebih jelas mengenai norma-norma dan undang-undang yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan.
 - 2) Untuk meningkatkan kesadaran dan kepedulian masyarakat untuk selalu mentaati peraturan dan Undang-undang lalu lintas, sehingga keamanan dan ketertiban lalu lintas selalu terjaga.
 - 3) Bagi Mahasiswa penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan informasi untuk penelitian-penelitian selanjutnya. Sehingga semakin menambah khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya ilmu pengetahuan hukum pidana.
 - 4) Bagi Penulis Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai acuan untuk memperdalam pengetahuan penulis terhadap hukum pidana.

D. Kerangka Teoritis dan Koseptual

1. Kerangka teoritis

Kerangka teoritis adalah konsep-konsep yang sebenarnya merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya bertujuan untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi-dimensi sosial yang dianggap relevan oleh peneliti.²

Hoefnagels Menyatakan bahwa kebijakan kriminal merupakan bagian dari kebijakan yang lebih luas yaitu kebijakan sosial. Dengan lebih luas kebijakan kriminal merupakan subsistem penegakan hukum (*law enforcement*) dan sistem penegakan hukum merupakan bagian dari kebijakan sosial.³

Upaya non-penal dalam kebijakan kriminal meliputi ruang lingkup yang cukup luas menurut G.P. Hoefnagels yaitu :

- a. Penerapan hukum pidana
- b. Pencegahan tanpa pidana
- c. Mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan ppidanaan lewat media masa

Dengan demikian, upaya penanggulangan secara garis besar dapat dibagi 2, yaitu lewat jalur Penal (hukum pidana) dan lewat jalur Non-penal (diluar hukum pidana). Dalam pembagian G.P. Hoefnagels diatas, upaya yang disebut dalam butir (b) dan (c) dapat dirumuskan dalam kelompok upaya “non-penal”.

Dua masalah sentral dalam kebijakan dengan menggunakan upaya penal (hukum pidana) ialah masalah penentuan :

1. Perbuatan apa yang seharusnya dijadikan tindak pidana, dan

² Soekanto, soerjono. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia Press, Jakarta.Hlm. 124.

³ Barda Nawawi Arief. 2002. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Citra Aditya Bakti. Bandung.Hlm. 2

2. Sanksi apa yang digunakan atau dikenakan kepada si pelanggar.

Penganalisisan terhadap 2 sentral ini tidak terlepas dari konsepsi integral antara kebijakan kriminal dan kebijakan sosial atau kebijakan pembangunan nasional. Hal ini berarti pemecahan masalah diatas harus bisa diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dari kebijakan sosial-politik yang telah ditetapkan. Dengan demikian, kebijakan hukum menangani 2 (dua) masalah sentral diatas, harus juga dilakukan dengan pendekatan yang berorientasi pada kebijakan *police oriented approach*. Sudah barang tentu pendekatan kebijakan yang integral ini tidak hanya dalam bilang hukum pidana, akan tetapi juga pada pembangunan hukum pada umumnya.⁴

Sosialisasi terhadap *light on* sudah disampaikan dengan jelas kepada masyarakat melalui berbagai media , agar masyarakat mengerti benar kegunaan dan sanksi atas pelanggaran *light on*. Namun dalam pelaksanaannya terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu :

1. Faktor hukumnya sendiri
2. Faktor penegak hukum
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum
4. Faktor masyarakat
5. Faktor kebudayaan

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolok ukur daripada efektivitas penegakan hukum.⁵

2. Konseptual

⁴ Ibid. Hlm. 29

⁵ Soerjono Soekanto.1983. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*.Rajawali Pers cetakan ke-10, Jakarta. Hlm. 8

Konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan arti-arti yang berkaitan dengan istilah-istilah yang ingin atau yang akan diteliti.⁶

Adapun yang menjadi pengertian dasar istilah-istilah yang akan digunakan dalam penulisan ini adalah :

a. Kebijakan Kriminal

Kebijakan Kriminal adalah keseluruhan kebijakan, yang dilakukan melalui perundang-undangan resmi dan badan-badan resmi, yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat.⁷

b. Pelaksanaan

Pelaksanaan merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu badan atau wadah secara berencana, teratur dan terarah guna mencapai tujuan yang diharapkan,. Pengertian Implementasi atau pelaksanaan menurut Westa Implementasi atau pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan.⁸

c. Pasal

⁶ Ibid. Hlm. 132

⁷ Barda Nawawi Arief. 2002. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Citra Aditya Bakti. Bandung. Hlm. 1

Merupakan suatu bagian dari Bab yang terdapat dalam setiap Undang-undang. (Kamus Besar Bahasa Indonesia).⁹

d. *Light on*

Pengertian *light on* dalam bahasa Indonesia berarti Lampu menyala. Pengertian lampu adalah alat yang digunakan untuk menerangi, lampu utama pada sepeda motor adalah lampu yang ada pada sepeda motor yang mempunyai fungsi khusus untuk menerangi ketika motor digunakan.¹⁰

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan penulisan ini, maka penulis menguraikan secara garis besar materi yang akan dibahas dalam sistematika, sebagai berikut :

I. PENDAHULUAN

Merupakan Bab pendahuluan yang memuat tentang : Latar belakang permasalahan dan ruang lingkup, tujuan dan kegunaan penulisan, kerangka teoritis dan konseptual, serta sistematika penulisan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan pengantar pemahaman terhadap pengertian kebijakan hukum, tinjauan terhadap Penerapan Pemberlakuan Sanksi *light on*.

⁹ Budiono. 2005. Kamus lengkap bahasa Indonesia. Karya Agung. Surabaya. Hlm. 371

¹⁰ Ibid. Hlm. 305

III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai langkah-langkah yang digunakan dalam pendekatan masalah yang berkaitan dengan disiplin ilmu dan sudut pandang penulis, sumber dan jenis data, penentuan populasi, metode pengumpulan dan pengolahan data serta analisis data.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan jawaban dari permasalahan dalam skripsi ini, yang akan menjelaskan bagaimana Penerapan Pemberlakuan Sanksi *light on*.

V. PENUTUP

Bab ini merupakan Bab penutup dan berisi tentang kesimpulan dan saran

